

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, 24 juni 2021
verslag 232

AGENDAPUNTEN

1. Verderzetten behandelen adviezen en bezwaren ikv OO PRUP Omléidingsweg Anzegem p.02
 2. Varia..... p.27
-

AANWEZIG

• Effectieve leden:

- | | |
|----------------------------------|---|
| - Dhr. Koen DEWULF | Ondervoorzitter PROCORO - Dienst Vergunningen |
| - Dhr. Jonas PLOUVIER | VOKA |
| - Mevr. Nele DEVRIENDT | Natuurpunt vzw |
| - Dhr. Johan PARET | Hubertus Vereniging Vlaanderen |
| - Dhr. Hans MOMMERENCY | Boerenbond |
| - Mevr. Leen LAUWERS | VRP |
| - Mevr. Sophie IDE | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Mevr. Jelleke ROOMS | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Dhr. Peter NORRO | Dienst MiNaWa |
| - Mevr. Hannelore MAELFAIT | prov. vertegenwoordiger Leefbaarheid/Welzijn |
| - Dhr. Koen VANNESTE | Dienst mobiliteit en infrastructuur |
| - Dhr. Karel MOENTJENS | Dienst Landbouw |
| - Mevr. Liesbeth VAN DEN BUSSCHE | Dienst onroerend erfgoed |

• Plaatsvervangende leden:

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - Dhr. Bart VANWILDEMEERSCH | Bond Beter Leefmilieu vzw |
| - Dhr. Lieven VEULEMANS | Dienst MiNaWa |

• vaste secretaris

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

VERONTSCHULDIGD

• effectieve leden:

- | | |
|------------------------|---|
| - Dhr. Jan VICTOR | Voorzitter PROCORO |
| - Dhr. Mark DESMET | UNIZO |
| - Dhr. Franky ROELS | ABVV |
| - Mevr. Katty DE WILDE | Bond Beter Leefmilieu vzw |
| - Dhr. Franky VANROOSE | Algemeen Boerensyndicaat |
| - Dhr. Dirk VERTE | VRP |
| - Mevr. Katrien FEYS | Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening |
| - Mevr. Ellen DE WITTE | POM |
| - Dhr. Michel GILTE | Westtoer |

• Plaatsvervangende leden:

- | | |
|------------------------|----------|
| - Dhr. Stefaan MEYERS | ABVV |
| - Dhr. Tom DECOCK | POM |
| - Dhr. Stefaan GHEYSEN | Westtoer |

• vertegenwoordigers politieke fractie:

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

AFWEZIG

• effectieve leden:

- | | |
|----------------------|-----|
| - Dhr. Jeroen POLLET | ACV |
|----------------------|-----|

VERSLAG

*De voorzitter is verontschuldigd. De ondervoorzitter zit de vergadering voor.
De ondervoorzitter verwelkomt de leden.*

1. Verderzetten behandelen adviezen en bezwaren ikv OO PRUP Omleidingsweg Anzegem

De vaste secretaris verwijst naar het tussentijds verslag van de vorige vergadering van 3 juni om te zien of er reeds opmerkingen zijn.

De officiële goedkeuring gebeurt pas op 1 juli.

Er zijn voorlopig geen opmerkingen.

De vaste secretaris stelt vast dat er minderheidsstandpunten zijn geformuleerd.

De vaste secretaris wil aangeven dat leden die zich onthouden ook een minderheidsstandpunt kunnen formuleren om hun houding te duiden.

De ondervoorzitter opent terug de bespreking.

Een lid wil nog eens benadrukken dat het van groot belang is dat er tijdig een flankerend beleid wordt uitgevoerd naar de landbouwbedrijven toe.

Belangrijk is dat de landbouwbedrijven weten waar ze aan toe zijn.

De ondervoorzitter zegt dat het planningsproces al lang duurt en begrijpt de vraag om niet meer te wachten.

Een ander lid vraagt of het voorstel van het actiecomité in de plan-MER werd bestudeerd.

De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijke planning verduidelijkt dat dit niet is gebeurd.

In de plan-MER wordt er gemotiveerd welke alternatieven verder worden meegenomen in het onderzoek en welke niet.

Hierin werd aangegeven dat het verkeer fel gaat stijgen waardoor het geen optie is om dit door de kern van Anzegem te laten rijden, of proberen te spreiden naar de andere verkeersassen.

De reacties op de publieke consultatie van de plan-MER worden ook in de plan-MER besproken.

Het voorstel van het actiecomité werd pas voorgesteld nadat de plan-MER reeds was goedgekeurd.

Als je dit binnen de plan-MER wenst te onderzoeken, betekent dat de procedure moet hernomen worden.

Indien zou blijken dat dit geen optie is, dan kan terug een ander voorstel gedaan worden. Zo eindigt het nooit.

De heer Stephaan Barbery wijst erop dat er heel wat mogelijkheden zijn geweest om alternatieven voor te stellen tijdens de publieke consultaties van de plan-MER.

Er is een publieke consultatie gehouden in de periode november 2009 bij de eerste plan-MER. De plan-MER werd goedgekeurd in 2011

Omdat er toen al vragen waren naar alternatieven in de regio, werd er een regionale mobiliteitsstudie opgemaakt.

Een technisch vooronderzoek werd uitgevoerd voor de westelijk tracé's, de tracé's die uit de plan-MER van 2011 het best naar voor kwamen.

Infrabel was ook vragende partij om na te gaan om zoveel spoorwegovergangen te kunnen sluiten.

Het nieuwe college van Anzegem in 2013 wilde dat er ook onderzocht werd om het tracé zuidelijker door te trekken, ten zuiden van de spoorweg om het verkeersknooppunt aan het station op te lossen.

Een tweede plan-MER werd opgestart. Toen was ook duidelijk dat Vlaanderen de oostelijke zijde had vastgesteld als ankerplaats. De voorbereidingen voor een gewestelijk RUP waren gestart.

De publieke consultatie voor de tweede plan-MER, waar dus ook alternatieven konden voorgesteld worden, werd gehouden in september 2016.

Omwille van een tracéwijziging werd er een nieuwe publieke consultatie gehouden in april-mei 2018.

De plenaire vergadering werd georganiseerd in december 2018. Toen was er ook nog geen sprake van het alternatief van het actiecomité of het college.

De plan-MER werd uiteindelijk goedgekeurd in maart 2019.

De heer Stephaan Barbery van de dienst ruimtelijk planning meent dat er voldoende mogelijkheden zijn geweest om alternatieven voor te stellen.

Een ander lid vult aan dat de Kerkstraat geen alternatief is om het vele vrachtverkeer te laten doorrijden.

Het andere lid wijst erop dat het voorstel van het actiecomité maar gaat over een deel van de doortocht. Wat doe je met het ander deel? Voorts blijft het andere vrachtverkeer door andere dorpen ook rijden. Het biedt echt geen oplossing.

De ondervoorzitter gaat over tot het verder zetten van de advisering, vanaf punt 4 'Alternatieven'.

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. Er zijn ook een aantal andere leden aanwezig tov de vergadering op 3/6/2021.

Daarom werd terug overgegaan tot een stemming hierover. De resultaten van die stemming werken uiteraard verder doorheen de verdere 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: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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 Hans Mommerency namens de Boerenbond

Dit dossier heeft een lange geschiedenis en dit is duidelijk merkbaar binnen de aangereikte voorstellen. Hierdoor is zowel de analyse als het oplossingmodel verouderd. Het algemeen maatschappelijk kader tav omleidingswegen en verharding in het algemeen is ondertussen sterk veranderd. Hiermee doen we niets af aan de lokale ervaringen inzake verkeersdrukke en verkeersveiligheid. Doch we sluiten ons niet aan inzake de voorgestelde oplossing.

Ook het massaal aantal bezwaren op dit dossier, met sterke bezwaren vanuit landbouwhoek, doen meer dan ooit vragen stellen bij dit dossier:

1. Naast de zorg voor de landbouw in zijn algemeen en enkele betrokken landbouwers in het bijzonder in dit dossier hebben we ook steeds volgende aspecten voorop gesteld:
 - Er dient wel een breed lokaal draagvlak te zijn om een dergelijk groot project met sterke impact op de landbouwsector te kunnen verantwoorden, maw het maatschappelijk belang moet niet alleen aanwezig zijn, het moet ook afdoende gedragen worden. Het openbaar onderzoek duidt o.i. op het gebrek aan draagvlak.
 - In tweede orde De hogere betrokken overheden moeten op korte termijn een duidelijk perspectief bieden zodat enig flankerend beleid direct kan aangevat worden en een rechtszekerheid (duidelijkheid) van de landbouwers direct kan gewaarborgd worden. Dit is o.i. noch door het lokale bestuur noch door het Vlaams Gewest gegarandeerd.
2. Daarnaast komen er in dit langlopend dossier nog steeds elementen bij die onafdoende zijn opgenomen en vertaald, onderzocht en of geremedieerd.
3. Het betreft hier zeker de verharding van de open ruimte, die diametraal ingaat op de recentere Vlaamse standpunten inzake ontharding en negatief zijn tav de lokale landbouw en waterhuishouding in het bijzonder.
4. Het betreft het toenemend belang van behoud van de open ruimte en het beperken van de inname van schaarse landbouwgronden.
5. Het betreft het aspect stikstof waarin verkeer/transport een hoofdspeler is.

Het bovenstaande in aanmerking genomen: heel sterkte impact op de open ruimte en de landbouw in het bijzonder, een gemeente die negatief staat, een hogere overheid die geen directe middelen voorziet en een dossier dat regelrecht ingaat tav de huidige visies binnen het omgevingsbeleid en open ruimtebeleid. Dit laat ons dit dossier negatief/ongunstig te adviseren.

We vragen de deputatie en de provincieraad dan ook dit dossier terug te trekken.

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.

In zitting van 3/6/2021 werd reeds een eerste deel van de adviezen/bezwaren behandeld tem thema 3.

