

PROCORO West-Vlaanderen

Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen

Provinciehuis Boeverbos
Koning Leopold III-laan 41
B-8200 Sint-Andries
Tel. 050 40 35 37

Brugge, 3 juni 2021
verslag 231

AGENDAPUNTEN

1. Goedkeuring ontwerp-verslag 229 (6/5/2021) p.02
 2. Behandelen adviezen en bezwaren ikv OO PRUP Omleidingsweg Anzegem..... p.02
-

AANWEZIG

• Effectieve leden:

- | | |
|----------------------------------|---|
| - Dhr. Jan VICTOR | Voorzitter PROCORO |
| - Dhr. Koen DEWULF | Ondervoorzitter PROCORO - Dienst Vergunningen |
| - Dhr. Mark DESMET | UNIZO |
| - Mevr. Nele DEVRIENDT | Natuurpunt vzw |
| - Dhr. Johan PARET | Hubertus Vereniging Vlaanderen |
| - Dhr. Hans MOMMERENCY | Boerenbond |
| - Dhr. Franky VANROOSE | Algemeen Boerensyndicaat |
| - Mevr. Leen LAUWERS | VRP |
| - Dhr. Dirk VERTE | VRP |
| - Dhr. Peter NORRO | Dienst MiNaWa |
| - Mevr. Hannelore MAELFAIT | prov. vertegenwoordiger Leefbaarheid/Welzijn |
| - Dhr. Karel MOENTJENS | Dienst Landbouw |
| - Mevr. Liesbeth VAN DEN BUSSCHE | Dienst onroerend erfgoed |

• Plaatsvervangende leden:

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| - Mevr. Nele DOUTRY | VOKA |
| - Dhr. Bart VANWILDEMEERSCH | Bond Beter Leefmilieu vzw |
| - Dhr. Lieven VEULEMANS | Dienst MiNaWa |
| - Dhr. Tom DECOCK | POM |
| - Dhr. Stefaan GHEYSEN | Westtoer |
| - Dhr. Christophe BOVAL | Dienst mobiliteit en infrastructuur |

• vertegenwoordigers politieke fractie:

• vaste secretaris

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| - Dhr. Stephaan BARBERY | Secretaris PROCORO |
|-------------------------|--------------------|

VERONTSCHULDIGD

• effectieve leden:

- | | |
|------------------------|---|
| - Dhr. Jonas PLOUVIER | VOKA |
| - Dhr. Jeroen POLLET | ACV |
| - Dhr. Franky ROELS | ABVV |
| - Mevr. Katty DE WILDE | Bond Beter Leefmilieu vzw |
| - Mevr. Katrien FEYS | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Mevr. Sophie IDE | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Mevr. Jelleke ROOMS | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Mevr. Ellen DE WITTE | POM |
| - Dhr. Michel GILTE | Westtoer |
| - Dhr. Koen VANNESTE | Dienst mobiliteit en infrastructuur |

• Plaatsvervangende leden:

- | | |
|----------------------------|---|
| - Mevr. Brigitte Hollevoet | UNIZO |
| - Mevr. Anuschka DILDICK | ACV |
| - Dhr. Stefaan MEYERS | ABVV |
| - Mevr. Jivannah GODEFROID | Dienst Vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Dhr. Filip VAN LANCKER | Dienst MiNaWa – cel wonen |
| - Dhr. Reinoud VAN ACKER | Dienst Onroerend Erfgoed |

• vertegenwoordigers politieke fractie:

- | | |
|--------------------------|---------------|
| - Mevr. Hilde DECLÉER | CD&V |
| - Dhr. Patrick DE KLERCK | Open VLD |
| - Dhr. Jo VANSTEENKISTE | Vlaams Belang |
| - Mevr. Gerda Schotte | Groen |

VERSLAG

De voorzitter opent de vergadering.

1. Goedkeuring ontwerpverslag 229 (6/5/2021)

Er zijn geen opmerkingen.

Het ontwerpverslag wordt met éénparigheid van stemmen goedgekeurd.

2. Behandelen adviezen en bezwaren ikv OO PRUP Omleidingsweg Anzegem

Mevrouw Evi Lefevere van de dienst ruimtelijke planning en de heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning, tevens vaste secretaris PROCORO, lichten het ontwerp-PRUP omleidingsweg PRUP toe. Hierbij worden linken gelegd met de ingediende adviezen en bezwaren, waaronder een alternatief voorstel van het actiecomité 'Omring Anzegem niet'.

De voorzitter gaat over tot de bespreking.

Een lid gaat niet akkoord dat er een overzicht gemaakt wordt waar de bezwaren situeren per huishouden. Verschillende gezinsleden hebben een eigen recht om bezwaar in te dienen. De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning verduidelijkt dat het aantal bezwaren en petitie indrukwekkend blijft. Het is een record voor de PROCORO. In de bezwaren komt naar voor dat er wel of geen draagvlak is voor de omleidingsweg. Er werd getracht om dit te objectiveren.

Een ander lid vraagt of er met het weren van vrachtwagens in het centrum dan fietspaden kunnen aangelegd worden in het centrum?

Mevrouw Evi Lefevere van de dienst ruimtelijke planning antwoordt dat AWV bij dergelijke initiatief steeds fietspaden voorziet. Doen ze dit niet, dan komt binnen x-aantal jaar toch de vraag om fietspaden te voorzien. Met de opkomst van de elektrische fiets en speedpelecs zal ook de omleidingsweg meer genomen worden als snellere route dan het centrum.

Nog een ander lid verwijst naar de lange voorgeschiedenis van het dossier. De essentie is de problematiek van het doorgaand verkeer van vrachtwagens. Dit verloopt nu verspreid over verschillende wegen. Er is ook de link met de autosnelweg richting Doornik, die eventueel een deel van het verkeer Ronse-Waregem kan opvangen. Waarom kan deze spreiding niet worden aangehouden?

Een lid sluit zich hierbij aan. De aanleg van een ringweg heeft een grote impact op de open ruimte. Het verder optimaliseren van een spreidingsbeleid zou een oplossing kunnen zijn.

De heer Stephaan Barbery legt uit dat de verwachting is dat het verkeer met 50% toeneemt. In de plan-MER 2016 zijn de prognoses vanuit de plan-MER 2011 bevestigd. De problematiek is dat de verschillende assen op het spreidingsbeleid doorheen dorpskernen gaat. Ook richting Doornik, gaat het verkeer doorheen Avelgem. Ook de gemeente Avelgem zoekt naar oplossingen voor het vele vrachtverkeer. Ook de gemeente Zwevegem zoekt oplossingen voor Heestert en/of via de Trekweg Moen. De N36 gaat doorheen Tiegem, langs Ingooigem, Vichte, de Belgiek enz... Met andere woorden: iedereen zoekt oplossingen waardoor de problematiek doorgeschoven wordt naar naburige dorpen. Vandaar de nood aan regionale mobiliteitsvisie. Deze visie staat in het PRS-WV.

Een ander lid zegt dat het mooi is om concepten en visies te hebben. AWV heeft echter geen budgetten om hieraan te voldoen.

Mevrouw Evi Lefevere verduidelijkt dat het plan een reservatiestrook aangeeft. Het is aan AWV om nu heel concreet een ontwerp van de weg te maken. Hiervoor zijn reeds middelen voorzien. Ook de precieze kostberekening kan dan gebeuren op basis van dit ontwerp en kunnen er budgetten worden voorzien.

Een lid meent dat het de dienst ruimtelijke planning siert om in de toelichting ook aan te geven dat het actiecomité ook een alternatief heeft uitgewerkt. Het lid vraagt of het niet mogelijk is om op de

pauzeknop te duwen en te onderhandelen met de gemeente en actiecomité om tot een consensus te komen. Het lid vindt het belangrijk dat voorstellen van onderuit goed worden bestudeerd en overlegd.

De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning legt uit dat procedureel er geen pauze kan ingelast worden. De termijnen moeten gerespecteerd worden anders vervalt het plan. Dan is het herbeginnen. Het voorstel van het actiecomité heeft een grote impact op het centrum van Anzegem en het wonen en verblijven aldaar. Intussen is er ook een actiecomité die deze plannen niet ziet zitten. Dit is ook van onderuit. Voorts gaat het niet enkel om de leefbaarheid van Anzegem centrum maar ook om de leefbaarheid van de omringende dorpen in het Interfluvium.

Een ander lid stelt vast dat er verschillende projecten zijn met het resultaat dat het verkeer zal toenemen met 50%. Waarom kan dit transport niet verschoven worden naar het spoor? Wat zijn de kosten/baten analyses van een ringweg, van een herinrichting van de Kerkstraat zoals het actiecomité aangeeft en van een verschuiving naar het spoor?

Nog een ander lid sluit zich hierbij aan. Een probleem op de weg wordt opgelost via de weg. Er moet meer gewerkt worden aan een mobishift. Dit betekent dat ook bedrijventerreinen op de goede locatie moeten ingeplant worden.

Een lid stelt vast dat er heel wat bedrijvigheid is in de regio, die verspreid ontstaan zijn en gegroeid. Dit is éénmaal de situatie. Het verschuiven naar spoor en waterweg betekent dat de bedrijven zich moeten herlokalisieren. Dit zal ook open ruimte innemen. En wat is dan hier de kosten/baten analyse hiervan? Als de keuze is een ringweg of de Kerkstraat: het zal hoe dan ook veel geld kosten. Het lid stelt vast dat met een ringweg rond 1 dorp een oplossing wordt geboden voor een hele regio en voor de leefbaarheid voor heel wat dorpen.

Een ander lid sluit zich hierbij aan. Het is voor het lid ook een utopie dat alle verachtverkeer via spoor of via de waterweg zal gebeuren. Niettemin moet getracht worden, zeker voor transport over zekere afstanden, via spoor of waterweg te laten gebeuren. Het ander lid verwijst naar de POM, die reeds heel wat inspanningen heeft geleverd op dit vlak. Maar er moet ook rekening gehouden worden dat dit transport ook via de weg gegenereerd wordt om materialen regionaal aan en weg te voeren.

Nog een ander lid repliceert dat dit niet utopisch is. Het gaat om waar je bedrijven inplant en ontsluit.

Het ander lid zegt dat de bestaande bedrijven nu éénmaal verspreid zitten, maar de reflex is er om goederen meer en meer te transporteren via spoor en water.

Een lid begrijpt dat vanuit het oogpunt mobiliteit en leefbaarheid van de dorpen gekozen wordt voor een ringweg. Maar de vaststelling is dat dat er heel wat open ruimte wordt opgeofferd en een grote kostprijs heeft. Bovendien is er geen draagvlak, ook niet bij de gemeente.

Een ander lid wil weten wat de maatschappelijk kost is wanneer in de Kerkstraat mensen worden doodgereden.

Het lid wil niet in deze discussie treden. Op de ringweg kunnen er ook mensen verongelukken. Nog een ander lid vindt dit een delicaat dossier, wetende dat de gemeente er tegen is. Maar er is hier duidelijk ook een regionaal verhaal en het Provinciaal RUP is een initiatief van een hogere overheid. Als bij ieder dossier de gemeente steeds akkoord moet zijn, dan komen er in vele gemeenten geen grote windturbines terwijl het energieverhaal ook acuut begint te worden.

Een lid wil verwijzen naar het PRS-WV waarin een regionale mobiliteitsvisie is opgenomen. Dit impliceert niet automatisch dat er overall ringwegen kunnen komen. Daarom heeft de dienst mobiliteit van de provincie een afwegingskader uitgewerkt met criteria om vragen omtrent ringwegen te kunnen beoordelen. Het lid zegt dat er heel wat vragen zijn van gemeenten voor een ringweg. Heel wat van deze vragen worden niet ingewilligd omdat de problematiek niet ernstig genoeg is. Met andere woorden, als via dit afwegingskader tot de conclusie wordt gekomen om een ringweg te voorzien, dan betekent dit dat de verkeerssituatie een groot probleem vormt en waarbij er geen alternatieven zijn die een oplossing kunnen bieden aan de toekomstige ingeschatte verkeerssituatie. Er wordt niet lichtzinnig mee omgesprongen.

Een ander lid is bezorgd dat verschillende percelen tussen de ringweg en het centrum nog moeilijk bereikbaar zullen zijn en bewerkt zullen kunnen worden. Ook worden grotere percelen doorsneden. De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning legt uit dat er ventwegen worden voorzien om de landbouwpercelen en hoeves bereikbaar te houden. Voorts is het doel om een flankerend beleid uit te werken waar gronden kunnen geruild worden. Het ander lid meent dat er in de buurt geen andere gronden zijn om te ruilen.

Een lid zegt dat het gaat om een reservatiestrook. Dit betekent voor het lid een plan voor de toekomst. Dit belet niet dat intussen tijd andere pistes bewandeld kunnen worden. Dit moet misschien scherper worden gesteld.

De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning verwijst naar de start van het proces in 2006. De vraag kwam van het gemeentebestuur. Het idee was toen om een reservatiestrook in te tekenen gelet op de prognoses en zien wanneer het nodig zou zijn om dit te realiseren. Of als de verkeerssituatie zou veranderen (dalen) dat dit niet wordt gerealiseerd. Vanuit de plan-MER 2016 blijkt dat de nood er nu al is.

Een ander lid vindt dat een reservatiestrook voor de landbouw heel wat onzekerheid met zich meebrengt. Dus liever de duidelijkheid. Het ander lid verwijst ook naar het aanzuigeffect van nieuwe wegen. Dit kan ook niet de bedoeling zijn.

Nog een ander lid vindt dat niet alle alternatieven zijn uitgeprobeerd zoals het voorzien van een tol doorheen van het centrum van Anzegem.

Een lid moet vaststellen dat het toepassen van tolheffing een puur fiscaal doel heeft. De Vlaamse overheid heeft gewoon de wegen geselecteerd die het drukst bereden zijn. Er is geen visie geweest om hiermee verkeersstromen mee te sturen. Zoals reeds eerder aangegeven in deze vergadering: moest dergelijke heffing helpen, dan verschuift de problematiek naar andere dorpen in de regio. Voorts wil het lid niet spreken van een aanzuigeffect. Er worden geen nieuwe vrachtwagens gecreëerd. Alles wordt bij wijze van spreken herschikt.

Een ander lid wil zijn bezorgdheid meegeven omtrent het VEN-gebied. De landbouw wordt hier, in het kader van de stikstofproblematiek, op afgerekend. Het kan niet de bedoeling zijn dat bij het verschuiven van het VEN-gebied andere landbouwers worden bezwaard. Nog een ander lid sluit zich hierbij aan. Het andere lid weet dat dit geen bevoegdheid is van het PRUP omdat het gaat om een overdruk. Maar bij de realisatie van de weg zal een passende beoordeling nodig zijn. Een flankerend beleid is hier ook nodig.

De voorzitter sluit de bespreking af.

De voorzitter stelt vast dat in tijden van Corona de korte keten belangrijker wordt. Dit betekent dat de goederenproductie bij bedrijven dicht bij de lokale markt wil zitten waardoor het lokale verkeer zal stijgen en lange afstandstransporten zullen dalen. De voorzitter wil ook verwijzen naar Lichtervelde. Sedert de ringweg er ligt, blijkt er een grote tevredenheid bij de Lichterveldenaars. Belangrijk bij is dit dossier is de nood aan zekerheid.

Een lid reageert dat er intussen veel vrachtwagens doorheen het centrum van Lichtervelde rijden omdat het te druk is op de ringweg. Er is een aanzuigeffect naar de ringweg toe en het probleem verschuift terug naar het centrum.

Een ander lid wil nogmaals benadrukken dat een flankerend beleid voor de landbouwsector noodzakelijk is.

Tom Decock verlaat de vergadering.

*De voorzitter gaat over tot de behandeling van adviezen en bezwaren.
Een voorstel van advies wordt aan de leden bezorgd.*

Uit de bespreking en discussie over de diverse bezwaren bleek al vlug dat het nuttig en nodig was om de globale principiële houding van de stemgerechtigde leden t.a.v. het voorgenomen PRUP te bepalen. Daarom werd overgegaan tot een stemming hierover. De resultaten van die stemming werken uiteraard verder doorheen de bespreking van de diverse adviezen en bezwaren.