THEMA 4: Alternatieven

B005/B009/B010/B011/B014/B078/B080/B122/B124/B140/B142/B158/B159/B167/B178/B186/B196/B202/B212/B228/B229/N230/B248/B250/B253/B273/B274/B286/B287/B293/B294/B295/B296/B299/B300/B301/B306/B307/B310/B316/B319/B323/B327/B334/B335/B336/B337/B338/B341/B636/B661/B875/B943/B1058/B1059/B1061/B1064:

Indieners stellen alternatieven voor met name :

Huidige situatie aanpassen/veiliger maken:

- Het nulalternatief is het enige goeie alternatief.
- Kerkstraat/centrum aanpassen:
 - o Zone 30 in de Kerkstraat
 - o Trajectcontrole in de Kerkstraat
 - o Fietsstraat in het centrum
 - o 2 of 3 verkeersheuvels in de Kerkstraat
 - o Eénrichtingsverkeer in het centrum (voor zwaar verkeer)
 - o Verkeersluwe speelstraat van de Kerkstraat maken.
 - o Parkeerstroken in de Kerkstraat laten verdwijnen om een vlotte doorgang van verkeer te garanderen. Parkeervlakken op de rijbaan zijn levensgevaarlijk. Auto's parkeren ook buiten de parkeervlakken (controle hierop is nodig). Dit levert onveilige situaties op wanneer (vracht)wagens deze moeten inhalen. De parkeervlakken moeten worden afgeschaft. Er kunnen parkings gecreëerd worden langs de Kerkstraat. Er zijn veel panden die rijp zijn voor de sloop en zelfs al enige tijd te koop staan. Sloop deze en maak er parkeerhavens van.
 - o Veiliger maken door vrachtverkeer te ontraden deze weg te gebruiken. Centrum Anzegem moet geen trechter vormen voor het verkeer naar Ronse, Kluisbergen,...
 - o Twee bochten van 90° t.h.v. het dorpsplein (kerk) hinderen de doorstroming van het verkeer. Doordat vrachtwagen moeten wachten om deze bochten te nemen, ontstaat er stilstaand verkeer. De bochten moeten minder scherp gemaakt worden.
 - o Met de verhuis van de gemeentelijke diensten kan men de vrijgekomen ruimte benutten voor b.v. een parking en een deel van het huidige kerkplein te reserveren voor de aanleg van een rondpunt.
 - o Doortocht door het centrum van Anzegem (N382 van het afrittencomplex Waregem tot aansluiting N8) als een tolweg zien (ontradend, maar niet streng genoeg om zwaar vrachtverkeer af te schrikken).
 - o Het is goedkoper/milieubewuster en eenvoudiger om TomTom/Waze en andere kaartfabrikanten te wijzen op een verbod op doorgaand +7,5ton verkeer voor de Kerkstraat.
 - o Verbreding van de Kerkstraat zal het veiliger maken voor de zwakke weggebruiker om te kruisen met het doorgaand verkeer. Met of zonder ring, dit zou sowieso aangepakt moeten worden.
- Masterplan (B341) voor de herinrichting van de Kerkstraat:
 - o Nieuwe bebouwing (i.p.v. de verouderde woningen) meer naar achteren positioneren, zodat de rijweg verbreed kan worden en er vlot verkeer gegenereerd kan worden.
 - o Nieuw dorps- en marktplein + commercieel gelijkvloers en kleinschalige horeca met woonunits op de verdiepingen = publieke aantrekking- en centrumfunctie en de start van een groene verbinding
 - o Dorpstuin met de nodige publieke functies en ontspanningsmogelijkheden, gekoppeld aan een culturele functie = zachte verbinding

- Uitbreiding van de basisschool "Het Bollebos"
- Oversteek ter hoogte van de "AD Delhaize" naar de Torrebosstraat, waar een nieuwe woonomgeving wordt voorzien (grondgebonden- en meergezinswoningen)
- Parking: ondergrondse parking onder het nieuwe marktplein en bovengrondse parkeerclusters
- ⇒ Heel wat nieuwe kwaliteiten: nieuwe centrumfunctie en ontmoetingsplek, nieuwe groene verbinding als alternatief voor de Kerkstraat,...
- Het alternatief om de gewone weg te vernieuwen vinden we veel beter. Door een paar oude huizen te slopen en een fiets- en wandeltunnel onder de weg te leggen, kunnen kinderen veilig naar de verschillende scholen.
- De N382 tijdelijk afsluiten voor zwaar verkeer en bussen vanaf de Steenbruggestraat tot net voor de spooroverweg in de Statiestraat en tijdens deze proefperiode de verkeersstroom observeren en evalueren. Is omleidingsweg enige optie?
- Sinds het invoeren van tol op vrachtverkeer is de N382 een sluipweg voor zwaar vrachtverkeer, door een omleidingsweg gaan jullie dit enkel stimuleren in plaats van hen de voorziene snelwegen te laten volgen. Maak de N382 een betalende rijksweg om vrachtverkeer weer af te remmen, dan is een omleidingsweg misschien zelfs overbodig.
- Bevrijdingslaan veilig maken: b.v. voorzien van geschieden fiets- en voetpaden
- Verbod op bepaalde tonnenmaat (vanaf 3,5 ton) om Anzegem/Kaster door te rijden.
- Fietspaden langs de omleidingsweg zijn overbodig. Eerst werk maken van het lokaal fietsnetwerk, met name het stuk langs de Grote Leiestraat (die scholen met elkaar verbindt).
- Inrichten van eenrichtingsverkeer in de driehoek Buyckstraat – Kerkstraat – Landergemstraat om zo het smalste deel van de Kerkstraat voor de helft te ontlasten. Lagere kostprijs.
- Aan het kruispunt van Dorpsplein, Wortegemsesteenweg en Statiestraat kan men met beperkte ingrepen de doorgang van het zwaar verkeer sterk verbeteren.
- Beperken tot maximum 50 km/u te starten komende van Kerkhove van de weg Kaster – Tiegem tot het punt richting Waregem waar opnieuw 70 km/u wordt toegelaten.
- Kilometerheffing voor zwaar verkeer op het bestaande traject.

Omleiden langs bestaande infrastructuur:

- Van de N382 een lokale weg maken, zwaar verkeer verbieden en omleiden langs bestaande wegen (Nog meer verharding kan niet) = betere en gelijkwaardige spreiding.
 - N60, N453, N8, N391, N459, E17, N36 (bv. zwaar verkeer van de nieuwe industriezone in Ruien kan voor een groot deel de N60 nemen)
- Er kunnen andere oplossingen gezocht worden met behulp van de omliggende gemeenten. B.v.: Verdeel het vrachtvervoer over de verschillende deelgemeenten zodat niet alles door Anzegem moet. Opheffen van de asociale houding van buurgemeenten. Verkeer zou over drie gemeenten kunnen worden gespreid (Anzegem, Avelgem en Wortegem).
- Voor de gemeente Kaster is de omleidingsweg een foute oplossing. Een betere oplossing zou zijn om het verkeer aan het rondpunt in Anzegem richting Wortegem te sturen (= andere gemeenten ook laten helpen).
- Maak gebruik van de Steenbruggestraat / Langewinterstraat om de doorsteek naar de Landergemstraat te maken.
- Er is te weinig politieke wil om een andere oplossing te zoeken: er kan gemakkelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande wegen, eenrichtingsverkeer in het centrum en vrachtwagens die niet ter plaatse moeten zijn laten betalen om de gewestweg te gebruiken (zoals op de N60).
- Gebruik bestaande wegen in de nabije omgeving. Indien nodig met enige aanpassing en éénrichtingsverkeer. Dit geeft meer parkeermogelijkheden, is fietsvriendelijker, veiliger voor de aanwezige scholen.

- Ieder op- en afrittencomplex langs de E17 tussen Kortrijk en Deinze kan gebruikt worden om aansluiting te maken richting Oudenaarde – Ronse – Kluisbergen. Zo wordt het verkeer verspreid.
- Het gebruik van de bestaande baan via Kaster-Avelgem is veel logischer.

Alternatieve nieuwe infrastructuren/omleidingsmogelijkheden:

- Een nieuw bijkomend af- en oprittencomplex aan de E17 die speciaal toegankelijk wordt voor de industriezones. Op voorwaarde dat het kan ontsloten worden naar Anzegem toe. Van daaruit dient een verbinding gemaakt te worden tot na het station van Anzegem (zie B140 voor meer info). Er kan geopteerd worden om de huidige oprit enkel toegankelijk te maken met autovoertuigen/bestelwagens en geen vrachtwagens meer.
- Creëren van drie circuits tussen de op- en afritten Deerlijk en Waregem van de E17:
 - o Een circuit Vichte – Heirweg en/of via de Kruisweg
 - o Een circuit via Ingooigem – Landergemstraat
 - o Een circuit via Tiegem – Kaster
- De nabijheid van de Schelde kan gebruikt worden om industriezones te bevoorraden met vrachtschepen nu veel bruggen aangepast worden. Of er kan een weg parallel aan de Schelde aangelegd worden.
- Zoeken naar alternatieve en milieuvriendelijke manieren om de bedrijven aan te leveren (bv. transport over spoor of water). Watergebonden industrie zou meer verplicht moeten zijn in de nieuwe industriezone in Ruien, wat is anders de zin van de verbreding van het kanaal Kortrijk – Bossuit?
- Spoor- en watergebonden transport: er zijn aanpassingen nodig aan de infrastructuur. Meer en grotere goederenstations uitbouw van de elektrische bovenleiding, grotere havens, diepere vaargeulen, enz.
- De breedte van de omleidingsweg versmallen en recht laten lopen naast de spoorweg.
- Een nieuwe route creëren vanuit Berchem (Kluisbergen) langs de Schelde richting Zwevegem waar alle aansluitvoorzieningen richting autosnelweg reeds aanwezig zijn.