Het advies op het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Omleidingsweg Anzegem wordt met een meerderheid van stemmen goedgekeurd, tenzij anders vermeld.

Stemming:

Ja: 9 (Mark Desmet, Nele Doutry, Stefaan Gheysen, Christophe Boval, Dirk Verté, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 5 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait, Peter Norro en Liesbeth Van den Bussche)

Minderheidsstandpunten:

De heer Bart Vanwildemeersch namens de Bond Beter Leefmilieu

De ontwikkelingen van nieuwe bedrijventerreinen in de omgeving werden enerzijds tijdens de procedure van dit PRUP gestuurd naar een gunstige afwikkeling, met als uitgangspunt een positief oordeel over dit PRUP. Zo werden Blauwpoort (2018), Gouden Appel (2014), Breestraat (2015) na de eerste vastlegging van de alternatieven vastgesteld en zou de ontsluiting van deze gebieden niet mogen afhangen van het al dan niet goedkeuren van dit PRUP. Het feit dat transporten toenemen, net door die ontwikkeling, wijst op een vooringenomenheid, of minstens een te hoge / te positief ingeschatte mobiliteitsdruk die veroorzaakt wordt door de inplanting en bestemming van deze bedrijventerreinen. De oorzaak hiervan is de blijvende versnipperde ontwikkeling van bedrijventerreinen in West-Vlaanderen.

Het voorstel om een doorgang door de gemeentelijke kern te organiseren werd ook verder niet onderzocht, net als een mogelijke modal shift die aangekondigd werd door intensifiëring van transport over de Schelde-Leie (ikv TEN-T) en een verdubbeling van het goederentransport per spoor. Daarenboven werd de ontsluiting enkel via Oost-Vlaanderen bekeken, niet via Wallonië en Frankrijk. We vinden dit een vreemde beperking bij de Eurometropool. Dit maakt dat we van mening zijn dat de alternatieven niet ten volle werden onderzocht en we de argumenten 'pro de ring' niet kunnen onderschrijven.

Mevrouw Nele Devriendt namens Natuurpunt

Met de komst van dit nieuwe tracé wordt heel wat open ruimte aangesneden. Niemand betwijfelt nog de noodzaak van een bouwshift en ontharding, dus is het een verkeerde keuze om bestaand open landschap op te offeren voor een grote oppervlakte nieuwe verharding. Er wordt plaatselijk een stuk VEN-gebied ingenomen, wat ondanks de milderende maatregelen een onaanvaardbare impact op de natuurwaarden betekent. Ook op vlak van waterbeheer zal er een sterk negatieve impact zijn, ondanks compenserende maatregelen. Het tracé zorgt niet alleen plaatselijk voor de inname en verharding van waardevolle open ruimte, maar draagt op landschapsniveau bij tot een verdere versnippering van het landschap. Het tracé vormt een bijkomende harde barrière voor fauna en flora, in een reeds sterk versnipperde regio Zuid-West-Vlaanderen.

In dit PRUP wordt de aanleg van de omleidingsweg als noodzakelijk gezien voor de ontsluiting van enkele nieuwe bedrijventerreinen in de regio, zoals Blauwpoort in Waregem. Echter zou de ontsluiting van deze bedrijventerreinen niet mogen afhangen van dit PRUP. Er wordt gesteld dat er een toename zal zijn van vrachtverkeer naar en van deze bedrijventerreinen. Een blijvende versnipperde inplanting van bedrijventerreinen in West-Vlaanderen werkt dit echter alleen maar in de hand, met alle gevolgen van dien voor de nog resterende open ruimte.

Er wordt in West-Vlaanderen aangekondigd dat er meer zal worden ingezet op duurzame transportoplossingen o.m. via de Schelde en Leie en goederentransport via het spoor. Dit werd echter in dit PRUP niet meegenomen. Daarnaast werd enkel via Oost-Vlaanderen een mogelijke ontsluiting bekeken, niet via Wallonië en Frankrijk, wat wijst op een te beperkt onderzoek naar alternatieve mogelijkheden binnen de Eurometropool. Het voorstel om de doorgang doorheen de kern van Anzegem structureel aan te pakken werd ook niet verder onderzocht. Dit toont aan dat de

mogelijke alternatieven niet ten gronde werden onderzocht en dat we dus niet akkoord kunnen gaan met de ontwikkeling van de ring.

De heer Franky Vanroose namens ABS

Een alternatief tracé is niet haalbaar. De enige optie is enkel een aanpassing van de bestaande weg met vrijwillig verhuizen of als het niet anders kan met onteigening van huizen. Eventueel de mogelijkheid voorzien om ter compensatie wat dieper meer bouwgrond aan te snijden voor de plaatselijke bevolking die te lijden heeft van het verkeer. Tevens dient er opgemerkt te worden dat deze streek al een heel dicht verkeersnet heeft. De aanwezige landbouwgrond is schaars.

De heer Peter Norro

De heer Peter Norro onthoudt zich .

De reden van zijn onthouding is: "Ik waardeer alle vooronderzoeken die door, op of last van, de Dienst Ruimtelijke Planning zijn uitgevoerd, maar het is duidelijk dat de door het PRUP voorgestelde oplossing weinig draagvlak geniet. Een overheidsbestuur moet durven beslissen in het algemeen belang en moet niet zwichten voor tegenstand (die er in dit geval altijd zal zijn, welke keuze ook wordt gemaakt). Het is een keuze tussen pest en *corona*. Toch vind ik dat het ultieme tegenvoorstel van het actiecomité (is weliswaar niet de gehele bevolking!) ernstig dient onderzocht te worden. Het verruimen van de doortocht en het afzwakken van de haakse bocht, heeft het voordeel van de eenvoud, spaart de open ruimte en lijkt op het eerste gezicht niet onhaalbaar.

De gemeenteraad van Anzegem schuift het odium door naar de Provincie. Dan moet de Provincie dit burgerinitiatief ernstig bekijken of 1 op 1 weerleggen. Desnoods moet er op de pauzeknop geduwd worden en bijkomend onderzoek worden gevoerd (ik besef dat dit een herneming van het plan-MER kan inhouden). Dat is het tijdverlies waard. Alleen al om duidelijk te maken dat men als overheid bekommerd is om de consensus en de volkswil. Ook voor de Provincieraad, die het voorstel uiteindelijk moet goedkeuren, zal het comfortabeler aanvoelen als men kan stellen dat alle opties werden bekeken en afgevinkt; zelfs al kwamen die opties pas ter twaalfde ure op tafel "

Hierna vindt u het overzicht van alle adviezen en bezwaren die ontvangen zijn door de PROCORO naar aanleiding van het openbaar onderzoek. Het is onderverdeeld in twee delen:

- *deel 1 geeft de samenvatting en advisering weer van alle adviezen.*
- *deel 2 geeft de samenvatting en advisering weer van alle bezwaren:*

De bezwaren zijn gebundeld per thema waarbij elk thema onderverdeeld is in veel voorkomende onderwerpen.

Beide delen dienen samen met het overzicht van de bezwaren en adviezen gelezen te worden. Elke nummer verwijst immers naar een vervolgnummer op deze lijst waar telkens de datum van ontvangst, de naam, het adres en de ontvangstwijze van het advies of bezwaar op vermeld staat. Op die manier kan men indien nodig het originele exemplaar erbij nemen.

ONONTVANKELIJKE ADVIEZEN EN BEZWAREN

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen:

B1065 werd buiten het termijn van openbaar onderzoek ingediend op 25/04/2021 en is aldus onontvankelijk.

DEEL 1: SAMENVATTING EN ADVISERING ADVIEZEN

A1. Gemeenteraad Zwevegem

Motivering

De gemeente Zwevegem sluit zich aan bij de visie in de toelichtingsnota van het PRUP, dat aangeeft dat de N8/N391 (in Zwevegem) en de N382 een evenwaardige bovenlokale rol hebben en in de toekomst moeten zorgen voor een maximale ontlasting van de N36 (Deerlijk – Kaster) van doorgaand verkeer.

Besluit – eenparig

Art. 1: De gemeenteraad verleent advies over de omleidingsweg Anzegem aan de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) zoals hierboven uiteengezet in de motivering van deze beslissing.

Art. 2: Een afschrift van deze beslissing zal worden bezorgd aan de PROCORO.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen:

De PROCORO neemt kennis van het advies van de gemeenteraad van Zwevegem. De PROCORO stelt vast dat de gemeenteraad geen duidelijk standpunt inneemt over de omleidingsweg van Anzegem. De gemeenteraad ondersteunt wel de bovenlokale visie op mobiliteit vanuit het PRS-WV.

A2. Anzegem

Besluit met eenparigheid van stemmen

Art. 1: adviseert het PRUP **ongunstig**. De voltallige gemeenteraad van Anzegem stelde opnieuw begin 2013 en ook later de uitdrukkelijke vraag aan de deputatie om alle initiatieven om een omleidingsweg rond Anzegem aan te leggen te stoppen. De gemeenteraad vindt het een gemiste kans dat enkel de aanleg van de omleidingsweg als enige oplossing voor de verkeersproblematiek langs de N382 naar voor wordt geschoven, niettegenstaande het huidige college van burgemeester en schepenen opnieuw de uitdrukkelijke vraag naar alternatieve oplossingen zonder de aanleg van een omleidingsweg opnieuw stelde op verschillende overlegmomenten met hogere besturen.

De problematiek van de onleefbaarheid Kerkstraat/centrum en Statiestraat Anzegem – te wijten aan het drukke en zware verkeer – moet eerst op korte termijn aangepakt worden. Het PRUP betreft een langetermijnoplossing. Er is op heden geen enkel zicht op timing en budget op vlak van verwerving percelen en concrete realisatie van het tracé en de milderende maatregelen. Aangezien er geen tijdshorizon gekoppeld wordt aan de uitvoering van het PRUP en hier dus niet kan gesproken worden over een 'redelijke' termijn van uitvoering kan het PRUP voor de oplossing van een actueel probleem niet gunstig geadviseerd worden.

De gemeenteraad verzet zich tegen de keuze om de N382 naar voor te schuiven om alle noord-zuidassen tussen Kortrijk en Gent te ontlasten van (vracht)verkeer. Er is geen afstemming met de provincie Oost-Vlaanderen en Vlaanderen rond (gedeeltelijke) oplossingen regionaal en op het bestaande wegennet (tijdelijk of definitief).

Art 2.: De gemeenteraad is van oordeel dat dit ontwerp PRUP een onduidelijke toestand creëert voor de verschillende eigenaars en gebruikers van de percelen in en rondom het plangebied. De bestemming en ontwikkelings- en gebruiksmogelijkheden van de betrokken percelen worden gehypothekeerd door een eventuele aanleg van een omleidingsweg. Er is geen tijdstip gekend en het is ook mogelijk dat de overdruk verschillende eigendommen gedurende lange tijd hypothekeert qua toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden terwijl deze percelen misschien nooit zullen worden aangewend om het tracé en de milderende maatregelen uit te voeren omwille van zuinig ruimtegebruik. Dit creëert een grote rechtsonzekerheid gedurende lange tijd. Er is nood aan een concreter wegontwerp.

De begrenzing van het plangebied is zeer variërend. Soms loopt de contour dwars door percelen en bebouwing en op andere plaatsen wordt de perceelsgrens gevolgd. De keuze hiervan is onduidelijk en moeilijk te verantwoorden naar de eigenaars en de gebruikers. Wat betekent dit concreet naar de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden? Kan deze keuze verduidelijkt worden?

Art. 3: De realisatie van een omleidingsweg en alle milderende maatregelen zoals voorzien in het PRUP veroorzaakt een waanzinnige ruimtelijke impact met een enorme oppervlakte verharding. Deze realisatie staat haaks op de strategische visie van het BRV. Wordt er een compensatie voorzien voor de enorme grote 'verstening'?

Art. 4: De realisatie van een omleidingsweg en alle milderende maatregelen zoals voorzien in het PRUP veroorzaakt een ongewenste dynamiek voor landbouw en natuur. Dit staat haaks op de beleidsprincipes zoals opgenomen in het RSV.

Art. 5: De landbouwers van Anzegem worden door de opmaak van dit PRUP hard getroffen:

- Het plangebied doorsnijdt huiskavels en percelen. Hierdoor zijn percelen niet meer bereikbaar, percelen zijn niet meer bruikbaar, de toekomstige bestemming is onduidelijk, er is inkomensverlies, de toekomst en leefbaarheid van het bedrijf komt in het gedrang,...
- Het LER is niet op een manier uitgevoerd voor Noord-B-traject die evenwaardig is als het onderzoek van de andere tracés.
- De compensatie van het HAG vindt niet plaats in Anzegem en biedt geen oplossing voor de agrarische sector van Anzegem.

Art. 7: De contouren van het gemeentelijk RUP Drie Kaven werden vastgelegd op basis van het tracé West-A. Dit werd vooraf afgestemd met de provincie. Omwille van de recente gewijzigde keuze naar West-A-Noord-B ontstaat een situatie waarbij percelen tweemaal worden geïmpacteerd. De restpercelen gelegen in het woonuitbreidingsgebied komen niet meer in aanmerking voor landbouwgebruik noch voor woonontwikkeling omwille van hun oppervlakte en vorm.

Art. 8: De nevendoelestellingen van het PRUP omvatten het versterken van de ruimtelijke en landschappelijke structuur en het functioneren van de aanwezige activiteiten. Specifieke aandacht zal uitgaan naar de belevingswaarde van omwonenden. De voorschriften in het PRUP zijn hieromtrent te vaag en vrijblijvend. (zie specifieke locaties in A2)

Art. 9: De aanleg van een omleidingsweg rond Anzegem veroorzaakt een aanzuigeffect voor vrachtverkeer. Het PRUP biedt geen oplossing voor de neveneffecten hiervan.

Art. 10: De historiek in de toelichtingsnota vermeldt noch de visie van de gemeente Anzegem noch het ontbreken van het draagvlak betreffende de aanleg van een omleidingsweg. De uitdrukkelijke herhaaldelijke vraag aan de Deputatie om alle initiatieven m.b.t. de aanleg van een omleidingsweg te stoppen van het gemeentebestuur ontbreekt in het PRUP.

Art. 11: Dit advies wordt overgemaakt aan de PROCORO van de provincie West-Vlaanderen en digitaal opgeladen op het DSI-loket.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Voorafgaande opmerking

In het advies van de gemeenteraad is er geen art. 6.

Over het planningsproces (art. 1 en art. 10)

De gemeenteraad is al lang vragende partij om het planningsproces stop te zetten. De gemeenteraad meent dat de historiek van de ingenomen standpunten vanuit de gemeente ontbreekt in de toelichtingsnota.

De PROCORO neemt kennis van het ongunstig advies van de gemeenteraad.

De PROCORO stelt vast dat het College van Burgemeester en Schepenen van Anzegem in 2005 en 2006 zelf vragende partij was voor een omleidingsweg. Er zijn suggesties hierover in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en in het gemeentelijk mobiliteitsplan opgenomen. Er is de vraag om het beleidskader omleidingswegen in het buitengebied, als uitvoering van het PRS-WV, toe te passen.

In de toelichtingsnota wordt een inhoudelijk historiek weergegeven van het dossier aan de hand van geldende beleidsdocumenten. Het is niet de bedoeling dat in een toelichtingsnota er een analyse wordt gemaakt van de gegeven adviezen vanuit het gemeentebestuur maar wel wat de goedgekeurde ruimtelijke visies zijn. Hierbij stelt PROCORO vast dat de gemeente haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan niet heeft aangepast. Vandaar dat de verwijzing nog moet gebeuren naar het geldende GRS, goedgekeurd door de deputatie op 24 maart 2005.

Adviezen op het laatste plan worden meegegeven vanuit de plenaire vergadering en zijn in een bijlage opgenomen. Vanuit het advies van de plenaire vergadering kan de PROCORO lezen dat de gemeente reeds vragende partij was om het planproces te stoppen in 2012-2013.

De PROCORO stelt eveneens vast dat de gemeenteraad een korte termijnoplossing wil maar geen alternatieven voorstelt.

Bovenlokale visies (art. 1, art. 3, art. 4, art. 5, art. 9)

De gemeenteraad is het niet eens met de gekozen bovenlokale assen waarop de regionale ontsluiting van het Interfluvium-gebied is geënt.

Het PRUP omleidingsweg Anzegem is een uitvoering van het PRS-WV. Hierin werd een visie ontwikkeld over de regionale ontsluiting van het gebied tussen Leie en Schelde naar de E17. De N382 maakt hiervan deel uit en werd geselecteerd als secundaire weg type II. Het PRS-WV laat toe in het buitengebied om secundaire wegen doorheen geselecteerde kernen om te leiden. Om dit te objectiveren werd een beleidskader opgesteld. Dit werd, op vraag van het gemeentebestuur van Anzegem, toegepast. Bovendien werd de visie afgestemd met de visie vanuit het Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen. Het is onjuist te stellen door de gemeenteraad dat er geen afstemming is.

De PROCORO stelt vast bij haar bezwarenbehandeling over de partiële herziening van het PRS (openbaar onderzoek 17/10/2012 – 14/1/2013) dat de gemeenteraad van Anzegem zich kant tegen de omleidingsweg maar meer medezeggenschap wil in het verderzetten van het PRUP. Er zijn toen ook geen opmerkingen gemaakt dat de gemeente niet akkoord zou gaan met de regionale ontsluiting van het Interfluvium gebied. Het kan volgens de PROCORO niet de bedoeling zijn om bovenlokale visies te wijzigen naargelang er tegenkanting is bij een bepaalde uitvoering ervan.

De gemeenteraad meent dat het PRUP in strijd is met de strategische visie BRV en in strijd is met de open ruimte visie van RSV. De gemeenteraad verwijst ook naar het feit het Herbevestigd Agrarisch Gebied niet gecompenseerd wordt in Anzegem

De Vlaamse Regering heeft een strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. De PROCORO stelt vast dat deze visie nog geen decretale basis heeft gekregen. Het BRV voorziet in een afname van het toenemend ruimtelijk beslag. In 2040 wordt er geen bijkomend ruimtebeslag toegelaten. Met andere woorden, zelfs binnen deze visie is er op heden geen verbod om bijkomende ruimtebeslag te voorzien en is het initiatief niet in strijd met BRV. Niettemin wil de PROCORO dat er op basis van de strategische visie BRV wordt nagedacht hoe bijkomende verharding in de komende jaren kan gecompenseerd worden. De PROCORO is geen voorstander om bij ieder project aan te geven waar er dan onthard wordt. De PROCORO pleit voor een provinciale onthardingsstrategie met bijhorende monitoring.

De PROCORO is het eens dat de aanleg van een omleidingsweg een grote impact zal hebben op het landschap, natuur en landbouw. Zoals aangegeven is dit een uitvoering van een bovenlokale visie. Het RSV stelt dat er nog ontwikkelingen mogelijk zijn in het buitengebied. Bovendien heeft RSV de

gemeente Anzegem geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Dit betekent dat de gemeente, ondanks buitengebied-gemeente, bijkomende economische ontwikkelingsmogelijkheden kan krijgen. Daar tegenover staat dat het RSV grote gehelen natuur en landbouw behouden en versterken. Beide aspecten moeten ruimtelijk ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Vandaar dat de mogelijkheden van de omleidingsweg onderzocht werden om zo nauw mogelijk aansluitend te voorzien nabij de kern, zonder het doel (met name een vlotte verbinding en rekening houdend met de geldende randvoorwaarden vanuit AWW en de leefbaarheid van de dorpskern aanzienlijk verbetert) uit het oog te verliezen. Alternatieven om dwars doorheen een groot aaneengesloten agrarisch gebied of natuurgebied te gaan, werden op voorhand niet weerhouden om niet in strijd te zijn met het RSV.

*Het RSV bepaalt dat er 750.000 ha moet afgebakend worden voor beroepslandbouw. In het kader van de afbakening van de agrarische en natuurlijk structuur, werden agrarische gebieden op het gewestplan door de Vlaamse Regering reeds herbevestigd. Dit is een proces op bovenlokaal niveau. Er kunnen nieuwe ontwikkelingen in HAG als dit wordt gecompenseerd. Het is dan ook logisch dat dit ook op bovenlokaal niveau wordt bekeken. Om de landbouwers van Anzegem te ondersteunen, meent de PROCORO dat het veel belangrijker is om bij uitvoering een flankerend beleid uit te bouwen. Met andere woorden dat er op zoek wordt gegaan naar landbouwgronden die vrijkomen om die te kunnen ruilen voor gronden die landbouwers bij de aanleg van de omleidingsweg zouden verliezen. De aanleg van de omleidingsweg is een gewestelijke bevoegdheid. Niettemin adviseert de PROCORO aan de deputatie om **nu reeds** het voortouw te nemen in dit flankerend beleid.*

De gemeenteraad wil ook niet dat de omleidingsweg een aanzuigefect heeft voor bijkomende vrachtverkeer. De PROCORO meent echter dat het de bedoeling moet zijn dat al het vrachtverkeer doorheen het Interfluvium-gebied geleid wordt naar de vooropgestelde bovenlokale assen zoals de N382. Met de aanleg van een omleidingsweg moet het niet enkel de bedoeling zijn om het zwaar verkeer vanuit de kern van Anzegem te houden, maar ook uit andere dorpen die op de andere assen liggen, die niet geselecteerd zijn als bovenlokale as zoals de N36. Dit betekent dat het verkeer in Kaster zal toenemen. De verkeersintensiteiten liggen er lager dan in Anzegemcentrum. Daarenboven is de beschikbare ruimte op de meeste plaatsen in de doortocht van Kaster voldoende breed, gezien de huizen er verder van de weg staan ingeplant. Enkel ter hoogte van de Juliaan Claerhoutstraat is er een (relatief zachte) bocht in tegenstelling met de 2 haakse bochten in de Kerkstraat. Dit maakt dat er met een beperkte herinrichting van de doortocht Kaster kan tegemoet gekomen worden aan knelpunten inzake verkeersleefbaarheid en -veiligheid. AWW is bezig met het uittekenen van een ontwerp om de herinrichting van de doortocht van Kaster vorm te geven. De herinrichting van de doortocht van de Kerstraat in Anzegem vergt een veel meer structurele ingreep met veel onteigeningen.

Principe van overdruk (art. 1, art. 2 en art. 5)

De gemeenteraad wijst op het feit dat de omleidingsweg een lange termijnoplossing is, terwijl er een korte termijnoplossing nodig is. Er is geen timing en budget vooropgesteld. Het brengt heel wat onzekerheid mee voor de eigenaars. Er worden percelen door midden gesneden, andere percelen zullen niet meer bereikbaar zijn.

De PROCORO is het eens dat het gaat om een lange termijn oplossing, gezien vanuit perspectief van de start van het planningsproces. Deze oplossing heeft zijn start gekend in 2005 met de vraag vanuit de gemeente (College van Burgemeester en Schepenen). 15 jaar na de vraag is er een voorlopig vastgesteld PRUP met een reservatiestrook. De PROCORO stelt vast dat het College van Burgemeester en Schepenen in 2013 gevraagd heeft om het planproces stop te zetten en de gemeenteraad op heden vraagt naar een korte termijnoplossing. De PROCORO stelt vast dat de gemeenteraad ook geen alternatieven voorstelt.

Het voorzien van een overdruk via een PRUP geeft aan dat er ruimte wordt gereserveerd naar de toekomst toe om mogelijke ingrepen mogelijk te maken. En dit op basis van ingeschatte voorspellingen. Zo zijn er reservatiestroken ingetekend op het gewestplan, waarvan een deel zijn gerealiseerd en een deel niet gerealiseerd zijn op basis van de evoluties die zich hebben voorgedaan.

Het werken met een reservatiestrook houdt ook in dat er geen concrete bepalingen worden opgenomen hoe kruispunten concreet worden ingericht, hoe de oversteken concreet worden geregeld, hoe de omleidingsweg verder landschappelijk wordt ingekleed enz.

Het werken met een overdruk heeft het voordeel dat de oorspronkelijke bestemming blijft bestaan en verder kan ontwikkeld worden door eigenaars en gebruikers. Het gaat dan ook om een reservatiestrook. Wanneer er een ontwerp is uitgetekend, een timing en budget beschikbaar is, kunnen er beperkingen opgelegd worden via het vergunningenbeleid. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning (bouwvergunning) in een reservatiestrook geeft AWV een cruciaal advies. Hierbij wordt meestal een afstand van meerwaarde gevraagd.

De PROCORO is zich van bewust dat dit voor eigenaars en gebruikers van de gronden onzekerheden met zich mee brengen. Omgekeerd is het ook van toepassing: op delen van de reservatiestrook die niet worden aangewend na de aanleg, blijft de ontwikkeling van de onderliggende bestemming van kracht.

Gelet op het feit dat de problematiek in de doortocht van Anzegem al acuut is zoals de gemeenteraad aangeeft, dan meent de PROCORO dat de bevoegde overheid, met name het Vlaamse Gewest, zo spoedig mogelijk een perspectief aangeeft naar realisatie toe.

Het uittekenen van een reservatiestrook betekent dat er al een richting wordt aangegeven waar de omleidingsweg komt. Hierbij moet er reeds een inschatting worden gemaakt om ook ruimte te voorzien om milderende maatregelen vanuit de MER een plaats te geven (grondverzet, ruimte voor water enz...). In de milderende maatregelen moet ook voorzien worden dat alle percelen bereikbaar blijven. Dit kan via aanleg van ventwegen. Dit is mee onderzocht in de technische voorstudie en daarvoor is er ruimte opgenomen in de reservatiestrook.

Een omleidingsweg heeft een vloeiende lijn. Dit betekent dat percelen op de rand niet steeds volledig nodig zijn en ook niet mee opgenomen worden in de reservatiestrook. Het al dan niet volledig onteigenen van een perceel is een afweging die geval per geval zal gemaakt worden. Het is moeilijk om hier een algemeen geldend standpunt te formuleren. Het is belangrijk dat er een flankerend beleid voor de landbouw wordt uitgevoerd.

Dit alles is gemotiveerd in de toelichtingsnota waarom de reservatiestrook breder of minder breder is op bepaalde locaties. De PROCORO is het aldus niet eens met de gemeenteraad dat dit niet duidelijk is.

LER (art. 5)

De gemeenteraad wijst erop dat de LER het tracé-variant Noord B niet heeft onderzocht.

De PROCORO verwijst naar de uitvoerige LER die werd opgemaakt. Bij de opmaak van het LER was het plan-MER nog lopende. De ligging van het gewijzigde tracé (Noord B) was nog niet gekend tijdens de enquêteringen van de verschillende getroffen landbouwers. Door dit gewijzigde tracé was er één bijkomende landbouwer getroffen. Deze landbouwer werd begin 2018 alsnog geënquêteerd (zie definitieve LER). De impact van het tracé Noord B voor de overige, reeds geënquêteerde landbouwers, kon voldoende ingeschat worden aan de hand van de reeds afgenomen enquêtes.

De PROCORO wijst er verder op dat decretaal een LER geen verplichting is.

Nevendoelstellingen en afstemming met drie Kaven (art. 7 en art. 8)

De gemeenteraad vindt de vertaling van de nevendoelstellingen onvoldoende terug in de voorschriften.

De PROCORO verwijst naar de werkwijze van een reservatiestrook waarbij geen concrete inrichtingen worden opgenomen. Dit gebeurt bij de uitvoering waarbij tevens een project-MER zal moeten opgemaakt worden.

Om de nevendoelstellingen te realiseren zijn wel principes opgenomen waaraan de omgevingsvergunning van de aanleg van de omleidingsweg moeten voldoen zoals het nemen van maatregelen voor geluids- en visuele buffering, voor infiltratie en buffering hemelwater alsook voor de kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving. Het benoemen van bepaalde gebieden in de voorschriften heeft te maken met het feit dat bij aanleg er compensaties nodig zijn, die decretaal bepaald moeten worden. Bij de bereikbaarheid zijn toelichtend plaatsen benoemd om te duiden waarop deze principes slaan. Bij de opmaak van GRUP Drie Kaven is er afstemming gebeurd met het tracé dat voorlag. Door het plan-MER is het tracé nadien gewijzigd. Hierbij wordt het GRUP Drie Kaven nog steeds

gerespecteerd in tegenstelling tot wat de gemeenteraad aangeeft. Een deel van het woonuitbreidingsgebied, waarop het tracé was gelegen, is inderdaad verlaten. Het is aan de gemeente om een visie te formuleren over dit resterend woonuitbreidingsgebied.

Draagvlak (art. 10)

De gemeenteraad geeft aan dat er geen draagvlak is voor een omleidingsweg. Sommige bezwaren geven aan dat er wel draagvlak is, anderen niet. Uit de hoeveelheid van de ingediende bezwaren en petitie erkent de PROCORO dat het voorzien van een omleidingsweg een serieuze ingreep is in de omgeving waar de mensen wonen, waar mensen recreëren. Het zal ook een belangrijke invloed hebben op de verplaatsingen van mensen via de wagen, de fiets, te voet.

De PROCORO stelt vast dat van de 1064 bezwaren het merendeel van deze bezwaren komt van mensen van in en uit de omgeving van de reservatiestrook, vanuit de dorpen Kaster en Heirweg. Het is als overheid moeilijk om een draagvlak te creëren voor een ingreep die het grootst zal zijn nabij mensen die er wonen. Het is echter de plicht van een overheid om enerzijds het algemeen en maatschappelijk belang voorop te stellen en anderzijds om de impact van een ingreep naar de omgeving toe zo veel als mogelijk te beperken.

Stemming:

Ja: 9 (Mark Desmet, Nele Doutry, Stefaan Gheysen, Christophe Boval, Dirk Verté, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 5 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait, Peter Norro en Liesbeth Van den Bussche)

Aanvullend minderheidsstandpunt:

4 leden, Koen Dewulf, Lieven Veulemans, Mark Desmet, Johan Paret willen volgende zin nog aan toevoegen:

'De PROCORO wil ook benadrukken dat het gaat om de uitvoering van een regionale visie'.

A3. Departement Omgeving

Verenigbaarheid met het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen

Anzegem is gelegen in het buitengebied waar het behoud en de versterking van de open ruimtelfuncties voorop staat. De doelstellingen voor buitengebied gaan o.m. uit van het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies, de vrijwaring en versterking van de open ruimtelfuncties, het tegengaan van de versnippering en het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen.

Anzegem is ook geselecteerd als specifiek economisch knooppunt ter ondersteuning van de economische ontwikkeling in de regio.

In uitvoering van het RSV heeft de Vlaamse Overheid een ruimtelijke visie op natuur, landbouw en bos opgesteld voor de regio. Het plangebied van voorliggend RUP ligt in HAG. Binnen de opmaak van het RUP mag men geen betekenisvolle afbreuk doen aan de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische macrostructuur. Hier geldt steeds het uitgangspunt van het herstel van het planologisch evenwicht en van een degelijk onderbouwde motivering.

Naar verenigbaarheid met het RSV zijn er naar aanleiding van dit plan geen fundamentele opmerkingen te formuleren.

Andere inhoudelijke opmerkingen

De compensatie voor de inname van VEN is zeer algemeen opgenomen. Dit wordt beter duidelijker omschreven naar oppervlakte, inrichting en locatie(s) toe.

Conclusie

Er wordt een gunstig advies uitgebracht, mits rekening te houden met bovenstaande opmerking.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO neemt kennis van het gunstig advies van departement Omgeving.

Het gaat om een reservatiestrook. De onderliggende bestemmingen blijven geldig. Dit betekent dat met dit bestemmingsplan als overdruk het HAG nog niet is bezwaard. Bij het realiseren van de reservatiestrook wel. De provincie heeft aangegeven dat het HAG dat wordt ingenomen door de reservatiestrook kan gecompenseerd worden via het bestand PRUP Openruimte kamers Gavers en Essers.