Andere opmerkingen:

- Alternatieven kosten minder geld.
- Het gebruik van de bestaande baan via Kaster-Avelgem is veel logischer.
- Fietsweg i.p.v. ringweg (op de plaats waar de omleidingsweg gepland is).
- De landelijke zijwegen worden misschien als sluiptegels aangevoerd, dus misschien moet daar aangepaste signalisatie of versmalling worden voorzien.
- Centraliseer industrie langs opritten van autosnelwegen en niet in dorpskernen, zoals Bubblefoon en Abrisso. Dit zal heel wat vrachtwagenverkeer uit de dorpskern weren.
- De thans gelegen bedrijven in Anzegem zouden best verhuizen en zich heroriënteren naar een bedrijfsterrein.
- Men heeft de absolute en dringende verantwoordelijkheid om de wegen veilig te maken en bijvoorbeeld te voorzien in afgescheiden fietspaden en voetpaden. Geen van beiden is aanwezig op de Bevrijdingslaan.
- We hebben geen nieuwe wegen nodig, maar een beleid dat de wildgroei van vrachtverkeer aan banden legt. Vooral het just in time principe misbruikt de openbare weg als magazijn en veroorzaakt zo een enorme toename van vrachtverkeer, files, ongevallen, enz. Verder toont onderzoek aan dat ca. 40% van de vrachtwagens die rond rijden leeg zijn. Er moet onderzocht worden hoe het vrachtverkeer kan verminderd worden.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Bezwaarindieners doen voorstellen om de Kerkstraat verkeersveilig te maken en na te gaan hoe de doorstroming van het verkeer vlotter kan verlopen door een aantal ingrepen voor te stellen. Ook wordt er een masterplan voorgesteld. Er zijn ook voorstellen geformuleerd om het verkeer/vrachtverkeer te ontmoedigen in de Kerkstraat. Er worden ook alternatieven geformuleerd om het verkeer te spreiden binnen bestaande infrastructures zoals N60, N453, N8, N391, N459, E17, N36. Ook kan elke op- en afrittencomplex langs de E17 tussen Kortrijk en Deinze gebruikt worden om aansluiting te maken richting Oudenaarde – Ronse – Kluisbergen

De PROCORO merkt op dat de bezwaarindieners voorbij gaan aan het feit dat het verkeer nog verder zal toenemen. Dit is ook een problematiek voor heel de regio. Het kan niet de bedoeling zijn dat de gemeenten onderling de problemen proberen aan elkaar door te schuiven door tonnagebepanking, het invoeren van kilometerheffing, tijdelijk afsluiten, éénrichtingsverkeer voor vrachtwagens,...

De huidige verkeersstromen zijn reeds gespreid waardoor er in de regio reeds verschillende mobiliteitsknelpunten zijn in verschillende dorpen.

Een regionale visie en aanpak is dan ook nodig. De provincie heeft een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt. 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

Vanuit Oudenaarde is het de bedoeling om te ontsluiten via de N35 richting Deinze en via de N382 richting Waregem. Deze secundaire gewestwegen zijn bestempeld als vrachtroutes binnen het gebied tussen de E17 en de N60. Deze wegen hebben als functie dat zij een regionale ontsluiting bieden naar het hogere wegennet E17/A14.

Een voorstel is om een nieuw op- en afrittencomplex te voorzien op de E17 met een nieuwe verbinding naar Anzegem. De Grote Leiestraat heeft steeds gefunctioneerd als verbindingsweg tussen Anzegem en Waregem. Deze verbindingsweg vervangen door een nieuwe parallelle weg is niet evident en ook niet aan de orde. Bovendien is het niet wenselijk om een verbindingsweg door de huidige bedrijventoneel te laten verlopen

De suggesties om éénrichtingsverkeer in te voeren (of circuits) zal enkel voor extra vrachtwagenkilometers zorgen in het volledige Interfluvium, wat niet de bedoeling kan zijn. Het herlokaliseren van Bubble and Foam Industries en Abriso is onvoldoende om de problematiek op te lossen. Uit de mobiliteitsstudie voor het Interfluvium van de provincie in 2012 blijkt dat de verkeersstromen in de regio in belangrijke mate een gevolg zijn van de verspreid liggende ruimtelijke ontwikkelingen. Een oplossing voor het verkeersleefbaarheidsprobleem in de doortocht van Anzegem valt dan ook niet te herleiden tot het verplaatsen van enkele bedrijventerreinen.

Het PRS-WV laat in het buitengebied toe om secundaire wegen doorheen geselecteerde kernen om te leiden. Om dit te objectiveren werd een beleidskader opgesteld. Hieruit blijkt dat een omleidingsweg gerechtvaardigd is 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

De voorstellen in het masterplan zijn zeker zinvol en kunnen al deels gerealiseerd worden. Buiten de Kerkstraat zelf, kan de gemeente hierin al initiatief nemen. De PROCORO merkt hierbij op dat de doortocht 2,5 km langs is en dat het masterplan enkel slaat op een deel van de doortocht. Ook worden een aantal voorstellen gedaan zoals, snelheidsbepanking, bijkomend parkeerplaatsen buiten de Kerkstraat en dergelijk... die waardevol zijn.

Het voorzien van fietspaden langs de Grote Leiestraat en Bevrijdingslaan werd ook voorgesteld. Dit is ook een gewestelijke bevoegdheid. Deze plannen zijn in voorbereiding. Zo is de herinrichting van de N382 tussen Anzegem en Kaster een lopend project. De projectnota werd in juli 2020 door de projectstuurgroep goedgekeurd en kiest voor veilige brede fietspaden, snelheidsremmers en aangepaste snelheidsregime om de verkeersveiligheid te verhogen op de bestaande N382 tussen Anzegem en Kaster.

Tussen Anzegem en Waregem is er in september 2017 een projectnota goedgekeurd en is in het lopende geïntegreerd investeringsprogramma van de Vlaamse Overheid middelen voorzien om de realisatie aan te vatten.

Het voorzien van een fietsring brengt geen oplossing voor het vrachtverkeer.

Het stimuleren van een modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over het water en langs het spoor is ten alle tijden aan te bevelen. Toch zullen de laatste kilometers in de meeste gevallen met een vrachtwagen moeten afgelegd worden naar de diverse bedrijven(terreinen) in de regio.

Opmerkingen in de bezwaren over het ontbreken van de politiek moed, financieel aspect,.. zijn geen ruimtelijke argumenten. Het functioneren van het vrachtverkeer in kader van een just-in-time principe en het rondrijden van lege vrachtwagens is ook geen voorwerp van dit RUP.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

THEMA 5: Extra

B004/B006/B009/B013/B014/B016/B077/B114/B140/B167/B169/B178/B185/B196/B229/B248/B249/B257/B264/B278/B286/B287/B295/B296/B300/B301/B310/B319/B325/B330/B332/B334/B335/B336/B337/B338/B341/B342/B1055:

Opmerkingen over de omleidingsweg

- De omleidingsweg dwarst op verschillende plaatsen een drinkwatervoorziening. Hierdoor moeten verschillende noodzakelijke aanpassingen aan ons drinkwaternetwerk worden uitgevoerd. Het is bijgevolg aanbevolen om een klipaanvraag uit te voeren (B013).
- Voorzien van trajectcontrole met 50 km/u op de ring en een hoge, dikke geluidsmuur met luchtzuivering.
- Veilige tunneltjes en brugjes voorzien voor fietsers en voetgangers langs het tracé.
- Bezwaar voor de keuze van een tunnel om de Korte Winterstraat en de Dompelstraat met elkaar te verbinden. Op deze manier zal dit een sluipteg worden. Een ventweg ten westen van de omleidingsweg die gekoppeld is aan de rotonde aan de Landergemstraat is een betere keuze voor de leefbaarheid van de Langewinterstraat.
- Staat het reeds vast welke aanplantingen het best zijn voor deze omgeving? Hoe zeker kunnen wij zijn dat het onderhoud met perfecte kennis van zaken zal worden uitgevoerd? Hoeveel jaren voordien start u met het aanleggen van de natuurstroken ter bescherming van de omgeving (mensen, dieren, gewassen,...).
- Komen de geluidsmuren voor het aanleggen van het traject opdat de hinder bij de aanleg minimaal is?

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

In deze bezwaren worden heel wat praktische vragen gesteld. Zoals reeds aangegeven gaat het om een reservatiestrook (zie ook behandeling advies gemeenteraad Anzegem (A2. Anzegem). Bij de aanleg van de omleidingsweg is het inderdaad belangrijk om voldoende aandacht te schenken aan deze praktische zaken.

De PROCORO vestigt de aandacht dat via de voorschriften principes zijn opgenomen die het mogelijk maken om te werken aan leidingen en aan de te realiseren milderende maatregelen. Ook staat het principe ingeschreven dat de langzaam-verkeersinfrastructuur zodanig moet aangelegd worden dat een optimale aansluiting met de fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen.

In het technisch onderzoek werd ter hoogte van de Dompelstraat/Korte Winterstraat de oefening gemaakt met een tunnel als met ventwegen om te zien hoe breed de reservatiestrook moet zijn. De keuze zal gemaakt worden bij de aanleg en verder onderzoek in een project-MER.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Opmerkingen over andere straten

- Het traject moet inderdaad bekeken worden, maar verbreden van de Kerkstraat biedt geen oplossing voor al deze vooropgestelde doelen (veiligheid, vlotheid en duurzaamheid voor alle weggebruikers). Dorpskernen dienen jonge gezinnen aan te trekken, niet af te stoten. Lokale handelaar en ondernemers te ondersteunen, niet weg te jagen.
- Wat met de invalswegen op de N382 in Kaster? Nauwelijks zicht op tegenliggers wanneer je moet afslaan in Butsegem (door eenrichtingsverkeer is dit de enige optie).
- Door de verbreding van de Kerkstraat zal het veiliger worden om de zwakke weggebruiker te doen kruisen met het doorgaand verkeer. Met of zonder ring, dit zou sowieso moeten aangepakt worden.
- Omleidingsweg zal beginnen vlak aan woning (Grote Leiestraat). Dit zal zorgen voor bijkomend lawaai, meer trillingen van overladen vrachtwagens. Er wordt vastgesteld dat er niet wordt nagedacht over de gevolgen op lange termijn en vanuit groter perspectief. Vrachtwagens komen van de afrit E17 in Waregem waar reeds filevorming is. Ook in omgekeerde richting ontstaat file naar de E17 (tot in de Grote Leiestraat). Deze problematiek zal enkel verlegd worden. De Grote Leiestraat is destijds te smal aangelegd en kan quasi niet veranderd worden door de bebouwing hierlangs. Fundamentele veranderingen zijn nodig (B140).

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Deze opmerkingen vallen buiten het voorwerp van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De PROCORO meent dat het verbreden van de Kerkstraat geen volwaardig alternatief is om de problematiek van het doorgaand verkeer op te lossen. Met het voorzien van een omleidingsweg worden heel wat opportuniteiten gecreëerd om het wonen en verblijven aangenaam te maken, het openbaar domein herin te richten in functie van de zwakke weggebruikers, enz.