Het VEN-gebied blijft bestaan omdat de reservatiestrook een overdruk is. Bij het realiseren dient het VEN gecompenseerd te worden. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt verordenend opgenomen dat er compensatie van de inname van het VEN ter hoogte van de Nederbeek dient te gebeuren. In de toelichtende kolom werd dit concreter gemaakt:

"De ingenomen oppervlakte van het VEN-gebied dient te worden gecompenseerd door inrichting van percelen langs de Nederbeek binnen het huidige VEN -gebied (bestemming: natuurgebied) als moeraszone of valleigrasland. Mogelijke locatie is het perceel tussen de Nederbeek en Krommestraat. Hierbij worden de huidige natuurwaarden van valleigraslandjes binnen de huidige afbakening van het VEN-gebied versterkt. De compensatie wordt voorzien op een oppervlakte minstens gelijk aan de oppervlakte die de nieuwe infrastructuur inneemt in het VEN-gebied."

In het kader van de plenaire vergadering nam ANB volgende passage op in hun advies:

"Het voorkeurtracé Noord B doorsnijdt het VEN-gebied van de Nederbeek. Hierbij worden in het ontwerp-RUP de nodige mogelijkheden voorzien tot natuurherstel om schade aan de beekvallei te vermijden zoals ook reeds voorzien in de plan-MER. Hierdoor ontstaat geen onherstelbare en onvermijdbare schade. Het voorkeurtracé Noord B zal ook een impact hebben op de Dommelbeekvallei met gewestplanbestemming natuurgebied. De stedenbouwkundige voorschriften bevatten voldoende aanknopingspunten om eventuele natuurschade te vermijden via ecologische inrichting van het nieuwe tracé."

De PROCORO stelt voor om de volgende passage bijkomend verordenend op te nemen: De compensatie wordt voorzien op een oppervlakte minstens gelijk aan de oppervlakte die de nieuwe infrastructuur inneemt in het VEN-gebied.

Hiermee wordt voldaan aan de opmerking van Departement Omgeving.

Stemming:

Ja: 9 (Mark Desmet, Nele Doutry, Stefaan Gheysen, Christophe Boval, Dirk Verté, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 5 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait, Peter Norro en Liesbeth Van den Bussche)

De heren Dirk Verté en Stefaan Gheysen verlaten de vergadering.

DEEL 2: BUNDELING BEZWAREN PER THEMA EN HET ADVIES VAN DE PROCORO

THEMA 1: Pro de ring

B001/B002/B003/B007/B008/B015/B309/B325/B336:

De indieners zijn pro ring waarbij volgende argumenten terug te vinden zijn:

- Kerkstraat is levensgevaarlijk voor zwakke weggebruikers (auto bannen uit Kerkstraat zodat o.a. schoolgaande jeugd met de fiets of te voet naar de drie scholen gelegen in deze straat kunnen gaan)
- Momenteel passeren gemiddeld 800 voertuigen de dorpskern van Anzegem via de N382 (200 hiervan zijn vrachtwagens), langs tal van scholen, gemeenschapsvoorzieningen en handelszaken. Dit zorgt voor enorme verkeersonveiligheid voor onder meer de zwakke weggebruiker.
- De Kerkstraat en de Kruisweg zijn niet afgestemd om al het vrachtverkeer te dragen (beperkte breedte en bochtig parcours).
- De overbelasting van de N382 (belangrijke verbindingsweg tussen de E17 en de Vlaamse Ardennen) zorgt ervoor dat de wegen die palen aan de N382 ook dichtslibben. Dit heeft ook als gevolg dat autobestuurders sluiproutes nemen zodat ook de omliggende wegen overbelast geraken.
- Het huidige tracé van de N382 wordt gekenmerkt door tal van kruispunten en tal van (onveilige) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Dit bevordert de verkeersdoorstroming niet en is verkeersonveilig.
- Onteigeningen in de Kerkstraat zijn NIET verantwoord
- Vrachtverkeer en autoverkeer vanuit de E17 afrit 4 Deerlijk snijden de dorpskernen van Vichte, Ingoogem, Tiegem naar Kaster middendoor, gevolg: luchtvervuiling, fijn stof, lawaai,... (ijveren voor 30km/u in de dorpskernen)
- Leefbaarheid in de dorpskern van Anzegem verbeteren: verkeersoverlast, onveiligheid, luchtvervuiling, geluidshinder,... verbeteren
- Tevreden over de keuze voor een omleidingsweg, maar er moeten milderende maatregelen getroffen worden om de bereikbaarheid van de landbouwzetels en percelen te garanderen (zie extra aandachtspunten bij 'thema: extra').
- Het voorgenomen ontwerp-RUP beoogt een serieuze verbetering van de verkeersveiligheid in de kern van Anzegem door het weren van doorgaand vrachtverkeer door de dorpskern van Anzegem.
- Een omleidingsweg voor de N382 is de enige juiste oplossing en het enige redelijke alternatief om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de dorpskern van Anzegem terug te verbeteren, hetgeen dringend noodzakelijk is.
- De bestaande infrastructuur kan geen oplossing bieden. Een omleidingsweg rond Anzegem is noodzakelijk. De herinrichting van de N382 is geen redelijk alternatief (waardoor het ook compleet logisch is dat dit niet is meegenomen in de plan-MER):
 - o De onteigening van 54 gebouwen is een gigantische kostprijs, terwijl er weinig of geen meerwaarde zou zijn voor de dorpskern.
 - o Al het vrachtverkeer zou nog steeds door de dorpskern van Anzegem moeten passeren waardoor de bebouwde kom zwaar aangetast zou blijven.
 - o De gemeente Anzegem heeft in haar GRS van 2005 duidelijk een westelijke omleidingsweg als suggestie.
 - o Een herinrichting beantwoordt niet aan de doelstelling van het ontwerp-RUP (namelijk de verkeersleefbaarheid verbeteren)

- Er staan bijzonder veel inwoners achter de doelstellingen van het ontwerp-RUP (zie cijfers B309). Ondanks het protest van actiegroepen die tegen de omleidingsweg zijn, is er binnen de gemeente Anzegem een bijzonder groot draagvlak voor de omleidingsweg en het gekozen tracé.
- De historiek toont aan dat een omleidingsweg altijd al naar voren werd geschoven als oplossing (meer info: B309)
- De gemeente oordeelde op grond van zowel feitelijke als juridische overwegingen dat een herinrichting van de doortocht van Anzegem geen alternatief was gezien de vele onteigeningen en de zware verkeersbelasting in het centrum niet opgelost zou worden.
- Een ringweg kan, maar enkel met de verzekering dat deze voor lokaal en regionaal verkeer bedoeld is. Er moet verder onderzoek gedaan worden naar hoe de N382 niet de autostrade tussen de E17 en Ronse en Oudenaarde wordt. Pas met deze garantie kan ik voorstander zijn van de ringweg.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO neemt kennis van de argumenten pro-ring. De PROCORO kan deze argumenten mede onderschrijven. Deze argumenten zijn de redenen waarom PROCORO het voorzien van een reservatiestrook voor een toekomstige omleidingsweg kan onderschrijven. Met de selecties als secundaire weg II wil de provincie aangeven dat de N382 een regionale ontsluitende functie heeft en geen verbindende functie (secundaire type I). Het is niet de bedoeling dat de omleidingsweg de autosnelweg wordt van Oudenaarde-Ronse naar De E17.

De PROCORO stelt vast, vanuit de plan-MER, dat in de ochtendspits (8u-9u) in 2016 ter hoogte van de Landergemstraat er 630 personenwagens (beide richtingen samen) en 110 vrachtwagens werden geteld. In de avondspits (17u-18u) was dit 820 persoonswagens en 90 vrachtwagens. Er wordt ingeschat met de ontwikkelingen in de omgeving, bedrijventerrein Blauwpoort, Breestraat Wielsbeke, Gouden Appel Oostrozebeke en de ontwikkeling van de site Ruien (max. scenario) dat het aantal persoonswagens zal stijgen tot ca. 890 in de ochtendspits en in de avondspits tot ca. 1.030 personenwagens. Het aantal vrachtwagens stijgt tot ca. 120 in de ochtendspits en in de avondspits tot 130 vrachtwagens. Dit komt neer op 2 vrachtwagens per minuut.

In Anzegem is de beschikbare ruimte over bijna de volledige doortocht van de N382 beperkt tot 10 à 11 meter tussen de gevels van de woningen, waardoor er een heel aantal onteigeningen van woningen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor een secundaire weg (de benodigde ruimte is hiervoor minimaal 14,7 meter zonder parkeerplaatsen). Bovendien zijn er twee haakse bochten aanwezig ter hoogte van de Kerkstraat, waarbij vrachtverkeer elkaar niet kan dwarsen. Hierdoor ontstaat er congestie en ontstaan er gevaarlijke situaties. Er zijn ook veel centrumfuncties langs de doortocht gelegen: verschillende scholen (kleuter, lager, middelbaar), handelszaken, een rust- en verzorgingstehuis, gemeentehuis. De doortocht van Anzegem is 2,5 kilometer lang.

De PROCORO meent dan ook dat de beslissing van de provincieraad gerechtvaardigd is om een omleidingsweg voor Anzegem te voorzien omwille van de te verwachten toename aan verkeer, in combinatie met de smalle doortocht en de 2 haakse bochten ter hoogte van de Kerkstraat. Er kan geen oplossing ten gronde worden geboden binnen de bestaande infrastructuur.

Over het al dan niet hebben van een draagvlak: zie behandeling advies gemeenteraad Anzegem (A2. Anzegem).

Stemming:

Ja: 7 (Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 5 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait, Peter Norro en Liesbeth Van den Bussche)

THEMA 2: Tegen de ring

B009/B010/B011/B012/B014/B016/B017/B018/B019/B020/B021/B022/B023/B024/
B025/B026/B027/B028/B029/B030/B031/B032/B033/B034/B035/B036/B037/B038/
B039/B040/B041/B042/B043/B044/B045/B046/B047/B048/B049/B050/B051/B052/
B053/B054/B055/B056/B057/B058/B059/B060/B061/B062/B063/B064/B065/B066/
B067/B068/B069/B070/B071/B072/B073/B074/B075/B076/B078/B079/B080/B081/
B082/B083/B084/B085/B086/B087/B088/B089/B090/B091/B092/B093/B094/B095/
B096/B097/B098/B099/B100/B101/B102/B103/B104/B105/B106/B107/B108/B109/
B110/B111/B112/B113/B114/B115/B116/B117/B118/B119/B120/B121/B122/B123/
B124/B125/B126/B127/B128/B129/B130/B131/B132/B133/B134/B135/B136/B137/
B138/B139/B141/B142/B143/B144/B145/B146/B147/B148/B149/B150/B151/B152/
B153/B154/B155/B156/B157/B158/B159/B160/B161/B162/B163/B164/B165/B166/
B167/B168/B169/B170/B171/B172/B173/B174/B175/B176/B177/B178/B179/B180/
B181/B182/B183/B184/B185/B186/B187/B188/B189/B190/B191/B192/B193/B194/
B195/B196/B197/B198/B199/B200/B201/B202/B203/B204/B205/B206/B207/B208/
B209/B210/B211/B212/B213/B214/B215/B216/B217/B218/B219/B220/B221/B222/
B223/B224/B225/B226/B227/B228/B229/B230/B231/B232/B233/B234/B235/B236/
B237/B238/B239/B240/B241/B242/B243/B244/B245/B246/B247/B248/B249/B250/
B251/B252/B253/B254/B255/B256/B257/B258/B259/B260/B261/B262/B263/B264/
B265/B266/B267/B268/B269/B270/B271/B272/B273/B274/B275/B276/B277/B279/
B280/B281/B283/B284/B285/B286/B287/B288/B289/B290/B291/B292/B293/B294/
B295/B296/B297/B298/B299/B300/B301/B302/B303/B304/B305/B306/B307/B308/
B310/B311/B312/B313/B314/B315/B316/B317/B318/B319/B320/B321/B322/B323/
B324/B326/B327/B328/B330/B332/B333/B334/B335/B337/B338/B339/B340/B341/
B342/B343/B344/B345/B346/B347/B348/B349/B350/B351/B352/B353/B354/B355/
B356/B357/B358/B359/B360/B361/B362/B363/B364/B365/B366/B367/B368/B369/
B370/B371/B372/B373/B374/B375/B376/B377/B378/B379/B380/B381/B382/B383/
B384/B385/B386/B387/B388/B389/B390/B391/B392/B393/B394/B395/B396/B397/
B398/B399/B400/B401/B402/B403/B404/B405/B406/B407/B408/B409/B410/B411/
B412/B413/B414/B415/B416/B417/B418/B419/B420/B421/B422/B423/B424/B425/
B426/B427/B428/B429/B430/B431/B432/B433/B434/B435/B436/B437/B438/B439/
B440/B441/B442/B443/B444/B445/B446/B447/B448/B449/B450/B451/B452/B453/
B454/B455/B456/B457/B458/B459/B460/B461/B462/B463/B464/B465/B466/B467/
B468/B469/B470/B471/B472/B473/B474/B475/B476/B477/B478/B479/B480/B481/
B482/B483/B484/B485/B486/B487/B488/B489/B490/B491/B492/B493/B494/B495/
B496/B497/B498/B499/B500/B501/B502/B503/B504/B505/B506/B507/B508/B509/
B510/B511/B512/B513/B514/B515/B516/B517/B518/B519/B520/B521/B522/B523/
B524/B525/B526/B527/B528/B529/B530/B531/B532/B533/B534/B535/B536/B537/
B538/B539/B540/B541/B542/B543/B544/B545/B546/B547/B548/B549/B550/B551/
B552/B553/B554/B555/B556/B557/B558/B559/B560/B561/B562/B563/B564/B565/
B566/B567/B568/B569/B570/B571/B572/B573/B574/B575/B576/B577/B578/B579/
B580/B581/B582/B583/B584/B585/B586/B587/B588/B589/B590/B591/B592/B593/
B594/B595/B596/B597/B598/B599/B600/B601/B602/B603/B604/B605/B606/B607/
B608/B609/B610/B611/B612/B613/B614/B615/B616/B617/B618/B619/B620/B621/
B622/B623/B624/B625/B626/B627/B628/B629/B630/B631/B632/B633/B634/B635/
B636/B637/B638/B639/B640/B641/B642/B643/B644/B645/B646/B647/B648/B649/
B650/B651/B652/B653/B654/B655/B656/B657/B658/B659/B660/B661/B662/B663/
B664/B665/B666/B667/B668/B669/B670/B671/B672/B673/B674/B675/B676/B677/
B678/B679/B680/B681/B682/B683/B684/B685/B686/B687/B688/B689/B690/B691/
B692/B693/B694/B695/B696/B697/B698/B699/B700/B701/B702/B703/B704/B705/
B706/B707/B708/B709/B710/B711/B712/B713/B714/B715/B716/B717/B718/B719/
B720/B721/B722/B723/B724/B725/B726/B727/B728/B729/B730/B731/B732/B733/
B734/B735/B736/B737/B738/B739/B740/B741/B742/B743/B744/B745/B746/B747/
B748/B749/B750/B751/B752/B753/B754/B755/B756/B757/B758/B759/B760/B761/
B762/B763/B764/B765/B766/B767/B768/B769/B770/B771/B772/B773/B774/B775/
B776/B777/B778/B779/B780/B781/B782/B783/B784/B785/B786/B787/B788/B789/

B790/B791/B792/B793/B794/B795/B796/B797/B798/B799/B800/B801/B802/B803/B804/B805/B806/B807/B808/B809/B810/B811/B812/B813/B814/B815/B816/B817/B818/B819/B820/B821/B822/B823/B824/B825/B826/B827/B828/B829/B830/B831/B832/B833/B834/B835/B836/B837/B838/B839/B840/B841/B842/B843/B844/B845/B846/B847/B848/B849/B850/B851/B852/B853/B854/B855/B856/B857/B858/B859/B860/B861/B862/B863/B864/B865/B866/B867/B868/B869/B870/B871/B872/B873/B874/B875/B876/B877/B878/B879/B880/B881/B882/B883/B884/B885/B886/B887/B888/B889/B890/B891/B892/B893/B894/B895/B896/B897/B898/B899/B900/B901/B902/B903/B904/B905/B906/B907/B908/B909/B910/B911/B912/B913/B914/B915/B916/B917/B918/B919/B920/B921/B922/B923/B924/B925/B926/B927/B928/B929/B930/B931/B932/B933/B934/B935/B936/B937/B938/B939/B940/B941/B942/B943/B944/B945/B946/B947/B948/B949/B950/B951/B952/B953/B954/B955/B956/B957/B958/B959/B960/B961/B962/B963/B964/B965/B966/B967/B968/B969/B970/B971/B972/B973/B974/B975/B976/B977/B978/B979/B980/B981/B982/B983/B984/B985/B986/B987/B988/B989/B990/B991/B992/B993/B994/B995/B996/B997/B998/B999/B1000/B1001/B1002/B1003/B1004/B1005/B1006/B1007/B1008/B1009/B1010/B1011/B1012/B1013/B1014/B1015/B1016/B1017/B1018/B1019/B1020/B1021/B1022/B1023/B1024/B1025/B1026/B1027/B1028/B1029/B1030/B1031/B1032/B1033/B1034/B1035/B1036/B1037/B1038/B1039/B1040/B1041/B1042/B1043/B1044/B1045/B1046/B1047/B1048/B1049/B1050/B1051/B1052/B1053/B1054/B1055/B1056/B1057/B1058/B1059/B1060/B1061/B1062/B1063/B1064 + petitie met 4042 handtekeningen tegen de ring.

Indieners zijn tegen de ring waarbij volgende argumenten terug te vinden zijn:

Effecten op mens en milieu:

- De voorgestelde omleidingsweg snijdt zeer diep in het open landschap, hetgeen anno 2021 geheel onaanvaardbaar is. Natuur (waaronder VEN-gebied) mag niet verdwijnen.
- Aantasting van biologisch (zeer) waardevol gebied.
- De omleidingsweg trekt een streep door de unieke fauna en flora en natuurlijke waterbronnen.
- Ramp voor mens, dier en milieu.
- Overstekende egels, kikkers, padden en katten zullen het niet overleven.
- De omleidingsweg zal de open ruimte verdelen, zodat mens en dier letterlijk zit opgesloten in afzonderlijke compartimenten.
- Gedaan met bio-groenten kweken in de tuin.
- Het verkeer is één van de belangrijkste bronnen van stikstofuitstoot. Door een dergelijke concentratie van verkeer in dit gebied wordt er zeker een significante verhoging van stikstofdepositie op natuur verwacht. Dit is tegen alle logica in t.o.v. het huidig gevoerde beleid.
- Door een storing in het landschap wordt de natuur en het landschap op zich minder waardevol en ook minder mooi.
- Het landschappelijk uitzicht zal drastisch verstoord worden.
- Het zal een zware impact hebben op het landschap dat nog rest in Anzegem, o.a.:
 - o De vertezichten op de Koutervallei zijn niet verder toegankelijk
 - o De vertezichten op de Nederbeekvallei zijn niet verder toegankelijk
 - o Alle recreatie, wandelen, fietsen, genieten van de ongerepte natuur in voornoemde valleien wordt onmogelijk
 - o De sportvelden en aangelegde loopsporen in een stille en veilige omgeving worden ontnomen
 - o De unieke fauna en flora, inclusief beschermde diersoorten verdwijnen
 - o ...
- De omleidingsweg is in deze zone landschappelijk helemaal niet inpasbaar (zie foto's B276)

- De landelijke gemeente Anzegem is zeer uniek. Een betonnen constructie zal afsteken in de landelijke regio.
- De onteigeningen en deze weg zouden het natuurlijk karakter van Anzegem onherroepelijke schade toebrengen.
- De ondergrond is klei-leem. Bij de aanleg van een ring zal er zeker een wijziging van de glooiing gebeuren. Hoe wordt deze wijziging opgevangen? (B1055)
- Dit is een grote aanslag op onze natuur en onze gezondheid (dit in tijden waar er terecht veel belang wordt gehecht aan welbevinden en zich goed voelen in de omgeving).
- De trilling-, geur-, lucht-, licht-, stof- en geluidsvervuiling zullen ontegensprekelijk een impact hebben op de gezondheid, de gebouwen en biodiversiteit in Anzegem (o.a. fijn stof).
- Natuur laten verdwijnen en vervuilende mobiliteit subsidiëren is een inbreuk op de Green Deal van Europa.
- Het plan is in strijd met alle streefdoelen betreffende milieubescherming, klimaatverandering, verkeersveiligheid en het weren van industrie uit woon- en landbouwzones.
- het is bezwarend dat het PRUP de habitatrichtlijnen, de richtlijnen van vogelbescherming en de richtlijnen op beschermde diersoorten niet uitvoert op de strook die gereserveerd is voor de aanleg van een omleidingsweg (meer info: B341)
- Terwijl we proberen bewust om te gaan met het klimaat gaat de voorlopige beslissing van de provincie in tegen zowat elke klimaatdoelstelling, CO2-beperking, grondwaterreserveaanleg,... en biedt geen enkele oplossing voor het verkeersprobleem in Anzegem.
- Beton en cement zijn goed voor 8% van alle CO2-uitstoot wereldwijd. De bouwsector is goed voor 30-40% CO2-uitstoot. We moeten streven naar een CO2-neutraal land. Door CO2-uitstoot af te kopen in het buitenland zijn we de motor van de opwarmende aarde. Anzegem onteigenen voor een omleidingsweg is een waardeloze discussie (B096).
- België is op 20 jaar 3x meer verdicht, er is te weinig grondwaterinsijpeling en de biodiversiteit staat zwaar onder druk.
- Het is nefast voor de problemen met grondwater (erosie, bodemstabiliteit,...) en toenemende klimaatveranderingen.
- Reeds in de huidige toestand merkbaar wateroverlast bij erge regenvlagen (zie filmpje B122). Vrees dat kilometers beton deze overlast nog erger zal maken en de regio nog overstromingsgevoeliger zal worden.
- Zone achter hoeve in de Krommestraat is gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Met de omleidingsweg wordt een groot deel van een natuurlijke waterbuffer weggenomen (B276).
- De waterlopen stroomafwaarts worden extra belast.
- Één van de bronnen aan de Kouterstraat die de Dompelbeek voedt, ligt pal op het tracé en ook de Dompelbeek zelf ligt op het tracé. Dit druist in tegen de principes van goed waterbeheer (ontharding).
- Het meeste water zal via de Dompelbeek en Maalbeek afgevoerd worden naar het spaarbekken en overstromingsgebied van de Maalbeek in Anzegem. Maar wat met de percelen en woningen die zich langs die beken bevinden tussen de ring en het spaarbekken? Wat met invallen en eroderen van de taluds door de hoge waterstand? Wat met waardevermindering van de percelen door het dreigend stijgend overstromingsgevaar? Dit moet worden aangepakt of financieel gecompenseerd.
- Betonstop in Vlaanderen maakt de ringweg verboden.
- De realisatie van de omleidingsweg en alle milderende maatregelen staan haaks op de strategische visie van het BRV, in het bijzonder de strategische doelstellingen om het bijkomend ruimtebeslag te verminderen.
- Extra wegen aanleggen is onverantwoord. Er is al zo weinig vrije natuur over in Vlaanderen (wat met de betonstop?).
- Als we in de toekomst alleen nog maar elektrische wagens (en vrachtwagens) hebben, zal het vervuilde Kerkstraatje in Anzegem daar ook van mee genieten.

- Behoud van open ruimte: Er is al te weinig open ruimte (en te veel verharding) in Vlaanderen. Bouwstop en ontharden zijn een hot topic. In die optiek is een ring op één van de laatste onbebouwde plekken in Anzegem tegenstrijdig. De huidige doortocht blijft bestaan en er is dus geen compensatie voor de extra verharding. De ring snijdt de open ruimte in twee. Dit zal helemaal niet meer open aanvoelen.
- Het zal een kwestie van tijd zijn vooraleer er rond de ring (residentiële of industriële) verkavelingen komen. Dan is het verlies van open ruimte catastrofaal.
- Verdichting van woonkernen.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO is het eens dat de aanleg van een omleidingsweg een grote impact zal hebben op het landschap, natuur en landbouw.

In de bezwaren wordt verwezen naar Green Deal vanuit Europa, de betonstop/ ontharding vanuit het Strategische visie van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, klimaatdoelstellingen, het beperken van de CO2 uitstoot enz.

De PROCORO vindt dit waardevolle visies maar dit betekent niet dat er geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen. De PROCORO wil hierbij verwijzen naar de huidige context en toekomstige context van de verkeersproblematiek in de regio en specifiek in Anzegem. Hiervoor is een bovenlokale visie uitgewerkt voor de regionale ontsluiting voor het gebied in het Interfluvium. De beleidsdocumenten die van toepassing zijn is het RSV en het PRS-WV.

Het RSV stelt dat er nog ontwikkelingen mogelijk zijn in het buitengebied. Bovendien heeft RSV de gemeente Anzegem geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Dit betekent dat de gemeente, ondanks buitengebied-gemeente, bijkomende economische ontwikkelingsmogelijkheden kan krijgen. Daar tegenover staat dat het RSV grote gehelen natuur en landbouw wenst te behouden en te versterken. Beide aspecten moeten ruimtelijk ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Vandaar dat de mogelijkheden van de omleidingsweg onderzocht werden om zo nauw mogelijk aansluitend te voorzien nabij de kern, zonder het doel (met name een vlotte verbinding en rekening houdend met de geldende randvoorwaarden vanuit AWV en het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpskern) uit het oog te verliezen. Alternatieven om dwars doorheen een groot aaneengesloten agrarisch gebied of natuurgebied te gaan, werden op voorhand niet weerhouden om niet in strijd te zijn met het RSV. Of er tussen de kern en de nieuwe omleidingsweg (of rond de nieuwe omleidingsweg zoals het bezwaar aangeeft) nieuwe gebieden zullen ontwikkeld worden voor wonen of industrie of verdere verdichting van woonkernen, is geen voorwerp van dit RUP. Andere bepalingen vanuit het RSV en PRS zijn hierbij van toepassing.

De Vlaamse Regering heeft een strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. De PROCORO stelt vast dat deze visie nog geen decretale basis heeft gekregen. Het BRV voorziet in een afname van het toenemend ruimtelijk beslag. In 2040 wordt er geen bijkomend ruimtebeslag toegelaten. Met andere woorden, zelfs binnen deze visie is er op heden geen verbod om bijkomende ruimtebeslag te voorzien en is het initiatief niet in strijd met BRV. Niettemin wil de PROCORO dat er op basis van de strategische visie BRV wordt nagedacht hoe bijkomende verharding in de komende jaren kan gecompenseerd worden. De PROCORO is geen voorstander om bij ieder project aan te geven waar er dan onthard wordt. De PROCORO pleit voor een provinciale onthardingsstrategie met bijhorende monitoring.

Het voorzien van een overdruk via een PRUP geeft aan dat er ruimte wordt gereserveerd naar de toekomst toe om mogelijke ingrepen mogelijk te maken. En dit op basis van ingeschatte voorspellingen. Zo zijn er reservatiestroken ingetekend op het gewestplan, waarvan een deel zijn gerealiseerd en een deel niet gerealiseerd zijn op basis van de evoluties die zich hebben voorgedaan.

Het werken met een reservatiestrook houdt ook in dat er geen concrete bepalingen worden opgenomen hoe kruispunten concreet worden ingericht, hoe de oversteken concreet worden geregeld, hoe de omleidingsweg verder landschappelijk wordt ingekleed enz.

Het uittekenen van een reservatiestrook betekent dat er al een richting wordt aangegeven waar de omleidingsweg komt. Hierbij moet er reeds een inschatting worden gemaakt om ook ruimte te voorzien om milderende maatregelen vanuit de MER een plaats te geven.

In de bezwaren wordt aangegeven dat de open ruimte wordt opgedeeld en apart zal functioneren. Het is belangrijk dat dit niet het geval is. Vandaar dat de PROCORO het ook van belang vindt dat in de stedenbouwkundige voorschriften de bereikbaarheid van landbouwpercelen en andere functies als principe is mee opgenomen. Ook dient de langzaam-verkeersinfrastructuur zo aangelegd te worden dat er een optimale ontsluiting is met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving.

In de bezwaren wordt verwezen naar het verlies aan natuur, biodiversiteit, VEN-gebied en dergelijke. De PROCORO verwijst hierbij dat in de stedenbouwkundige voorschriften tal van maatregelen zijn opgenomen om de natuur, biodiversiteit, VEN-gebied zoveel als mogelijk te herstellen en te behouden. Naast algemene maatregelen zijn ook specifieke maatregelen opgenomen voor de Dommelbeek en het voorzien van een eco-passage van de Nederbeek. Het deel van het VEN-gebied dient gecompenseerd te worden. Buiten het VEN-gebied zijn er geen habitatrichtlijnen of vogelrichtlijngebieden of specifieke gebieden voor beschermde diersoorten. Richtlijnen hierover zijn dan ook niet van toepassing op de reservatiestrook.

De omleidingsweg zal inderdaad, zoals een aantal bezwaren aanhalen, een impact hebben op het landschap. Het volledig opgaan van de omleidingsweg in het landschap zal niet mogelijk zijn. De uitdaging zal zijn om de nieuwe verkeersinfrastructuur te doen inpassen in het landschap. Hierbij wordt aangegeven dat er rekening moet gehouden worden met de historische en huidige landschapstypologie.

Wat betreft de bezwaren over grondwater, wateroverlast, trillingen, geluid, lawaai, lucht, impact op de gezondheid en dergelijke verwijst de PROCORO naar het goedgekeurde plan-MER. Hierin zijn de verschillende disciplines onderzocht. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen die aangeeft op welke wijze de milderende maatregelen zijn vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften.

De PROCORO meent dat het geenszins de bedoeling kan zijn dat de milderende maatregelen afgewenteld worden op de omgeving zoals waterafvoer naar de Maalbeek waardoor andere gebieden mogelijks onder water komen te staan.

Vanuit de bezwaren wordt ook aangegeven dat de evolutie naar bv. elektrische wagens soelaas kan brengen naar milieueffecten in de Kerkstraat. De PROCORO beaamt dit, maar dit lost de toename aan verkeer van personenwagens en vrachtwagens niet op.

De PROCORO heeft alle begrip voor de bezwaren die emotionele uitdrukkingen omvatten (het is een ramp, geen biogroenten meer...). Dit zijn echter geen ruimtelijke argumenten.

Stemming:

Ja: 7 (Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 4 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait en Liesbeth Van den Bussche)

Effecten op leefbaarheid van Anzegem (en deelgemeenten, bv. Kaster):

- Er is binnen de gemeente Anzegem (en Kaster) geen maatschappelijk draagvlak voor de omleidingsweg. Verschillende uitspraken van de bevoegde minister van de Vlaamse regering stellen duidelijk dat het Gewest de wil van het volk zal volgen, m.a.w. indien er geen draagvlak is, zal de omleidingsweg niet worden uitgevoerd (B341)
- Kerkstraat zal ook met de omleidingsweg geen gezellige straat worden (in tegenstelling tot wat er op de digitale vergadering werd gezegd).
- Het zal de leefbaarheid voor de bewoners nabij de omleidingsweg en de inwoners van Kaster, Anzegem en Tiegem aantasten.
- Het zal het probleem van leefbaarheid enkel verleggen van de Kerkstraat naar de andere helft van de gemeente.