Wat betreft Kaster (zie ook Thema 2, onderdeel effecten op mobiliteit pag. 26) is de beschikbare ruimte op de meeste plaatsen in de doortocht van Kaster voldoende breed, waardoor een beperkte herinrichting van de doortocht (in tegenstelling met Anzegem) kan tegemoet komen aan knelpunten inzake verkeersleefbaarheid en -veiligheid. Ook voor de Grote Leiestraat is de ruimte breed genoeg om de weg heraan te leggen volgens de normen van een secundaire weg.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Opmerkingen over studies/onderzoeken

- LER-studie dateert van 2017-2018 en is verouderd. De studie zal moeten hernomen worden om de impact van bepaalde bedrijven in kaart te brengen.
- Er wordt in de reservatiestroken meer ruimte ingenomen dan voorgesteld in het LER. Er wordt nergens besproken hoe er bijkomende grond zal worden voorzien om het verlies van landbouwgrond te compenseren.
- De nadelige effecten van het voorgestel tracé op de stabiliteit van de ondergrond zijn veel te weinig onderzocht (ter hoogte van de Berglaan). Gezien er recente stabiliteitsproblemen zijn opgedoken, zijn de vorige onderzoeken niet meer up-to-date. Er is bovendien ook te weinig rekening gehouden met de kostprijs van deze problematiek (B114).
- Ik vind geen studie terug die het effect becijfert op de Tiegemberg. Daar is een recreatiedomein gelegen. De gevolgen zijn dan ook eventueel nog in te calculeren.
- Er worden vragen gesteld over de gemaakte studies: geen extra geluid? Wat met fijn stof?
- In het PRUP wordt i.v.m. lawaaihinder geen rekening gehouden met de overheersende windrichting voor de woningen ten zuiden van de Berglaan en woningen langs straten als de Oudstrijdersstraat, Krommestraat, Lindestraat, Belsbruggestraat en Zijptestraat. De effecten (en de impact van geluidswerende maatregelen) die zij zullen ondervinden van de omleidingsweg zijn onvoldoende onderzocht.
- Er werd onvoldoende onderzocht wat de impact zou zijn van inzetten op veilig en aangenaam fietsen op de verkeersstroom en de leefbaarheid en gezondheid (minder mensen zouden de auto nemen voor korte afstanden die nu onveilig zijn).
- De conclusie in de studie 4007024 van Arcadis uit 2012 is veel te voor de hand liggend (namelijk: alle zwaar verkeer via de N382 in Anzegem).
- Het interfluvium Schelde-Leie is meer dan achterhaald.
- In de vele bladzijden van het MER staat nergens de term "modal shift". Ook geen Nederlandse termen. Enkel "multimodale bereikbaarheid". Dit volstaat niet. Deze studie en dit kader zijn 20^{ste} eeuws. Hoe wordt op macro/meso of micro niveau gemotoriseerd verkeer van de weg gehaald? Daar is geen strategie voor.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Bezwaarindieners verwijzen naar het feit dat de LER verouderd is. Ook wordt verwezen naar een studie van Arcadis over de plan-MER 2012.

De PROCORO verwijst naar het goedgekeurde plan-MER, die gebaseerd is op cijfers van 2016. Ook de gegevens van de LER dateren van 2018 en zijn voor de PROCORO niet verouderd.

In de analyse is ook de bestaande situatie meegenomen van Tiegemberg in de plan-MER, dus ook van het recreatiedomein. In de plan-MER wordt voorgesteld om vrijliggende fietspaden te voorzien tussen de omleidingsweg, richting Tiegem (en recreatiedomein). Dit is geen voorwerp van het RUP.

Bezwaarindieners verwijzen naar verschillende problematieken op het vlak van milieu (bodem, geluid, fijn stof...). De PROCORO verwijst hierbij naar het goedgekeurde plan-MER en de milderende maatregelen.

Er wordt aangegeven dat de reservatiestrook breder is dan voorgesteld in de LER. Dit klopt omdat toen verschillende alternatieve tracés werden bevestigd en onderzocht werden op basis van de weginfrastructuur. Het is vanuit de MER en vanuit de LER (bv bereikbaarheid van percelen via ventwegen) dat er milderende maatregelen werden geformuleerd die maken dat de reservatiestrook breder moest ingetekend worden.

Het stimuleren van een modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over het water en langs het spoor is ten alle tijden aan te bevelen. Toch zullen de laatste kilometers in de meeste gevallen met een vrachtwagen moeten afgelegd worden naar de diverse bedrijven(terreinen) in de regio. De plannen zijn er om in Ruien een overslagzone via het water te maken. Het aanvoeren of afvoeren van materiaal zal ook via vrachtwagens gebeuren. Dit principe zit vervat in de plan-MER. Onder welke bewoordingen dit wordt aangegeven is geen ruimtelijk argument.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Opmerkingen specifiek over de landbouw

- Geef de volgende generatie landbouwers een kans met zekerheid van toegang tot landbouwgrond om voedsel op een duurzame manier te voorzien. Zullen er anders nog genoeg jonge landbouwers zijn binnen enkele jaren in Vlaanderen? Deze landbouwgrond is broodnodig voor het verder bestaan van de landbouwers en het produceren van voedsel.
- Er wordt gevraagd om te kiezen voor het tracé met de minst zware impact op landbouw (zowel de directe impact door de realisatie als de indirecte impact die er op lange termijn dreigt te komen door het verder verdwijnen van landbouwgebied tussen de omleidingsweg en de kern); nl. tracé Noord A en tracé 1.
- Er wordt gevraagd om reeds stappen te ondernemen op korte termijn om de rechtsonzekerheid van de getroffen landbouwers niet te laten aanslepen. Dit kan o.a. door het uitwerken en voorzien van een degelijk flankerend beleid. Er wordt gevraagd deze intenties ook uitdrukken in het PRUP te vermelden.
- Er wordt gevraagd voldoende aandacht te hebben voor zuinig ruimtegebruik en de omleidingsweg inclusief buffers niet breder te maken dan nodig en de impact op de open landbouwruimte aldus te beperken.
- Er wordt gevraagd om bij de inplanting van de omleidingsweg zich te beperken tot het afnemen van de strook landbouwgrond langs de spoorweg en de weide ernaast tot aan de beek.
- Er wordt gevraagd dat de rest van de weide die loopt tot aan de Krommestraat zou worden genivelleerd met bovengrond om te kunnen bewerken als akkerland zoals het aanpalend perceel.
- Met de aanleg van bomen ter hoogte van de Nederbeek en de Kouterstraat (zoals in het PRUP) worden bijkomende stukken landbouwgronden opgeofferd die niet zijn opgenomen in het PRUP.
- Aandachtspunten:
 - o De inspraak van de landbouwer in het RUP is van essentieel belang. Zij kennen de noden van het bedrijfsuitvoering beter dan wie dan ook.
 - o Een duidelijke, vlotte en correcte onteigeningsprocedure is een noodzaak. De getroffen landbouwers moeten maximaal geïnformeerd worden over het verloop van deze procedure.
 - o Een garantie naar de landbouwers toe om geen verkavelingen te maken tussen de voorgestelde omleidingsweg en het centrum van Anzegem is van belang (zijnde vanaf de start in de Grote Leiestraat tot het einde in de Bevrijdingslaan). Eveneens moet gewaarborgd worden dat maatregelen, parallel met de aanleg van de omleidingsweg, niet leiden tot verlies van landbouwgronden. Hierbij wordt gedacht aan bermen, geluidsschermen of waterbekkens.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

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.

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 zouden verliezen. De aanleg van de omleidingsweg is een gewestelijke bevoegdheid. Niettemin adviseert de PROCORO aan de deputatie om tijdig 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 transitie te ondersteunen (bv. omvorming naar bio-melkveebedrijf). Dit verankeren in een PRUP kan echter niet.

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 als mogelijk beperkt te worden, zonder afbreuk te doen of in het gedrang te brengen van de nodige milderende maatregelen.

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

Het Vlaams Gewest is verder aan zet naar realisatie en onteigening toe, waardoor PROCORO hier geen verdere uitspraken over kan doen. Volgens de PROCORO is het evident dat de landbouwers verder betrokken worden.

Er wordt gevraagd om bij de inplanting van de omleidingsweg zich te beperken tot het afnemen van de strook landbouwgrond langs de spoorweg en de weide ernaast tot aan de beek. De rest van de weide die loopt tot aan de Krommestraat zou dan kunnen worden genivelleerd om te kunnen bewerken als akkerland zoals het aanpalend perceel.

Zoals aangegeven gaat het om een reservatiestrook. Een voorschrift bepaalt reeds dat de aanleg voor de weginfrastructuur zoveel mogelijk moet beperkt worden. De PROCORO stelt voor om een analoge voorschrift in te schrijven voor de milderende maatregelen. Indien blijkt dat er een deel van de reservatiestrook niet wordt benut, dan blijft de onderliggende bestemming agrarisch gebied geldig. De opportuniteit om het resterend perceel op te hogen, is geen voorwerp van dit RUP.

Er wordt ook aangegeven dat met de aanleg van bomen ter hoogte van de Nederbeek en de Kouterstraat (zoals in het PRUP) bijkomende stukken landbouwgronden worden die niet zijn opgenomen in het PRUP.

De PROCORO verwijst hiervoor naar de voorschriften over het VEN-gebied.

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. De compensatie moet gebeuren in het bestaand VEN -gebied bij realisatie van de omleidingsweg. Aangezien het gaat om een bestaand VEN-gebied, dient dit ook niet opgenomen te worden.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Opmerkingen over milieu en water

- Bij tracévariant 7 wordt in het zuidelijke gedeelte een gebied doorkruist waar zich nu twee beken bevinden. Daarrond bevinden zich valleigebieden die drassig zijn en vijvers die populaties van zeldzame amfibieën gedijen. De aanleg van de omleidingsweg zal dit gebied droogleggen of de waterhuishouding veranderen waardoor dit zal verdwijnen.
- Er wordt geen rekening gehouden met percelen/woningen in het afstromingsgebied van de ringweg. Dit zal weldegelijk een impact hebben en hier wordt niks over gezegd.
- De waterafvoer van de langsgracht die aan weerszijden is getekend mag zeker niet in de bestaande beken uitmonden. Het water van de hellende driehoek Buyckstraat-Berglaan-Koningskouter komt namelijk allemaal in deze beken terecht die samenvloeien achter de hoeve van de Kouterstraat 2 waar het dan uiteindelijk allemaal door buizen met binnendiameter 50 cm moet. Dit zal leiden tot wateroverlast (zie foto's B264).
- Er ontbreken gegevens i.v.m. de dalende grondwatertafel (in de omgeving van de Berglaan).
- Indien er geen rekening wordt gehouden met deze gegronde bezwaren, en deze omleidingsweg komt er toch, dan vragen we een serieuze compensatie in de vorm van evenveel bijkomende natuur als er ruimte verloren gegaan is aan de weg, en een ecoduct ter hoogte van Bassegebos.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De verschillende aspecten van milieu en water die worden aangehaald zijn bestudeerd in het plan-MER. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen die een overzicht weergeeft van de milderende maatregelen en hoe dit vertaald wordt in de stedenbouwkundige voorschriften.