- Meerdere woningen (geen halve bouwvallen zoals al te vaak in de Kerkstraat) worden onteigend. Ook een voetbalveld van de lokale voetbalploeg (geen caféploeg, maar in de 3^e amateursklasse) moet verdwijnen, waardoor deze geremd zal worden in zijn groei.
- Veel bewoners zullen verhuizen en woningen/(landbouw)gronden zullen dalen in waarde. Terwijl de woningen aan de Kerkstraat in waarde zullen toenemen. Dit is niet rechtvaardig en moet financieel gecompenseerd worden.
- Financieel een harde noot omdat ik bij onteigening nooit terug kan krijgen wat ik ga moeten verlaten.
- De impact van het voorliggend tracé is zowel privématig als beroepsmatig overweldigend.
- Emotioneel zeer zwaar om een thuis en levenswerk waar lichamelijk en financieel hard voor gewerkt is te zien verdwijnen onder een streep beton.
- Zware mentale en emotionele waardedaling en verlies moreel (B194)
- Er wordt geen rekening gehouden met de emotionele waarde van de omgeving.
- Er wordt gekozen voor de meest ingrijpende operatie. Het voelt heel onrechtvaardig aan om gronden af te pakken en private personen te onteigenen.
- Verlies aan privacy.
- Het is een ongelofelijke onzekerheid die al aan de gezondheid knaagt en zorgt voor slapeloze nachten. Spijtig dat zoon het bedrijf niet zal kunnen overnemen (B226)
- De fysische en mentale rust van de prachtige natuur is onbetaalbaar en goed voor de gezondheid. Met de komst van de omleidingsweg wordt hier een harde streep door getrokken. (foto's B012 van huidige uitzicht)
- De omleidingsweg zal continue zowel visueel als auditief een heel negatieve invloed hebben, dag en nacht.
- De visuele impact vanuit de woning is zo overweldigend groot dat dit op geen enkele aanvaardbare manier kan worden gereduceerd (B276). Ook het uiterst negatief effect van lawaai op deze woning is onmogelijk te vermijden (woning is gelegen in de overheersende windrichting). Het plaatsen van een geluidsscherm is hier geen optie, de visuele impact wordt hierdoor nog groter. Een talud met geluidsscherm is een aanslag op de levenskwaliteit en degradeert de zuidgerichte tuin/terrassen.
- Het zal de rust en stilte in de omgeving zwaar verstoren (o.a. geluid en trilling).
- De zuid-westen wind en het glooiend landschap zorgen voor heel wat geluidshinder.
- De omleidingsweg bevindt zich ten westen van het centrum. Gezien de wind meest uit westelijke richting komt, wordt alle fijn stof (veroorzaakt door de nieuwe weg) in de richting van de drie scholen in de Kerkstraat en heel wat woningen gestuurd. Wat heel hinderlijk wordt.
- Het zal niet meer mogelijk zijn om 's nachts met het venster open te slapen en frisse en zuivere lucht te hebben (heeft een goed effect op de slaapkwaliteit).
- Mensen hun bewuste keuze voor een rustige omgeving wordt teniet gedaan. De levenskwaliteit daalt.
- Woning in de Berglaan (net naast het tracé) heeft recentelijk stabiliteitsproblemen die zich uiten in buigen en barsten aan de woning, ten gevolge van een instabiele ondergrond. De aanleg van de omleidingsweg zal leiden voor bijkomende stabiliteitsproblemen (zie B114, B286 en B331). Ook woningen in de Grote Leiestraat trillen en barsten.
- Het zal stabiliteitsproblemen met zich meebrengen, op twee momenten:
 - o Tijdens de aanleg van het tracé: niet accidentele verstoring van de ondergrond en trilling van zwaar materieel.
 - o Bij het gebruik van het tracé: trillingen van het verkeer, uitdroging van de ondergrond
- Vrees voor grondverzakking en scheurende muren veroorzaakt door trillingen.
- Watervoorziening zal wegvallen: enkel een waterbron en geen stadswater.

- De omleidingsweg zal de oudere bevolking afschrikken (bv. inwoners van regio Tiegem, Kaster die voor medische zorg naar het ziekenhuis in Waregem gaan).
- Het RUP biedt geen enkele garantie op de uitvoering van de omleidingsweg, maar hypothekeert wel de ontwikkeling van andere initiatieven op deze locatie, zoals de verdere ontwikkeling van de kwaliteit van het landschap en de rechtszekerheid van de landbouwexploitatie in het gebied. Mensen krijgen hun huis niet verkocht omdat er geen rechtszekerheid is over hun perceel die ingekleurd is in de reservatiestrook.
- De redelijke termijn tussen de vaststelling van het probleem van leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Anzegem en de uitvoering van een oplossing daarvan is ruimschoots verlopen. Dit probleem dient dringend te worden opgelost. De provincie West-Vlaanderen dient de verpletterende verantwoordelijkheid op zich te nemen bij elk ernstig incident/voorval te wijten aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het centrum van Anzegem in afwachting van de oplossing ter zake.
- Het is bezwaarlijk en een tekortkoming dat het voorgestelde PRUP geen herbestemming of compenserende maatregelen opneemt ten einde de enige buitenlucht recreatie omgeving (Drie Kaven) te herbestemmen.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO stelt vast dat er heel wat emotionele bezwaren worden geuit (zoals slapeloze nachten, mentaal zwaar...) of subjectief worden ingeschat (Kerkstraat zal met omleidingsweg ook niet gezellig zijn, oudere bevolking afschrikken... De PROCORO heeft alle begrip voor de bezwaren die emotionele uitdrukkingen omvatten maar dit zijn geen ruimtelijke argumenten en worden bijgevolg niet beantwoord.

Ook komt de financiële waarde van woningen aan bod, onteigeningen en dergelijke meer. De PROCORO heeft begrip hiervoor maar dit zijn ook geen ruimtelijke argumenten.

Over het maatschappelijk draagvlak: zie behandeling advies gemeenteraad Anzegem (A2. Anzegem).

De PROCORO is ervan overtuigd dat met een omleidingsweg waarbij 95% van het vrachtverkeer uit het centrum van Anzegem zal gehaald worden, grote opportuniteiten ontstaan om de kern leefbaar te maken door het aanpassen en vernieuwen van het openbaar domein. Dit biedt kansen om er aangenaam te wonen en te verblijven, zich veilig van de ene kant van het dorp naar de andere kant te begeven, de schoolomgevingen verkeersveilig te maken. Dit belet niet dat in afwachting van een omleidingsweg verdere initiatieven worden genomen in functie van de veiligheid. De Kerkstraat is een gewestweg. De provincie kan moeilijk verantwoordelijk worden gesteld bij elk ernstig incident als zij niet beschikt over het beheer van de weg. Met de realisatie van de omleidingsweg zullen ook de dorpskernen langs de N36 (o.a. Tiegem) minder vrachtverkeer te verwerken krijgen, wat ten goede zal komen aan de leefbaarheid van het dorp.

Het verkeer in Kaster zal toenemen. De verkeersintensiteiten liggen er lager dan in Anzegemcentrum. Daarenboven is de beschikbare ruimte op de meeste plaatsen in de doortocht van Kaster voldoende breed, gezien de huizen er verder van de weg staan ingeplant. Enkel ter hoogte van de Juliaan Claerhoutstraat is er een (relatief zachte) bocht in tegenstelling met de 2 haakse bochten in Anzegem. Dit maakt dat er met een herinrichting van de doortocht Kaster kan tegemoet gekomen worden aan knelpunten inzake verkeersleefbaarheid en -veiligheid. AWV is bezig een ontwerp aan het uittekenen om de herinrichting van de doortocht in Kaster vorm te geven.

In heel wat bezwaren komen het schending van het landschap, lawaaihinder, bodemgesteldheid ifv. stabiliteitsproblemen aan bod. De PROCORO verwijst naar het goedgekeurde plan-MER. Hierin zijn de verschillende disciplines onderzocht. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen die aangeeft op welke wijze de milderende maatregelen zijn vertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften. De verschillende elementen zullen ook nog aan bod komen bij de realisatie van de omleidingsweg en het opstellen van een project-MER. Over de stabiliteit van de bodem is er geen info ter beschikking en werden er daarom geen uitspraken gedaan in het plan-MER, omdat dit onderdeel dient uit te maken van het project-MER (op vergunningenniveau). Dit is dus belangrijk voor de uitwerking van het project maar heeft geen impact op de tracékeuze en is aldus niet van invloed op dit planniveau.

Er wordt ook aangegeven dat het PRUP geen enkele garantie geeft op realisatie. En dat hierdoor de ontwikkeling van andere functies in het gedrang komen. Ook de rechtszekerheid is weg voor landbouwers en voor de verkoop van woningen in de reservatiestrook. De PROCORO kan dit gedeeltelijk volgen. Het voorzien van een overdruk via een PRUP geeft aan dat er ruimte wordt gereserveerd naar de toekomst toe om mogelijke ingrepen mogelijk te maken. En dit op basis van ingeschatte voorspellingen. Het werken met een overdruk heeft het voordeel dat de oorspronkelijke bestemming blijft bestaan en verder kan ontwikkeld worden door eigenaars en gebruikers. Wanneer er een ontwerp is uitgetekend, een timing en budget beschikbaar is, kunnen er beperkingen opgelegd worden via het vergunningenbeleid. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning (bouwvergunning) in een reservatiestrook gaat AWV bijna altijd van het recht om dit bindend negatief te adviseren, tenzij er een afstand van meerwaarde wordt gedaan door de aanvrager. (Het is juridisch gezien niet AWV die een bouwverbod hanteert...). Gezien het hier over een nieuwe reservatiestrook gaat, is het evident dat AWV voor elke handeling een negatief advies geeft en een afstand van meerwaarde eist.

De PROCORO is er zich van bewust dat dit voor eigenaars en gebruikers van de gronden onzekerheden met zich mee brengen. Ook de verkoop van gebouwen, gelegen in een reservatiestrook, brengt onzekerheden met zich mee.

De PROCORO vraagt om gebouwen die door de reservatiestrook zijn bezwaard en op de rand liggen, nog eens te screenen of ze noodzakelijk zijn voor de aanleg van de omleidingsweg (met inbegrip van de milderende maatregelen).

Gelet op het feit dat de problematiek in de doortocht van Anzegem al acuut is zoals de gemeenteraad ook aangeeft, dan meent de PROCORO dat de bevoegde overheid, met name het Vlaamse Gewest, zo spoedig mogelijk een perspectief aangeeft naar realisatie toe.

Bij de opmaak van GRUP Drie Kaven is er afstemming gebeurd met het tracé dat voorlag (Noord A). Door het plan-MER is het tracé nadien gewijzigd. Dit heeft echter geen invloed op het GRUP Drie Kaven.

Stemming:

Ja: 7 (Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 4 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait, en Liesbeth Van den Bussche)

Effecten op landbouw:

Toekomst/inkomsten/verdwijnen van landbouwgrond

- Verdwijnen van landbouwgrond (terwijl landbouwgrond duur en schaars is). Dit maakt het steeds moeilijker om een landbouwbedrijf rendabel te houden en leidt tot inkomensverlies. En er komt nergens landbouwgrond bij.
- Landbouwbedrijf in de Krommestraat (nu reeds beperkt in oppervlakte) wordt door de aanleg van de omleidingsweg gereduceerd tot niet langer leefbaar (B276). Dit brengt een groot waardeverlies met zich mee.
- Het LER toont aan dat de gronden die zouden verdwijnen door de aanleg van de ring heel goed zijn voor landbouwdoeleinden. Als het gaat over duurzame landbouw, zijn dit de gronden waarop landbouw moet worden gedaan. Vruchtbare landbouwgronden zijn schaars. (Voorouders hebben na de grote oorlogen inspanningen gedaan om ieder lapje grond bewerkbaar en vruchtbaar te maken, nu gaan we de omgekeerde kant op door vruchtbare grond te betonnen en te bebossen)
- Het LER toont aan dat zeven landbouwbedrijven zeer hard getroffen en vier matig getroffen zullen zijn.
- Het PRUP voorziet allerhande onduidelijke milderende en bufferende maatregelen die bijkomende landbouwgronden zullen opnemen. Ook de voorziene aansluitingen van wegen, voetwegen, fietspaden zijn niet uitgewerkt in de stedenbouwkundige voorschriften, waar deze aansluitingen bijkomende landbouwgronden zullen wegnemen.

- Wees zuinig met deze vruchtbare gronden en zie grond niet als iets louter financieels die onteigend kan worden. Laat ook de maatschappelijke waarde weer van tel zijn.
- Momenteel is er vanuit Boerenbond een actie 'geef boeren ruimte'. Er moet hard gestreden worden in de landbouw/tuinbouw om onze open ruimtes te behouden.
- De regering had enkele jaren geleden beslist om de agrarische bestemming te behouden en toch wordt landbouwgrond opgeofferd voor meer beton, omgevormd tot industriegronden en woongebieden en bijkomende straten en ringwegen.
- Er is geen zekerheid vanuit de provincie of er al dan niet nog extra compensatie moet gegeven worden voor de ring. Er dreigt dus nog meer landbouwgrond te verdwijnen.
- Er wordt geen rechtstreekse compensatie voorzien in Anzegem zelf voor de getroffen landbouwers voor het verlies van de rijke landbouwgronden. Dit is bezwaarlijk en een tekortkoming dat NIET bijdraagt aan de landbouwstructuren en de bedrijfsvoering van Anzegem.
- De provincie belooft om de getroffen landbouwers andere percelen te bezorgen, maar dat zijn ook gronden die door andere landbouwers worden gebruikt. Als de provincie die gronden aankoopt helpen ze de prijs van de gronden te verhogen, wat nadelig is voor de boeren die gronden broodnodig hebben.
- De flankerende maatregelen zullen pas genomen kunnen worden bij de uitvoering. Dit betekent dat zaken zoals landinrichting en meer concreet ruilverkaveling en ruilgronden nog jarenlang on hold zullen staan.
- Familiebedrijven zullen verdwijnen. Gronden geven zekerheid voor de toekomst en deze verdwijnt nu.
- De volgende generatie staat helemaal klaar om in de toekomst voedsel te voorzien op een duurzame manier. Geef ze aub de kans met zekerheid van toegang tot landbouwgrond.
- De tol voor de landbouw en toekomstgerichte landbouwbedrijven is te hoog.
- Plan om over te stappen naar een biologische melkveehouderij wordt onmogelijk gemaakt, omdat veel percelen doormidden worden gesneden en de kleine restpercelen landbouwkundig waardeloos zijn. Uitbreiden is hierdoor onmogelijk geworden.
- Het werd de afgelopen jaren duidelijk dat er vanuit de minister geen middelen zullen worden vrijgemaakt voor het realiseren van de omleidingsweg. Ook AWV bevestigde dat er de komende jaren geen budget is voorzien. En ook de gemeente is niet voor de omleidingsweg, terwijl er ook van hen enige input en initiatief nodig zal zijn voor de realisatie. Dit betekent dat landbouwers nog jarenlang in rechtsonzekerheid moeten leven. De toelichtingsnota geeft ook aan dat de impact op landbouw pas duidelijk zal worden bij de realisatie. Investerings zijn zinloos, stilstaan is als bedrijf achteruitgaan. Met dit PRUP worden landbouwers in een wurggreep gehouden.
- Er zijn in elke gemeente druk bereden wegen. Als elke gemeente omringd moet worden om het verkeer te vermijden uit de dorpskern is er nagenoeg geen plaats meer voor landbouw.
- Het onteigenen van lokale boeren zal een grote impact hebben op de lokale en algemene economie. Het zal niet meer lukken om de lokale economie te steunen.
- Het PRUP respecteert het akkoord van de Vlaamse Regering niet betreffende de strategische visie van het BRV, goedgekeurd op 20 juli 2018 voor het stimuleren van verkoop van lokale producten.
- Het voedsel die hier wordt gekweekt blijft het duurzaamste, veiligste en meest efficiënte ter wereld. (i.p.v. aan de andere kant van de wereld te kweken en naar hier te transporteren)
- Het PRUP respecteert het akkoord van de Vlaamse Regering niet betreffende de strategische visie van het BRV voor het stimuleren van de verkoop van lokale producten.

Landelijke gemeente/restgronden

- Vanuit de landbouw is de vrees en het vermoeden groot dat door de komst van de omleidingsweg het openlandbouwgebied tussen de omleidingsweg en de kern van Anzegem verloren zal gaan aan allerlei bijkomende vragen.

- Het is onduidelijk wat er gebeurt met de restgronden die ontstaan door de aanleg van de omleidingsweg waar het duidelijk is dat de bestemming van de gronden behouden blijft maar echter niet meer nuttig zijn voor landbouwactiviteiten.
- Anzegem verliest zijn waardevol landbouwgebied en landelijk karakter.
- Het karakter van de landelijke gemeente Anzegem zal totaal veranderen door de omleidingsweg.
- Anzegem is historisch gegroeid naar een landelijke gemeente met weinig industrie. Een ring is niet op zijn plaats aangezien er zo weinig industrie aanwezig is.

Toegang/mobiliteit

- Het tracé is ongunstig voor de landbouwsector. Meerdere huiskavels worden (ruim) ingenomen en/of afgesneden van de bedrijfszetel/bedrijfsvoering en/of krijgen te maken met het ontstaan van restpercelen, omrijfactoren en zelfs onbereikbaarheid van de hoeve en/of weides/akkers. De omleidingswegen zorgen voor veel extra tijdrovend verkeer op deze weg om de restpercelen nog te bereiken.
- Het is fundamenteel bezwarend dat het PRUP de toegankelijkheid van alle landbouwbedrijven niet opneemt.
- De ringweg zal de verkeersveiligheid niet verbeteren en al zeker niet voor de trage weggebruikers (landbouwverkeer) op de nieuwe ringweg.
- Toegang van vee naar de weide wordt verstoord.
- Uitgang via Berglaan is te smal voor een tractor en werktuig.
- De toegang tot sommige boerderijen worden bedreigd. Dit is ook zeer nadelig voor de thuisverkoop van teelten.
- Extra verkeersstroom op de Grote Leiestraat zal ervoor zorgen dat er geen vlot transport meer is van en naar het landbouwbedrijf (waar de Grote Leiestraat de enige mogelijke route is). Lange wachttijden van leveranciers en klanten zullen leiden tot hoge transportkosten.

Milieu (CO2, waterhuishouding)

- Landbouw staat in voor 'slechts' 9% van de CO2-uitstoot. Verkeer en huishoudens stoten méér dan 50% uit. De aanleg van een ring, gevolgd door uitbreiding van woonwijken zal hier niet veel aan helpen.
- Meer verkeer zorgt voor meer CO2-uitstoot.
- Aardappelteelt zal verminderen. Momenteel een goede link tussen teelten in Anzegem en levering bij Lutosa Sint-Eloois-Vijve. Indien daar percelen verdwijnen, zullen ze genoodzaakt zijn verderop percelen te zoeken. Die dan economisch en voor het milieu een negatieve zaak zullen zijn.
- De ring zal een grote impact hebben op de landbouw: de waterhuishouding zal drastisch worden verstoord (waardoor ze waterziek dreigen te worden) en percelen zullen versnipperd worden.
- Landbouw is sterk afhankelijk van de aanwezige natuurlijke waterbronnen.
- De omleidingsweg zal een negatieve invloed hebben op de uitstoot en de luchtkwaliteit (milieu- en klimaatquota van de EU omvatten reductie van uitstoot en verhoging van luchtkwaliteit). Landbouwgronden zijn 'de longen' van de gemeente.
- De Kouterheuvel is strek gedraineerd, elke 8m een buis.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO is het eens dat de aanleg van een omleidingsweg een grote impact zal hebben op de landbouw. Om de landbouwers van Anzegem te ondersteunen, meent de PROCORO dat het belangrijk is om bij uitvoering van de omleidingsweg een flankerend beleid uit te bouwen. Met andere woorden dat er op zoek wordt gegaan naar landbouwgronden die vrijkomen om die te kunnen ruilen voor gronden die landbouwers bij de aanleg van de omleidingsweg verliezen. De aanleg van de omleidingsweg is een gewestelijke bevoegdheid. Niettemin adviseert de PROCORO aan de deputatie om het voortouw te nemen in dit flankerend beleid, zoals een aantal bezwaarindieners aangeven. Dit moet de bestaande landbouwbedrijven de nodige garanties geven

naar rendabiliteit of mogelijkheden bieden om transities te ondersteunen (bv. omvorming naar bio-melkveebedrijf).

In de argumentatie van bezwaarindieners wordt ook verwezen naar het beleid van de Vlaamse Regering met behoud van de agrarische bestemming en naar de strategische visie van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De compensatie dient in Anzegem te gebeuren.

De omleidingsweg kadert binnen het RSV en het PRS-WV en is aldus een uitvoering van een bovenlokale visie op de regionale verkeersontsluiting van het Interfluvium. Het RSV bepaalt dat er 750.000 ha moet afgebakend worden voor beroepslandbouw. In het kader van de afbakening van de agrarische en natuurlijk structuur, werden agrarische gebieden op het gewestplan door de Vlaamse Regering reeds herbevestigd. Dit is een proces op bovenlokaal niveau. Er kunnen nieuwe ontwikkelingen in HAG, als dit wordt gecompenseerd. Het is dan ook logisch dat de compensatie ook gezocht wordt op bovenlokaal niveau en niet enkel in de gemeente Anzegem. De vraag daarnaast rijst of dit nog kan gecompenseerd worden binnen de gemeente Anzegem, gelet dat grote delen reeds herbevestigd zijn op het grondgebied van Anzegem.

De Vlaamse Regering heeft een strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. De PROCORO stelt vast dat deze visie nog geen decretale basis heeft gekregen. Het BRV voorziet in een afname van het toenemend ruimtelijk beslag. In 2040 wordt er geen bijkomend ruimtebeslag toegelaten. Met andere woorden, zelfs binnen deze visie is er op heden geen verbod om bijkomende ruimtebeslag te voorzien en is het initiatief niet in strijd met BRV. Niettemin wil de PROCORO dat er op basis van de strategische visie BRV wordt nagedacht hoe bijkomende verharding in de komende jaren kan gecompenseerd worden. De PROCORO is geen voorstander om bij ieder project aan te geven waar er dan onthard wordt. De PROCORO pleit voor een provinciale onthardingsstrategie met bijhorende monitoring.

Een bezwaarindiener meent dat het overal druk is op de wegen en ieder dorp in aanmerking komt voor een omleidingsweg waardoor er nog nergens landbouw zal zijn. De N382 werd geselecteerd als secundaire weg type II. Het PRS-WV laat toe in het buitengebied dat enkel secundaire wegen doorheen geselecteerde kernen kunnen omgeleid worden. Om dit te objectiveren werd er een beleidskader opgesteld. Dus niet ieder dorp komt in aanmerking voor een omleidingsweg.

Of er tussen de kern en de nieuwe omleidingsweg (zoals het bezwaar aangeeft) nieuwe gebieden zullen ontwikkeld worden voor wonen of industrie, is geen voorwerp van dit RUP. Andere bepalingen vanuit het RSV en PRS zijn hierbij van toepassing.

Het voorzien van een overdruk via een PRUP geeft aan dat er ruimte wordt gereserveerd naar de toekomst toe om mogelijke ingrepen mogelijk te maken. En dit op basis van ingeschatte voorspellingen. Zo zijn er reservatiestroken ingetekend op het gewestplan, waarvan een deel zijn gerealiseerd en een deel niet gerealiseerd zijn op basis van de evoluties die zich hebben voorgedaan.

Het werken met een reservatiestrook houdt ook in dat er geen concrete bepalingen worden opgenomen hoe kruispunten concreet worden ingericht, hoe de oversteken concreet worden geregeld, hoe de omleidingsweg verder landschappelijk wordt ingekleed enz. Opmerkingen over de inrichting (bv. uitrit Berglaan te smal) of de vrees over de niet-toegankelijkheid (zie verder) is daarom ook voorbarig.

Het werken met een overdruk heeft het voordeel dat de oorspronkelijke bestemming blijft bestaan en verder kan ontwikkeld worden door eigenaars en gebruikers. Het gaat dan ook om een reservatiestrook. Wanneer er een ontwerp is uitgetekend, een timing en budget beschikbaar is, kunnen er beperkingen opgelegd worden via het vergunningenbeleid. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning (bouwvergunning) in een reservatiestrook gaat AWV bijna altijd van het recht om dit bindend negatief te adviseren, tenzij er een afstand van meerwaarde wordt gedaan door de aanvrager. (Het is juridisch gezien niet AWV die een bouwverbod hanteert...). Gezien het hier over een nieuwe reservatiestrook gaat, is het evident dat AWV voor elke handeling een negatief advies geeft en een afstand van meerwaarde eist. De PROCORO is er zich van bewust dat dit voor de landbouw, eigenaars en gebruikers van de gronden, onzekerheden met zich mee brengen, zoals dit wordt aangegeven in de bezwaren. Gelet op het feit dat de problematiek in de doortocht van Anzegem al acuut is, zoals de gemeenteraad aangeeft, dan meent de PROCORO dat de bevoegde overheid met name het Vlaamse Gewest zo spoedig mogelijk een perspectief aangeeft naar realisatie toe.

Omgekeerd is het ook van toepassing: delen van de reservatiestrook die niet worden aangewend na de aanleg, blijft de ontwikkeling van de onderliggende bestemming van kracht. Indien zou

blijken, zoals een bezwaarindiener aangeeft, dat mogelijke delen dan niet meer bruikbaar zijn voor de landbouw, moet er aangegeven worden wat er met deze gebieden gebeurt en op welke wijze de invulling ervan zal bijdragen tot een kwalitatieve landschappelijke inpassing en groeninrichting van het project in de omgeving. In de voorschriften is dit echter reeds opgenomen:

"Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving."

Het uittekenen van een reservatiestrook betekent dat er al een richting wordt aangegeven waar de omleidingsweg komt. Hierbij moet er reeds een inschatting worden gemaakt om ook ruimte te voorzien om milderende maatregelen vanuit de MER een plaats te geven (grondverzet, ruimte voor water enz...). Bezwaarindieners vragen om de ruimte voor milderende maatregelen ook te beperken. Bij de voorschriften over de weginfrastructuur staat dat de ruimte-inname voor de aanleg zoveel mogelijk moet worden beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen.

De PROCORO stelt voor om een analoge principe toe te voegen bij voorzien van de kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving met name: de ruimte-inname voor de landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving dient zoveel mogelijk beperkt te worden, zonder afbreuk te doen of in het gedrang te brengen van de nodige milderende maatregelen.

Een aantal bezwaarindieners zijn bevreesd dat percelen en hoeves niet meer bereikbaar zullen zijn. De PROCORO wil aangeven dat in de milderende maatregelen moet voorzien worden dat alle percelen bereikbaar blijven. Dit kan via aanleg van ventwegen. Dit is mee onderzocht in de technische voorstudie en daarvoor is er ook ruimte mee opgenomen in de reservatiestrook. Dit kan gepaard gaan met een omrijfactor en aldus meer tijdsinzet.

Hierbij wordt aangegeven vanuit de bezwaren dat het principe dat alle landbouwbedrijven toegankelijk moeten blijven niet is opgenomen.

De PROCORO stelt vast dat in de voorschriften enkel sprake is van landbouwpercelen. De PROCORO stelt voor om dit principe toe te voegen.

In de bezwaren zijn er ook elementen aangebracht die eerder subjectief of niet ruimtelijk zijn zoals het landelijk karakter van de gemeente verdwijnt, de verkeersveiligheid op de ringweg, de hogere transportkosten enz... Daarom worden deze door de PROCORO niet verder behandeld.

In de bezwaren komen er ook milieu-aspecten aan bod zoals CO2 uitstoot, impact op water voor landbouw, de luchtkwaliteit... De PROCORO verwijst naar het goedgekeurde plan-MER waarin dit in verschillende disciplines werd bestudeerd. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen die aangeeft op welke wijze de milderende maatregelen zijn vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien zal in functie van de realisatie van de omleidingsweg de verschillende elementen nader worden bekeken via een project-MER, ook in relatie met de lokale situatie (zoals bv. drainage van landbouwgronden).

Volgens een bezwaar zal de omleidingsweg een storende factor zijn in het transport van Anzegem naar Sint-Eloois-Vijve in kader van de aardappelteelt. De PROCORO is ervan overtuigd dat de omleidingsweg juist een bijdrage zal leveren in een vlottere verbinding Anzegem -Sint-Eloois-Vijve.

Stemming:

Ja: 7 (Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 4 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency en Franky Vanroose)

Onthoudingen: 4 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait en Liesbeth Van den Bussche)

De heer Franky Vanroose verlaat de vergadering.

Effecten op mobiliteit:

Problemen verleggen naar andere gemeenten

- De omleidingsweg zal het probleem enkel verleggen van de Kerkstraat in Anzegem naar de Bevrijdingslaan in Kaster. De Bevrijdingslaan is een trechter van 9m breed en kan niet verbreed worden. De dorpskern van Kaster is niet voorzien op dergelijk doorgaand verkeer. Het bijkomend verkeer zal een grote impact hebben op de verkeersveiligheid van Kaster. Situatie vandaag is er ook al zeer onveilig (vrachtwagens op de fietspaden, geen voetpaden op sommige plaatsen,...) en met de omleidingsweg zullen de gevaren enkel toenemen.
- Er werd geen rekening gehouden met het dorpscentrum van Kaster en Kerkhove, waar ook een school is. Zwaar doorgaand verkeer door een dorpscentrum moet ten alle tijden vermeden worden.
- De omleidingsweg zal schade veroorzaken aan historisch pand "Goed te Butsegem" in Kaster (B323).
- Het is bezwarend dat het PRUP niet de nodige garanties opneemt voor de gemeente Anzegem en de inwoners van Kaster ten einde de leefbaarheid en de verkeersveiligheid duurzaam te verzekeren.
- De bocht en helling om Kaster te verlaten richting station is nu reeds ongeschikt voor zwaar vrachtvervoer. Een verhoging van de verkeersintensiteit is dramatisch voor de leefbaarheid en veiligheid van de bewoners.
- Het heeft geen zin het probleem bij bepaalde inwoners weg te nemen en na zeer hoge investeringen en natuurschade dit te verleggen naar andere inwoners. Er is een globaal regionaal vervoersplan nodig.

Bijkomend zwaar verkeer

- Avelgem en Wortegem mijden zwaar verkeer in hun dorpskern. Anzegem moet hiervoor geen oplossing bieden.
- De omleidingsweg zal bijkomend zwaar verkeer aantrekken, wat de problemen nog groter gaan maken.
- De omleidingsweg zal ervoor zorgen dat er nog meer vrachtverkeer door het op- en afrittencomplex van Waregem en de Grote Leiestraat zal worden gestuurd waardoor ook deze punten binnen de kortste keren verzadigd geraken. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de reserve die men voorziet voldoende zal zijn voor langere tijd (meer dan 10 jaar). Industriegebieden in de omgeving breiden nog steeds uit.
- Toenemend verkeer in het centrum/Berglaan: een verkeersrotonde op de ring ter hoogte van de kruising met de Berglaan zal ook een aanzuigeffect hebben op het verkeer in de Berglaan. Leefbaarheid in deze straat gaat omlaag.

Omleidingsweg = slechte keuze

- De ringweg snijdt Anzegem en Kaster middendoor. De aanpalende straten worden sluiptwegen.
- De omleidingsweg verscheurt de verbinding tussen de kern van Anzegem met zijn fusiegemeenten en maakt de kern moeilijk bereikbaar voor inwoners van deze gemeenten.
- De voorgestelde omleidingsweg betekent een nieuwe harde grens door Anzegem.
- De omleidingsweg maakt een grote lus rond de kern. Er wordt vermoed dat het vrachtverkeer nog steeds door het dorpscentrum zal rijden.
- De soms moeilijke doortocht van auto en vrachtwagens in de Kerkstraat kunnen de aanleg van een omleidingsweg niet rechtvaardigen.
- Een gelijkgrondse kruising omleiding en Landergemstraat is te weinig uitgewerkt (bezorgd over de impact op welbevinden en gezondheid).
- Al het verkeer die de gemeentelijke kern doorkruist, is verkeer voor de plaatselijke industrie (Gent - Oudenaarde is via N60 en vanuit Frankrijk via Doornik). Het opzet om deze ring uit te bouwen is overbodig en niet functioneel voor doorgaand vrachtverkeer.