Over de grondwatertafel is er geen specifieke info wat betreft de dikte van de watervoerende lagen, stabiliteit bodem, grondwaterstromingsrichting, grondwaterpeilen,... Dit maakt geen onderdeel uit van het plan-MER maar zal onderzocht worden in het project-MER op het niveau van de vergunningsaanvraag. Dit is belangrijk voor de uitwerking van het project maar heeft geen impact op de tracékeuze en is aldus niet van invloed op dit planniveau

Over het al dan niet compenseren, bestaan decretale bepalingen. De gevraagde bijkomende compensatie, in de vorm van bijkomende natuur, voldoet hier niet aan en vormt ook geen voorwerp van het RUP.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Opmerkingen over beleid/politiek/vergunningen

- Ik mag op het einde van mijn tuin geen zonnepanelen aanleggen van de gemeente, wegens agrarisch waardevol gebied, maar een ring mag wel aangelegd worden.
- Bouwaanvraag in 2006 moest destijds naar Brugge worden opgestuurd voor de vergunning. De vraag om 2 bouwlagen te voorzien werd niet toegestaan omdat het landelijk karakter niet mocht verstoord worden. Tien jaar later wordt beslist een ringweg aan te leggen naast of door ons huis. Voelt als bedrog en leidt tot enorm wantrouwen in het bestuur en politiek.
- Er is onvoldoende politieke wil, zowel gemeentelijk als provinciaal, om een andere oplossing te zoeken. Men blijft al jarenlang halsstarrig vasthouden aan "de ring". Met wat politieke wil en durven je kop uitsteken, kan er gemakkelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande wegen.

- Interprovinciaal is er blijkbaar geen overleg mogelijk. België is al maar een erwt groot en dan kan 3/9 van die erwt nog niet eens overleggen om een degelijke oplossing te zoeken. (bv. de burgemeester van Avelgem had een degelijk voorstel een aantal jaar geleden, maar dit viel niet in goede aarde bij de burgemeester van Kluisbergen omdat een deel van de oplossing langs de rand van zijn bedrijf liep. De burgemeester van Avelgem werd het zwijgen opgelegd...)

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO neemt kennis van deze bezwaren maar deze zijn geen voorwerp van het PRUP zelf of bevatten geen ruimtelijke argumenten.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Overige opmerkingen

- Er moet meer sensibilisering zijn op scholen zodat er gemakkelijker wordt stilgestaan bij gevaarlijke punten rond de scholen.
- Ontwikkeling nieuw industrieterrein in Ruien is totaal ongepast. Dit zal in de toekomst een verkeerstoename creëren. De logica zegt dat je nieuwe industrieterreinen nabij op- of afritten van een autosnelweg in de omgeving van een stad aanlegt.
- Het verkeer op de N382 moet beperkt worden tot de lokale of regionale context en er moet een spreidingsmodel zijn dat het vrachtverkeer naar Oost-Vlaanderen opvangt.
- Wat met het vroegere stort? Is er onderzoek gedaan naar de morfologie van de ondergrond. Bezorgdheid over het milieu.
- In een pamflet (zie B009) staat vermeld dat er informatie werd ingewonnen en afspraken werden gemaakt met de directeurs van de lokale scholen. I. Delombaerde wenst zich hiervan te distantiëren. Ze hebben inderdaad beaamd dat de Kerkstraat onveilig is voor schoolkinderen, maar dit betekent niet dat er gepleit wordt voor de aanleg van een ring.
- De landbouwsector wil als sector graag betrokken blijven bij de concrete uitvoering om blijvend te kunnen waken over de belangen van de landbouw zoals bv. aandacht bij de herinrichting van langswegen waar landbouwgebruik op zit zodat hier geen onveilige situaties ontstaan met fietsers en ander verkeer.
- Wat gebeurt er met het Duits kerkhof waar men op de heuvel veel vergezichten heeft?
- De niet-technische samenvatting is lovenswaardig, maar het niveau van de verschillende hoofdstukken verschilt nogal. Het geheel is maar zo sterk als zijn zwakste onderdeel. De tekst is niet betrouwbaar genoeg om het brede publiek te informeren:
 - o Deze zin klopt bijvoorbeeld niet: "De fusiegemeente Anzegem bestaat uit zes kernen: Vichte, Ingooigem, Tiegem, Kaster en de hoofdkern Anzegem." Vijf is niet gelijk aan zes.
 - o Volledige zinnen, bijna volledige paragrafen, komen ook letterlijk voor in andere MER'en. Dat komt de geloofwaardigheid niet ten goede.
 - o De tekst bevat meerdere keren "Fout! Verwijzingsbron niet gevonden".
 - o Van sommige claims zou ik graag verifieerbare referenties zien. Deze ontbreken.

- o De Roterijbeek wordt vernoemd als "naamloze beek". Dat getuigt toch van niet al te diepgaande terreinkennis. In de technische documenten krijgt de beek wel een "naam": code 4898, maar die overtuigt me ook niet helemaal.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Vanuit de bezwaren wordt aangegeven dat de ontwikkeling van Ruien ongepast is. De PROCORO stelt vast dat de ontwikkelingen worden ingeplant waarbij gebruik zal gemaakt worden om goederen te transporteren over het water. Dit brengt ook aan- en afvoer van producten met zich mee. De PROCORO meent dat het ook belangrijk was om de effecten mee te nemen van deze ontwikkelingen in het plan-MER. Want hierbij zal, naast het water, ook gebruik gemaakt worden van de N382. In het kader van het spreidingsmodel dat een bezwaarindiener aangeeft, wijst de PROCORO op het feit dat er een bovenlokale visie is om het vrachtverkeer te geleiden naar een aantal bovenlokale assen in de regio.

In de bezwaren komen ook suggesties naar voor om scholen te sensibiliseren, is er een dispuut over een pamflet, ...dit vormen geen ruimtelijke argumenten en geen voorwerp van het RUP. Voor de PROCORO is het evident dat de landbouw verder wordt betrokken in de realisatie van de omleidingsweg.

Over de technische samenvatting stelt de PROCORO dat de plan-MER intussen is goedgekeurd. De mogelijks aangehaalde fouten hebben geen enkel invloed op de inhoud van de niet-technische samenvatting.

Er wordt ook verwezen naar een Duits militair kerkhof en de vergezichten. Het gaat om een herdenkingsheuvel. De omleidingsweg sluit zoveel mogelijk aan bij de bebouwing waardoor dit op een redelijke afstand ligt van het voormalig kerkhof en minder impact heeft op de vergezichten.

De PROCORO heeft geen kennis van de inhoud van het stort. Bij realisatie zal dit moeten gesaneerd worden.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

Bijkomende opmerkingen (B341)

- De technische nota van het PRUP verduidelijkt dat er slechts 2 elementen van motivatie zijn voor de aanleg van een omleidingsweg. Het actiecomité 'Omring Anzegem niet' is verbijsterd dat de studies de grond van het probleem niet aanpakken (B341).
- Het voorstel van het PRUP houdt geen rekening met de bezwaren van het actiecomité 'Omring Anzegem Niet' betreft de discipline geluid. Het PRUP dossier is onvolledig en het voorschriften onvoldoende concreet. De stedenbouwkundige voorschriften zijn ontoereikend/onvoldoende voor de geluidwerende maatregelen over het gehele traject. Gezien de omleidingsweg op bepaalde plaatsen zeer dicht bij de woningen passeert en de voorgestelde strook zeer smal is, is er geen ruimte voorzien voor geluid beschermende maatregelen die voldoen aan de normen.
- Het voorstel van het PRUP houdt geen rekening met de bezwaren van het actiecomité 'Omring Anzegem Niet' betreft de discipline fijn stof. Het PRUP dossier is onvolledig en de voorschriften onvoldoende, niet bestaande.
- De kaarten die de bestaande en de juridische toestand weergeven zijn niet correct, bijgevolg ongeldig (zie foto's B341).

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

De PROCORO meent dat met het voorstel van omleidingsweg wel de problematiek ten gronde wordt aangepakt.

Over de disciplines lawaai en fijn stof verwijst de PROCORO naar het goedgekeurde plan-MER. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen die een overzicht weergeeft van de milderende maatregelen en hoe dit vertaalt wordt in de stedenbouwkundige voorschriften.