- Toen jaren geleden de Kerkstraat volledig heraangelegd werd, was het zwaar verkeer omgeleid via Vichte en via Wortegem-Petegem. Gedurende de hele werken is dit zo opgelost geweest.
- Is de ring wel zo nodig als voorstanders ervan beweren? Tijdens spitsuren is het inderdaad vrij druk in de Kerkstraat, maar op andere momenten van de dag is er een normale verkeersstroom. In het weekend is het soms zelfs heel rustig. Er is bovendien nog nooit een ongeluk gebeurd in de Kerkstraat met ernstige letsels waarbij een vrachtwagen of verkeersdrukte een (on)rechtstreekse oorzaak was.
- Er is op het voorliggend tracé geen enkel bedrijventerrein/industrieterrein/winkelcomplex gelegen waarvoor weginfrastructuur moet worden aangelegd.
- Het idee van een ring is achterhaald.
- De nadelen zijn niet in verhouding met het enige voordeel op vlak van mobiliteit.
- Vrachtwagens zullen in het centrum blijven leveren en dus ook passeren.
- De kilometerheffing zou elke overheid ertoe moeten leiden dat vrachtverkeer langs de daarvoor geschikte grote verkeersaders geleid worden en elke vorm van sluipverkeer zo veel mogelijk te beteugelen, niet stimuleren.
- Vrachtverkeer hoort niet thuis in Anzegem.
- De handelaars, overheidsdiensten en verenigingen in de Kerkstraat worden moeilijker bereikbaar. Zij zullen zware klappen krijgen. Daarbovenop leven handelaars grotendeels van de passage. Op termijn zal de omleidingsweg leiden tot omzetverlies en zullen zij zich vestigen langs de ring. Wordt er een nieuwe locatie voorzien voor een cluster van lokale ondernemers (bakker, slager, apotheek,...) die afgesloten worden van het doorgaand verkeer?
- Er wordt een compleet nieuwe weg aangelegd. We hebben al zo een dicht wegennet.
- We hebben geen nieuwe wegen nodig, maar een vernuftige infrastructuur en logistiek (vrachtverkeer hoort niet thuis in Anzegem, maar op een autostrade).
- Een interprovinciaal verkeersprobleem kan en zal niet worden opgelost met een omleidingsweg in Anzegem.

Verkeersveiligheid

- Een ringweg, zoals Deerlijk, waar meerdere doden vallen is niet nodig voor de gemeente Anzegem. Leer uit de fouten van de gemeente Deerlijk om een andere beslissing te nemen.
- Er ontbreekt een deftige strategie voor zwakke weggebruikers: er dreigen twee onvolmaakte fietsverbindingen (Kerkstraat en fietspad langs de omleidingsweg) te ontstaan i.p.v. één uitstekende.
- Het verkeer van en naar het centrum zal er voor de zwakke weggebruiker niet veiliger en gemakkelijker door worden. Door de vooropgestelde omleidingsweg wordt het nog onveiliger voor fietsende kinderen en jongeren (b.v. jongeren op weg naar het Sint-Vincentiusinstituut). Hierdoor zullen ouders nog meer geneigd zijn om het openbaar vervoer in te schakelen of zelf de kinderen naar school te brengen. Terug meer verkeer op de baan.
- De omleidingsweg zal de veiligheid voor de schoolgaande jeugd (fietsers) niet verbeteren. Zij moeten nog steeds de omleidingsweg oversteken.
- Ik voel me nooit ongerust/onveilig als ik met mijn kind naar school fiets/wandel. Er zijn verhoogde fietspaden en voldoende zebrapaden zodat zwakke weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen. Door de 'meandering' van de Kerkstraat is het bovendien onmogelijk om hoge snelheden te halen.
- De veiligheid van de fietsende kinderen vertrekkende vanuit Den Heirweg naar school in de Kerkstraat en/of om te gaan sporten op de Drie Kaven in de Vichtsesteenweg komt in het gedrang gezien ze de omleidingsweg moeten kruisen. Het is statistisch bewezen dat heel wat jongeren betrokken zijn in verkeersongevallen op dergelijke kruispunten en vaak met dodelijke afloop.

- Den Heirweg dreigt helemaal afgescheurd te worden van het dorp Anzegem door de omleidingsweg. De veilige, korte verbinding tussen het gehucht en Anzegem staat op de helling (via de Lange Winterstraat).
- De omleidingsweg zal de bestaande verkeersluwe straten, trage wegen, wandel- en fietsnetwerken doorsnijden, waardoor zij verkeersonveiliger en minder geschikt worden voor recreatie en zachte weggebruikers. Dit zal de toeristische aantrekkelijkheid van de gemeente doen afnemen en de gebruikers van deze trajecten demotiveren omdat er geen overgangen worden voorzien. Ook voor paardrijden niet evident om tunnels, bruggen en vlechten te nemen.
- Het PRUP voorziet geen uitwerking waar de bestaande trage wegen worden gekruist met de omleidingsweg ter hoogte van de Lange Winterstraat, Kouterstraat, Berglaan en de Belsbruggestraat. Het actiecomité 'Omring Anzegem Niet' ziet dit als een groot gevaar voor de verkeersveiligheid, in het bijzonder deze van de schoolgaande jeugd die deze wegen gebruikt.
- Met de komst van de ring worden meerdere kruispunten gecreëerd. Iedereen weet dat kruispunten gevaar met zich meebrengen, niet in het minst voor zwakke weggebruikers, dewelke dus zoveel mogelijk vermeden dienen te worden.
- De veiligheid van jongeren (en andere bewoners) is niet gegarandeerd aan de aansluitingspunten met de omleidingsweg. Het bijkomend ruimtebeslag voor veilige aansluitingspunten is niet mee opgenomen in het PRUP. Dat is fundamenteel onaanvaardbaar.
- Doordat het verkeer in de Kerkstraat vlotter zal kunnen passeren, zal er harder doorgereden worden.
- Het zal heel onveilig zijn om in Kaster van de oprit of aanpalende straten op te rijden of over te steken op de Bevrijdingslaan als dit veel drukker wordt.
- Het voorgestelde PRUP is onvolledig betreffende de herbestemming van enkele wegen die de omleidingsweg kruisen (zie B341). Het is bezwarend dat de stedenbouwkundige voorschriften geen herinrichting voorschrijven in functie van de bewoners van deze straten en de zwakke weggebruikers die deze straten dienen aan te wenden voor essentiële verplaatsingen.
- Het is bezwaarlijk dat het PRUP geen voorstel of inrichting voorziet voor het zwaar verkeer bedoeld voor de lokale functies die blijvend door het centrum van Anzegem moeten bewegen voor de uitvoering van essentiële functies.

Andere opmerkingen:

- Kostprijs: door het glooiend landschap moeten meerder (grote) niveauverschillen overbrugd worden. Dit vergt enorm veel grondverzet, asfaltering, bekabeling, ondertunneling en de bouw van minstens 1 grote brug. Dit alles kost absurd voor geld, wat elders nuttiger besteed kan worden.
- De prijs van de omleidingsweg is veel te hoog.
- Er was geen open en correcte communicatie en de aangeboden oplossingen worden niet overwogen om samen tot een compromis te komen.
- De gemeente Anzegem geeft een negatief advies.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

In de bezwaren wordt meermaals aangehaald dat er een regionaal plan nodig is, dat Anzegem de problemen van andere dorpen niet moet oplossen en er geen zwaar vrachtverkeer thuishoort in Anzegem. Ook de problematiek wordt onderkend door aan te geven dat het enkel een probleem is van ochtend- en avondspits. Bezwaarindieners wijzen er ook op dat met de aanleg van een omleidingsweg meer zwaar verkeer door Kaster (Bevrijdingslaan) zal rijden waar ook een school aanwezig is. Bovendien leent de weg zich er niet toe. Ook de toename in de Grote Leiestraat wordt aangehaald.

De PROCORO meent dat er wel degelijk een bovenlokale visie op de ontsluiting van de regio bestaat. Het PRUP omleidingsweg Anzegem is een uitvoering van het PRS-WV. Hierin werd een visie ontwikkeld over de regionale ontsluiting van het gebied tussen Leie en Schelde naar de E17. Het vrachtverkeer wordt geleid via de bovenlokale assen van de N382 en de N8/ N391. Het PRS-WV laat toe om secundaire wegen, in het buitengebied, doorheen geselecteerde kernen om te leiden. Om dit te objectiveren werd een beleidskader opgesteld.

Bij het doorlopen van het provinciaal afwegingskader bleek dat de verkeersintensiteiten op de Bevrijdingslaan (N382) ten noorden van Kaster niet van die grootte-orde waren dat de drempelwaarden werden bereikt om in aanmerking te komen voor een omleidingsweg. Bovendien is de ruimtelijke configuratie van de doortocht in Kaster niet van die aard dat er bijkomende ruimtelijke argumenten waren om een omleiding te verantwoorden, in tegenstelling tot de situatie in Anzegem. De beschikbare ruimte is op de meeste plaatsen in de doortocht van Kaster voldoende breed, gezien de huizen er verder van de weg staan ingeplant. Ter hoogte van de Juliaan Claerhoutstraat is er een (relatief zachte) bocht in tegenstelling tot de 2 haakse bochten ter hoogte van de Kerkstraat in Anzegem. Dit maakt dat er met een herinrichting van de doortocht Kaster kan tegemoet gekomen worden aan knelpunten inzake verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

In Anzegem daarentegen is de beschikbare ruimte over bijna de volledige doortocht van de N382 beperkt tot 10 à 11 meter tussen de gevels van de woningen, waardoor er heel wat onteigeningen van woningen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor een secundaire weg (de benodigde ruimte is hiervoor minimaal 14,7 meter zonder parkeerplaatsen). Bovendien zijn er twee haakse bochten aanwezig ter hoogte van de Kerkstraat, waarbij vrachtverkeer elkaar niet kan dwarsen. Hierdoor ontstaat er congestie en ontstaan er gevaarlijke situaties. Er zijn ook veel centrumfuncties langs de doortocht gelegen: verschillende scholen (kleuter, lager, middelbaar), handelszaken, een rust- en verzorgingstehuis, gemeentehuis. De doortocht van Anzegem is 2,5 kilometer lang.

De deputatie heeft dan ook in 2008 besloten dat een omleidingsweg voor Anzegem gerechtvaardigd is, aangezien er geen oplossing ten gronde kan worden geboden binnen de bestaande infrastructuur.

Er kan niet ontkend worden dat de aanleg van een omleidingsweg in Anzegem voor extra verkeer in de doortocht van Kaster zal zorgen. In navolging van de wegenselectie is het immers de bedoeling dat het verkeer dat nu via de N36 (lokale weg I) van/naar de E17 rijdt, de N382 (secundaire weg II) neemt. Dit wordt ook bevestigd in het opgemaakte plan-MER uit 2019. Als milderende maatregel wordt in het MER een aangepast snelheidsregime en herinrichting van de doortocht van Kaster voorgesteld in functie van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Dit is geen voorwerp van het PRUP maar intussen is het Vlaams Gewest reeds bezig met het fietspadendossier in Kaster die zorgt dat de doortocht veiliger wordt ingericht zoals aangegeven als milderende maatregel.

Voor éénzelfde reden zal het verkeer toenemen in de Grote Leiestraat. Ook hier is er voldoende ruimte om de weg in te richten aan de vereisten van een secundaire weg. Intussen is het Vlaams Gewest begonnen met de onteigeningen om de weg in de toekomst te kunnen heraanleggen met gescheiden fietspaden.

Bezwaarindieners zijn bevreesd dat met de komst van de omleidingsweg er een aanzuigeffect zal ontstaan in de Berglaan. Vanuit de plan-MER blijkt dat er inderdaad een verhoging zal plaatsvinden tussen Tiegem en de omleidingsweg van ca. 30%, maar dit is aanvaardbaar voor een lokale weg. Het verkeer op de Berglaan tussen centrum en de omleidingsweg gaat wel dalen.

Bezwaarindieners menen dat de omrijfactor te groot is voor de omleidingsweg waardoor de vrachtwagens door het centrum zullen blijven rijden. De PROCORO verwijst naar de plan-MER dat de omrijfactor beperkt is. Door de omleidingsweg aan te leggen als een vlotte weg, wordt ingeschat dat 95% van de vrachtwagens uit het centrum van Anzegem kan gehaald worden. Uiteraard zullen er steeds vrachtwagens in centrum blijven rijden, die plaatselijk moeten leveren.

Er wordt in de bezwaren ook verwezen naar de omleiding via Wortegem-Petegem en Vichte tijdens de heraanleg van de Kerkstraat als alternatief. Er is echter een groot verschil tussen het verkeer tijdelijk omleiden en een structurele oplossing. Het alternatief zorgt voor het verplaatsen van de problematiek. Vandaar dat er een regionale mobiliteitsvisie nodig is (zie ook verder : alternatieven)

Bezwaarindieners wijzen erop dat de omleidingsweg zorgt voor een muur, een barrière tussen Anzegem en zijn andere dorpen. Hierbij wordt vooral verwezen naar de schoolgaande jeugd die de

omleidingsweg zal moeten dwarsen naar het centrum van Anzegem naar school of mensen die met de fiets naar sportcentrum willen gaan of naar andere functies in centrum.

De PROCORO beaamt dit. De uitwerkte kruispunten in de plan_MER zijn indicatief om mede te kunnen bepalen hoe breed de reservatiestrook moet zijn. Deze uitgewerkte kruispunten zijn voor verbetering vatbaar zoals aangegeven in de bezwaren. De PROCORO wil aangeven dat er een principe is opgenomen in de voorschriften dat het langzaam-verkeersinfrastructuur zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen. De PROCORO meent dat de oversteekbaarheid op een veilige manier onderzocht is geweest ter hoogte van de ontsluitingen en dit op een gelijkvloerse kruising. De PROCORO wil dat bij de verdere uitvoering van de omleidingsweg ook de mogelijkheden wordt bestudeerd dat de oversteekbaarheid ongelijkvloers kan.

De PROCORO vraagt om het principe mee op te nemen dat oversteken over de omleidingsweg voor zwakke weggebruikers, indien technisch haalbaar, ongelijkvloers gebeuren.

Bezwaarindieners wijzen ook op financiële aspecten zoals omzetverlies van de middenstand in centrum, de kostprijs van de omleidingsweg, geen wil om tot een compromis te komen, geen open communicatie... Dit zijn geen ruimtelijke argumenten en worden niet beantwoord.

De PROCORO heeft kennis genomen van het negatief advies van de gemeente Anzegem.

Stemming:

Ja: 7 (Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 3 (Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency)

Onthoudingen: 4 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait en Liesbeth Van den Bussche)

THEMA 3: Tegen omleidingsweg en tegen de aanpassing van de Kerkstraat

B1024

Indiener is tegen de ring maar ook tegen de verbreding van de Kerkstraat met volgende argumenten:

- De voorgestelde omleidingsweg snijdt zeer diep in het open landschap, hetgeen anno 2021 geheel onaanvaardbaar is.
- Nu kan ik hier genieten van een prachtige natuur met een unieke fauna en flora en natuurlijke waterbronnen. Met de komst van de omleidingsweg wordt daar een harde streep door getrokken.
- Met de aanleg van een omleidingsweg wordt mijn rustige omgeving verstoord.
- De bestaande verkeersluwe straten, trage wegen en fietsknooppunten worden doorgesneden door de omleidingsweg en worden dus verkeersonveiliger en minder geschikt voor recreatie (wandelen, joggen, lopen).
- Er is binnen de gemeente Anzegem geen maatschappelijk draagvlak voor de omleidingsweg
- Het onteigenen van vele huizen in de Kerkstraat is ook GEEN optie.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De bezwaarindieners wil noch een ring, noch een aanpassing van de Kerkstraat. Gelet op de verkeersproblematiek in de regio en specifiek in Anzegem, is dit geen optie.

De aangehaalde argumenten werden reeds in de voorgaande besprekingen van PROCORO behandeld.

Stemming:

Ja: 7(Mark Desmet, Nele Doutry, Christophe Boval, Leen Lauwers, Johan Paret, Koen Dewulf en Jan Victor)

Nee: 3(Bart Vanwildemeersch, Nele Devriendt, Hans Mommerency)

Onthoudingen: 4 (Karel Moentjens, Lieven Veulemans, Hannelore Maelfait en Liesbeth Van den Bussche)

De voorzitter stelt vast dat niet alle bezwaren nog zullen kunnen behandeld worden deze voormiddag.

Hij stelt voor aan de aanwezige leden om af te sluiten na thema 3 en de nog niet behandelde bezwaren vanaf Thema 4 'Alternatieven' te behandelen op datum van 24/6/2021. Het verslag van deze vergadering kan dan nog tijdig worden goedgekeurd in de vergadering van 1/7/2021.

De aanwezige leden gaan hier unaniem mee akkoord.

De vaste secretaris

De voorzitter

Stephaan Barbery

Jan Victor