Wat betreft de kaarten over de bestaande en juridische toestand. Het GRB (grootschalige referentie-bestand) werd steeds als ondergrond gebruikt. Dit wijkt soms af van wat je in werkelijkheid ziet. Wegen hebben bvb. soms een openbaar karakter, maar blijken wel gedeeltelijk privaat te zijn. Dit is hier bijvoorbeeld het geval voor de Kouterstraat als Koningskouter. Deze kaarten hebben een toelichtend karakter en geen verordenend karakter.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

MER

**B012/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/B097/B098/B099/B100/B101/
B102/B103/B104/B105/B106/B107/B108/B109/B110/B111/B112/B113/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/B143/B144/B145/B146/
B147/B148/B149/B150/B151/B152/B153/B154/B155/B156/B157/B158/B159/B160/
B161/B162/B163/B164/B165/B166/B168/B170/B171/B172/B173/B174/B175/B176/
B177/B179/B180/B181/B182/B183/B184/B187/B188/B189/B190/B191/B192/B193/
B195/B196/B197/B198/B199/B200/B201/B202/B203/B204/B205/B206/B207/B208/
B209/B210/B211/B213/B214/B215/B216/B217/B218/B219/B220/B221/B222/B223/
B224/B225/B230/B231/B232/B233/B234/B235/B236/B237/B238/B239/B240/B241/
B243/B244/B245/B246/B247/B248/B251/B252/B253/B254/B255/B256/B258/B259/
B260/B261/B262/B263/B265/B266/B267/B268/B269/B270/B271/B272/B275/B277/
B279/B280/B281/B283/B284/B285/B288/B289/B290/B291/B293/B294/B297/B302/
B303/B304/B305/B306/B307/B308/B311/B312/B313/B314/B315/B316/B317/B318/
B320/B321/B322/B323/B328/B330/B332/B333/B337/B338/B339/B340/B341/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/V714/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/B10
02/B1003/B1004/B1005/B1006/B1007/B1008/B1009/B1010/B1011/B1012/B1013/B
1014/B1015/B1016/B1017/B1018/B1019/B1020/B1021/B1022/B1023/B1024/B1025
/B1026/B1027/B1028/B1029/B1030/B1031/B1032/B1033/B1034/B1035/B1036/B10
37/B1038/B1039/B1040/B1041/B1042/B1043/B1044/B1045/B1046/B1047/B1048/B
1049/B1050/B1051/B1052/B1053/B1054:

- Er werd in het MER niet onderzocht of het zwaar verkeer in de streek kan gespreid kan worden.
- Er werd in het MER geen rekening gehouden met het nulalternatief, namelijk de herinrichting van de Kerkstraat en Grote Leiestraat.
- In de MER-studies werden geen enkel alternatief meegenomen die zijn ingediend. Bijgevolg is het goedkeuringsplan van het milieueffectenrapport niet correct.
- De verkeersstudie van het MER dateert van 2011 en is kennelijk achterhaald. De mobiliteitstromen zijn sinds 2012 fundamenteel gewijzigd.
- Het MER en PRUP-dossier zijn onvoldoende uitgewerkt voor de geluids- en trillingshinder door de omleidingsweg. Er is bezorgdheid dat dit een negatieve impact zal hebben op de gezondheid van de omwonenden.
- Het MER en PRUP-dossier zijn onvoldoende uitgewerkt voor het gevaar van fijn stof en stikstof door de omleidingsweg. Er is bezorgdheid dat dit een negatieve impact zal hebben op de gezondheid van de omwonenden.
- Er wordt in het MER niks gezegd over modal shift. Er is geen strategie om het gemotoriseerd verkeer van de weg te halen.
- Het MER onderschat de aanzuigeffecten (bijkomende verkeerstromen komende van de N36 richting omleidingsweg). Het aanzuigeffect van het zwaar verkeer en de effecten daarvan op de omliggende dorpen Kaster, Heirweg en Huttegem zijn niet meegenomen in de MER-studies.

- Het MER geeft aan dat er te weinig data zijn over de grondwaterstanden en is dus onvolledig. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het niveau van de actuele grondwatertafelwaarden.
- De MER-studies zijn onvoldoende naar het analyseren van de waterhuishouding (droogte van de laatste jaren heeft de grondwaterstand grondig gewijzigd). Het actiecomité 'Omring Anzegem Niet' is niet akkoord met het advies van de Watergroep en vraagt een nieuw onderzoek naar de waterhuishouding van de voorgestelde strook.
- Het MER en het PRUP zijn onvoldoende uitgewerkt omtrent de effecten op de lokale wildstand en fauna (o.a. verkeersslachtoffers: hazen, fazanten, houtduiven, reewild, konijnen, uilen, eenden,...)
- In het MER is totaal geen rekening gehouden met de leefbaarheid in de Grote Leiestraat en de deelgemeente Kaster. Daar zijn geen flankerende maatregelen en worden bewoners ten volle bloot gesteld aan geluid, trillingen en fijn stof.
- Het is onaanvaardbaar en niet te begrijpen dat een omleidingsweg van een landelijke gemeente (Anzegem) de toestromen van (zwaar) vrachtverkeer oplost voor een regio (Ronse, Ruien, Oudenaarde) die niet mee is opgenomen in de mobiliteitsstudie.
- Er is geen enkele studie gebeurd naar een betere spreiding van het verkeer.
- Er is geen enkele studie gebeurd naar waarom het (zwaar) vrachtverkeer toeneemt op de N382.
- Het is bezwaarlijk dat de desbetreffende specifieke bezwaren van de gemeente Anzegem en het actiecomité 'Omring Anzegem Niet' niet in de studies zijn opgenomen.
- De MER-studies houden geen rekening met de inspanningen en investeringen van initiatieven van andere provinciale diensten (b.v. ecologisch opwaarderen van 'Land van Streuvels' door Erik Dewaele)

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Het plan-MER is opgemaakt door erkende deskundigen. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse Overheid op 1 maart 2019. De PROCORO gaat ervan uit dat het plan-MER volledig en correct is uitgevoerd.

In het plan-MER worden verschillende alternatieven of varianten besproken. Er wordt aangegeven waarom ze wel of niet verder worden onderzocht zoals onder meer een spreiding van verkeer in de streek en het nulalternatief. De PROCORO wil erop wijzen dat de MER-studie ook kadert in de bovenlokale visie en doelstellingen vanuit het PRS-WV. Ook de inspraakreacties vanuit de publieke consultatie worden besproken.

De PROCORO wijst erop dat er verschillende publieke consultaties werden gehouden (zie ook bespreking) waardoor er voldoende gelegenheden waren om alternatieven voor te stellen.

Ook de oostelijke tracévariant vanuit het goedgekeurde plan-MER op 29 juni 2011 wordt besproken. Intussen is er een gewestelijk RUP 'Bouvelobos, Hemsrodebos en steilrand van Moregem' definitief vastgesteld en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2018. Dit betekent dat een oostelijk variant niet meer mogelijk is.

Het plan-MER van 1 maart 2019 is gebaseerd op recentere cijfers dan 2011 zoals een bezwaarindiener aangeeft. Er wordt gewerkt met cijfers van de huidige toestand 2016. De effecten worden ingeschat naar 2025, rekening houden met de ingrepen in ruimere omgeving zoals de ontwikkeling van de reconversiesite Ruien, de aanpassing van het op- en afrittencomplex E17 Waregem, de ontwikkeling van regionaal bedrijventerrein Blauwpoort.

In kader van de mobiliteitseffecten werd dit ruimer bekeken in de omgeving, dus ook voor Kaster, Heirweg, Huttegem en de Grote Leiestraat. Het plan-MER is opgemaakt conform de richtlijnen en bestudeerd de verschillende disciplines. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen dewelke aangeeft hoe de milderende maatregelen vanuit het plan-MER vertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

Het stimuleren van een modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over het water en langs het spoor is ten alle tijden aan te bevelen. Toch zullen de laatste kilometers in de meeste gevallen met een vrachtwagen moeten afgelegd worden naar de diverse bedrijven(terreinen) in de regio. De plannen zijn er om in Ruien een overslagzone via het water te maken. Het aanvoeren of

afvoeren van materiaal zal ook via vrachtwagens gebeuren. Dit principe zit vervat in de plan-MER. Onder welke bewoordingen dit wordt aangegeven is geen ruimtelijk argument.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

BEZWAAR B282 en B331:

- Gebrekkig openbaar onderzoek terzake het kennisgevingsdossier van het plan-MER-2019: Het dossier heeft niet de gehele periode van openbaar onderzoek ter inzage gelegen bij de gemeente Anzegem (3 april 2018 – 2 mei 2018)
- Het plan-MER-2011 is verouderd, zodat het plan-MER-2019 zich niet kon beperken tot louter onderzoek van tracévarianten binnen het voorkeursalternatief West-A.
- Gebrekkig plan-MER-2019 doordat het Spreidingsalternatief en het Nulpuntalternatief niet werden meegenomen in het alternatievenonderzoek (zie B282, p. 20 – 30):
 - ➔ Bezwaren in het kader van het kennisgevingsdossier (2 mei 2018) worden hernomen
 - Door slechts één bijkomende variëte voor het noordelijke gedeelte van het westelijk tracé toe te voegen, op een ogenblik dat al geweten is dat het tracé Noord-A niet lijkt voldoen, wordt artikel 4.2.8 §1 DABM richtlijn miskend. Het resultaat van het uitgebreide alternatieven onderzoek staat immers op voorhand vat: er wordt voor tracé Noord-B gekozen.
 - Voorstel tot nadere studie van het **nulalternatief A** (= geen omleidingsweg)
 - Grondiger onderzoek van het nulalternatief dringt zich op.
 - Voorstel tot nadere studie van **nulvarianten B,C, D en E**
 - Nulvariante B: spoorweg ter hoogte van de Statiestraat wordt ondertunneld of overbrugd = niet afdoende onderzocht.
 - Nulvariante C: heraanleg van het kerkplein wordt nu mogelijk door verwoestende brand in 2014
 - Nulvariante D: rekening houden met niet-fysische maatregelen waardoor het verkeer verspreid wordt (b.v. verkeersreglementen en een verbetering van het openbaar vervoer).
 - Nulvariante E: herlocalisatie van de firma Abriso kan nog onderzocht worden.
 - BESLUIT: een volledig nieuwe omleidingsweg levert, om financiële, ruimtelijke en milieuredenen, meer nadelen op dan het 0-alternatief, in al haar diverse varianten. Deze moeten meegenomen worden in de plan-MER.
 - Voorstel tot nadere studie van het **noordelijke tracé B van het Anzegemse mobiliteitsplan**
 - Voorstel tot nadere studie van de perverse effecten van de omleidingsweg, in het bijzonder voor wat betreft de site Ruien in Kluisbergen

→ Over het Spreidingsalternatief

- Bij een spreiding van verkeer stellen zich geen problemen betreft financiële en technische haalbaarheid en wordt er geen enkele aantasting van het landschap veroorzaakt.
- De studie Interfluvium Schelde-Leie heeft enkel betrekking op Zuid-West-Vlaanderen, terwijl de regionale verkeersstromen zowel de provincies West- als Oost-Vlaanderen betreffen. Een alternatieven onderzoek kan niet beperkt worden tot de provinciegrenzen.
- De N8 is een tolweg geworden en heeft hierdoor een verschuiving van zwaar verkeer veroorzaakt richting N382. Een billijke spreiding over deze gewestwegen (en over de aansluitende Oost-Vlaamse gewestwegen) is wel degelijk een redelijk alternatief.
- Een billijke spreiding zou de verkeersleefbaarheid voor de bewoners van de Kerkstraat wel degelijk verbeteren.

→ Over het Nulplusalternatief

- Er kan niet ernstig beweerd worden dat in het plan-MER-2011 is overgegaan tot een waarachtige alternatievenonderzoek van het Nulplusalternatief.
- In het plan-MER-2019 wordt niet tegengesproken dat het Nulplusalternatief wel degelijk mogelijk is. Er wordt enkel gevreesd voor de vele onteigeningen. Studie van AWV toont aan dat het zou gaan over de onteigening van 53 woningen, waarvan 2 appartement en de bibliotheek. Het Nulplusalternatief is dus technisch mogelijk en het aantal onteigening is niet zo groot als men laat uitschijnen, zodat dit alternatief had moeten worden onderworpen aan een daadwerkelijk milieueffectenonderzoek.
- De onteigende oppervlakte voor de aanleg van de omleidingsweg is substantieel veel groter dan nodig voor de realisatie van het Nulplusalternatief. De realisatie van de omleidingsweg zal ook vele maken duurder zijn.
- De studie van AWV 2020 wordt niet toegevoegd aan de documentatie in het kader van huidig openbaar onderzoek. Dat is onvergeeflijk, omdat de potentiële bezwaarindieners niet met volle kennis van zaken de alternatieven tegenover elkaar kunnen afwegen.
- In de plan-MER-2019 woest gesteld dat de verkeersintensiteiten in het centrum van Anzegem niet afnemen bij de herinrichting van de Kerkstraat. Het spreekt nochtans voor zich dat dit kan gecombineerd worden met het Spreidingsalternatief en met louter verkeerstechnische ingrepen. Wat positieve effecten zijn voor de bewoners van de Kerkstraat en geen aanslag wordt gepleegd op de ruimtelijke-, natuur- en leefkwaliteiten van de woonomgeving.
- Er is een kennelijk motiveringsgebrek in het plan-MER.

→ Besluit:

- Al de nadelige effecten worden onderschat in het plan-MER-2019, in het bijzonder omdat er geen rekening werd gehouden met het Spreidingsalternatief en het Nulplusalternatief.
 - In het plan-MER werd overmatig rekening gehouden met de doelstelling van het PRUP, het ontlasten van de dorpskern van Anzegem, niet met de effecten van de 'oplossing', noch met minder verregaande alternatieven. Daarmee wordt de doelstelling van de milieu-effectenrapportage miskend.
- Er wordt in het plan-MER-2019 te weinig gewicht gegeven aan de stikstofeffecten van de omleidingsweg
- Verwijzing naar het stikstofarrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen nr. RvVb-A-2021-0697. Onder verwijzing naar de parlementaire voorbereiding bij het artikel 26 bis Natuurdecreet wordt door de RvVb aangegeven dat elke vorm van

'onvermijdbare en onherstelbare schade' in beginsel moet worden uitgesloten, wat inhoudt dat dit voldoende is om een vergunning te weigeren.

Er stelt zich een evident wettigheidsbezwaar dat kan ingeroepen worden tegen het betwiste RUP.

- Onwettige goedkeuringsbeslissing van het plan-MER-2019
 - o Richtlijnen werden niet toegevoegd aan de documentatie in het kader van het openbaar onderzoek, zodat niet kan nagegaan worden of deze richtlijnen worden nageleefd.
 - o Er werd geen rekening gehouden met de nochtans redelijke alternatieven die werden voorgedragen tijdens het openbaar onderzoek van het kennisgevingsdossier (zie hierboven).
- Onwettige voorlopige vaststelling van het PRUP Omleidingsweg Anzegem
 - o Deze beslissing is geheel ongemotiveerd.

De omleidingsweg is in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

- Grote aantasting van de landschappelijke kwaliteiten van de centrale heuvelrug die nochtans een te behouden structurerende reliëfcomponent is.
- Miskennis van de agrarische openruimte-doelstelling van het Leie-Schelde Interfluvium
- Geen daadwerkelijk onderzoek naar 'andere mogelijkheden binnen de bestaande infrastructuur'.

De omleidingsweg druist in tegen dé basisdoelstelling van het Vlaams ruimtelijke ordeningsbeleid, nl. een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Onverantwoorde impact op natuurwaarden

- De omleidingsweg heeft een nadelige impact op VEN- en habitatgebieden. Ook buiten deze gebieden zijn er onvermijdelijk nadelige effecten voor de flora en fauna binnen het openruimtegebied (zie: 'Land van Streuvels' door Erik Dewaele, meer info: B282)

Mobiliteitsbezwaren

- De verkeerswinst dreigt teniet gedaan te worden door het aanzuigeffect van de omleidingsweg.
- Doorsnijding van verkeersluwe straten, trage wegen en fietsknooppunten zorgen voor een verkeersonveilige situatie en een verlies aan toeristische attractiviteit van de streek.

Bezwaren wegens het verhoogde risico op barstvorming

- De streek rond Zuid-West-Vlaanderen wordt steeds meer geconfronteerd met uitdroging van de grond, met barstvorming van gebouwen als gevolg. Het risico is des te groter bij kleiige bodems, zoals binnen de reservatiestrook.
- Nu reeds barstvorming aan de woningen gelegen langs de Berglaan
- Bijkomende barstvorming en schade: de verharde oppervlakte bemoeilijkt waterinsijpeling en ook vrees voor de bemaling die gepaard gaat met de wegeniswerken.
- Het (zwaar) verkeer is ook een bron van trillingen die soms voelbaar zijn tot in de woning en de barstvorming ook zal verergeren.

Het betwiste PRUP veroorzaakt grote blokkeringsschade

- Grote rechtsonzekerheid door de zeer brede reservatiestrook en het feit dat er geen onteigeningsplan is opgemaakt.
- Het is maar de vraag of er nog omgevingsvergunningen kunnen bekomen worden binnen dereservatiestrook en of er nog eigendommen kunnen verkocht worden binnen diezelfde strook.

Onwettige wijziging van het tracé

- Er zijn twee aanzienlijke verbredingen in vergelijking met het voorkeurstracé van 25 oktober 2018 (zie B282, p. 39)

Onvoldoende draagvlak

- Er is geen draagvlak bij de gemeente Anzegem. Minister Peeters heeft gezegd dat zij geen omleidingsweg zal financieren indien deze geen draagvlak heeft bij de gemeente Anzegem. Dat draagvlak is er niet. Dit volstaat om de procedure te stoppen.
- Er is geen draagvlak bij de bevolking van Anzegem. Er is dringend nood aan duidelijkheid. Het is aangewezen dat eens en vooral wordt beslist dat er geen omleidingsweg komt.

Onaanvaardbare geluidshinder

- Cumulatie van negatieve geluidseffecten (zie B331, p. 9)
- De negatieve geluidseffecten worden onderschat in het plan-MER-2019
 - o De metingen werden uitgevoerd op 2 november 2016 en 27 en 28 juni 2017 bij respectievelijk een wind komende uit noordwestelijke tot westelijke richting en een wind komende uit noordoostelijke tot oostelijke richting, terwijl geen metingen gehouden zijn op het ogenblik dat de wind uit het zuiden tot zuidoosten komt, waarbij het geluid richting enkele woningen waait.
 - o In het plan-MER is geen berekening gemaakt van het gecumuleerde effect van het omgevingsgeluid van de spoorweg, de omleidingsweg en het rondpunt dat aan de Berglaan zal worden aangelegd.
 - o Er wordt een abstractie gemaakt van de toename van het wegverkeer naar de Berglaan
 - o Er wordt geen rekening gehouden met het geluidseffect van het rondpunt aan de Berglaan en vooral niet van de optrekkende of remmende voertuigen aan het rondpunt.
- Het plaatsen van een geluidsmuur heeft perverse geluidseffecten: het omgevingsgeluid vanuit de Berglaan, dat zal toenemen ten gevolge van de realisatie van de omleidingsweg, zal weerkaatsen op de geluidsmuur.
- De geluidshinder heeft een negatieve impact op de gezondheid en de slaapkwaliteit (meer info: B331, p. 11)

Onaanvaardbare luchtvervuiling

- Van een zeer gunstige naar een zeer ongunstige luchtsituatie door de omleidingsweg door een hoge concentratie van fijn- en zeerfijnstof.
- Het plaatsen van een geluidsmuur heeft perverse stofeffecten: de wind kan het stof niet wegblazen, zodat het fijnstof zal blijven hangen.
- Fijnstof heeft negatieve gevolgen voor de gezondheid:
 - o Fijnstof kan bloedvaten doen dichtslibben en hartaanvallen veroorzaken
 - o Fijnstof is kankerverwekkend
 - o Elke inwoner in Vlaanderen verliest ongeveer één gezond levensjaar door fijnstof.
- Ook stikstof heeft schadelijke gevolgen.

Onaanvaardbare verstoring van het uitzicht

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Het plan-MER is opgemaakt door erkende deskundigen. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse Overheid op 1 maart 2019. De PROCORO gaat ervan uit dat het plan-MER volledig en correct is uitgevoerd.

In het plan-MER worden verschillende alternatieven of varianten besproken. Er wordt aangegeven waarom ze wel of niet verder worden onderzocht zoals onder meer een spreiding van verkeer in de streek en het nulalternatief. De PROCORO wil erop wijzen dat de MER-studie ook kadert in de bovenlokale visie en doelstellingen vanuit het PRS-WV. Ook de inspraakreacties vanuit de publieke consultatie worden besproken.

De PROCORO wijst erop dat er verschillende publieke consultaties werden gehouden (zie ook bespreking) waardoor er voldoende gelegenheden waren om alternatieven voor te stellen.

Het plan-MER van 1 maart 2019 is gebaseerd op recentere cijfers dan 2011. Er wordt gewerkt met cijfers van de huidige toestand 2016.

De effecten worden ingeschat naar 2025, rekening houdend met de ingrepen in ruimere omgeving zoals de ontwikkeling van de reconversiesite Ruien, de aanpassing van het op- en afrittencomplex E17 Waregem, de ontwikkeling van regionaal bedrijventerrein Blauwpoort.

Intussen is er een gewestelijk RUP 'Bouvelobos, Hemsrodebos en steilrand van Moregem' definitief vastgesteld en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2018.

Dit betekent dat een oostelijk variant niet meer mogelijk is. Vandaar dat de varianten ten westen van de kern liggen.

In kader van de mobiliteitseffecten werd dit ruimer bekeken in de omgeving, dus ook voor Kaster, Heirweg, Huttegem en de Grote Leiestraat. Het plan-MER is opgemaakt conform de richtlijnen en bestudeerd de verschillende disciplines. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen dewelke aangeeft hoe de milderende maatregelen vanuit het plan-MER vertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

Het PRUP omleidingsweg Anzegem is een uitvoering van het PRS-WV en niet in strijd met 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.

Wat betreft de rechtsonzekerheid en over het draagvlak : zie antwoord bij A2 (advies gemeenteraad Anzegem)

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

BEZWAAR B329

- De noodzaak voor de weg wordt onder meer gemotiveerd op de **verwachte toename van het vrachtverkeer** o.a. ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein te Ruien. Dit is inmiddels deels **achterhaald**.
 - o Grootste bedrijfsoppervlakte zou ontwikkeld worden door Samsonite, maar de plannen zullen niet uitgevoerd worden omwille van dramatisch slechte cijfers voor het bedrijf.
 - o Een andere grotere bedrijfsoppervlakte zou ontwikkeld worden door Vergalle nv, maar door een uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg dient de projectontwikkelaar (die de grond verkocht aan Vergalle nv) het terrein in zijn oorspronkelijke toestand te herstellen (biologisch waardevolle toestand).
 - o Er is wel een vergunning voor een batterijpark. Dit brengt echter geen vrachtverkeer met zich mee.
 - o De resterende oppervlakte is van een veel kleinere orde waardoor het meer dan aannemelijk is dat de eventuele bedrijven die hier zouden komen niet voor veel bijkomende vrachtverkeer zullen zorgen.

- Gelet op het feit dat met deze weg een gigantische kost is verbonden en de andere nadelen voor o.a. natuur, water en open ruimte zijn er gegronde redenen om het voorliggend PRUP niet goed te keuren.

- Men stelt dat er geen inspraakruimte meer zou zijn voor alternatieven. Dit is een juridisch sterk betwistbaar standpunt. Als blijkt dat er juridisch ernstige belemmeringen zijn om het gekozen alternatief toch goed te keuren, is het verantwoord om alsnog nieuwe alternatieven te onderzoeken in uitbreiding van het plan-MER.
- Het doorschuiven van de **watertoets** naar de vergunningsfase kan niet. Ook in de planningsfase dient er een volledige watertoets uitgevoerd te worden, inclusief toetsing aan de relevante doelstellingen en beginselen van het Waterwetboek.
 - o De toetsing aan het beginsel "*10° het beginsel dat het watersysteem een van de ordenende principes is in de ruimtelijke ordening*" kan ertoe leiden dat er bv. een ander tracé gekozen wordt of het tracé opschuift en/of dat op een rechtszekere wijze vereiste milderende maatregelen en compensaties opgelegd worden.
 - o Voorliggend tracé is problematisch: gelegen in de vallei van de Bommelbeek, kruist de Bommelbeek, alsook de (vallei van de) heel kwetsbare Nederbeek en de Bassegembeek en de beek met VHA-code 10312. Dit is in strijd met subdoelstellingen in het Waterwetboek.
 - o In het plan-MER erkent men de rol van de beekvalleien en staat men stil bij de (wijziging van) de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit en structuurkwaliteit. Maar geen van de aspecten gaan over het verlies aan valleigrond, mogelijk overstromingsgevoelig gebied en versnippering.
 - o Men schrijft in het plan-MER dat de principes van natuurtechnische milieubouw moeten toegepast worden, maar deze verhinderen evenwel niet dat er ruimte in de vallei voor het watersysteem verloren gaat. Dit zorgt er evenmin voor dat er een volwaardige compensatie in natura komt voor het verlies.
 - o Er wordt in het plan-MER geen rekening gehouden met het verlies aan valleigebied. De laatste paragraaf (over dat de lengte van het beïnvloede waterlooptrajecten best zo kort mogelijk wordt gehouden) is zeer vrijblijvend.
 - o In de stedenbouwkundige voorschriften legt men verordenend op dat het *waterbergend vermogen van de waterlopen niet verkleind mag worden*. Hiermee schuift men de taak naar de vergunningverlener, terwijl het voor het gekozen tracé wel degelijk mogelijk is om nu reeds compenserende maatregelen voor dit verlies aan waterbergend vermogen op te nemen en daarvoor een geschikt compensatiegebied aan te duiden.
 - o In het plan-MER maakt men een abstractie van de rechtspraak: de RvVb stelde o.m. in het arrest van 4 juni 2019 met nummer RvVb-A-1819-1068 dat de omstandigheid van mogelijk overstromingsgevoelig gebied niet verhindert dat dit eveneens ook gecompenseerd moet worden.
- **VEN-toets**
 - o Er wordt niet op een rechtszekere wijze invulling gegeven aan de vastgestelde compensatievereiste
 - o Voorliggend plan vormt de basis voor een project waarvan niet gemotiveerd wordt dat zo'n project onvermijdbare en onherstelbare schade mag veroorzaken omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang.
 - o Dit plan druist in tegen de doelstelling voor het VEN. De samenhang binnen de Nederbeekvallei wordt teniet gedaan.
 - o Het grasland in de reservatiestrook kan tot een soortenrijkere gerekend worden (vastgesteld bij waarnemingen). Bij de afweging van de tracéalternatieven staat er dat het een soortenarm cultuurlandschap is. Men oordeelt dus op basis van een fout feit, louter op basis van de Biologische waarderingskaart, zonder vaststellingen te doen van recente waarnemingen op het terrein.
 - o Doordat het VEN-gebied langsheen de Nederbeek zo smal is, is de kwetsbaarheid voor zo'n gebied bijzonder groot. Om die reden is het een vereiste om een ander locatiealternatief te selecteren buiten het VEN-gebied of om een of meerdere bijkomende alternatieven te onderzoeken die het VEN-gebied niet hypothekeren.
 - o De milderende maatregel in het plan-MER voor ecopassages is louter dienstig voor bepaalde fauna, maar niet voor flora aangezien daar geen licht binnenkomt en er dus geen planten kunnen groeien.

- **Afweging onderzochte tracés**
 - o Er wordt bij de afweging nergens rekening gehouden met de ligging van diverse tracés in mogelijk overstromingsgevoelig gebied.
 - o Tracé 1 wordt op onredelijke wijze afgewezen omdat dit niet zou voldoen aan de hoofddoelstelling, maar uit mobiliteitsonderzoek blijkt dat het aanzuigeffect groter is bij varianten 2, 3 en 3bis in vergelijking met variant 1.
 - o Met het gekozen tracé doet men aan probleemverschuiving van Anzegem naar Kaster en de Grote Leiestraat.
 - o Door tracé 1 voorafgaandelijk te schrappen houdt men tracés over die elders voor nog meer problemen zorgen. Om een volwaardige ruimtelijke afweging te kunnen maken mag die afweging niet louter betrekking hebben op of toespitsen op de leefbaarheid van één kern, maar dienen de milieugevolgen voor alle bewoning langsheen de gehele weg in rekening gebracht te worden.
 - o Tracé 1 levert andere effecten op t.a.v. natuur (en het VEN-gebied) hetgeen tot een heel ander resultaat kan leiden in de ruimtelijke afweging, waardoor het des te meer een redelijkerwijs te overwegen alternatief blijft. Dit positief element voor natuur en VEN wordt louter vermeldt bij de eigenschappen van het tracé maar niet betrokken bij de afweging, terwijl het onredelijk is te stellen dat tracé 1 niet zou bijdragen aan de vooropgestelde hoofddoelstellingen.
 - o Pas na het afwijzen van tracé 1 gaat men over tot het in rekening brengen van "optimale landschappelijke en ruimtelijke inpassing" van de overgebleven tracés, terwijl net tracé 1 het minst landschappelijk teweeg brengt omdat het korter is en omdat het minder door de open ruimte snijdt.

- Doordat het **goedkeuringsverslag van 1/3/2019 van de dienst MER** dat het betrokken plan-MER goedkeurt volledig voorbijgaat aan hoger aangehaalde ernstige gebreken van het plan-MER is het besluit van de dienst MER flagrant **onwettig**.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen:

Er worden heel wat argumenten aangehaald in verband met de plan-MER om te besluiten dat het besluit van de dienst MER over de plan-MER onwettig is.

Het plan-MER is opgemaakt door erkende deskundigen. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse Overheid op 1 maart 2019. De PROCORO gaat ervan uit dat het plan-MER volledig en correct is uitgevoerd.

Het plan-MER is opgemaakt conform de richtlijnen en bestudeerd de verschillende disciplines. In de toelichtingsnota is er een tabel opgenomen dewelke aangeeft hoe de milderende maatregelen vanuit het plan-MER vertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

In het plan-MER worden verschillende alternatieven of varianten besproken en aangegeven waarom ze wel of niet verder worden onderzocht zoals onder meer een spreiding van verkeer in de streek en het nulalternatief. De PROCORO wil erop wijzen dat de MER-studie ook kadert in de bovenlokale visie en doelstellingen vanuit het PRS-WV. Ook de inspraakreacties vanuit de publieke consultatie worden besproken.

De PROCORO wijst erop dat er verschillende publieke consultaties werden gehouden (zie ook bespreking) waardoor er voldoende gelegenheden waren om alternatieven voor te stellen.

Het plan-MER van 1 maart 2019 is gebaseerd op recentere cijfers dan 2011 en er wordt gewerkt met cijfers van de huidige toestand 2016.

De effecten worden ingeschat naar 2025, rekening houden met de ingrepen in ruimere omgeving zoals de ontwikkeling van de reconversiesite Ruien, de aanpassing van het op- en afrittencomplex E17 Waregem, de ontwikkeling van regionaal bedrijventerrein Blauwpoort.

Zoals aangehaald in het bezwaar worden de plannen van Ruien deels bijgestuurd. Het gaat om een zone van 135 ha waarvan 56 ha bestaand bedrijventerrein en 79 ha reconversiesite van de oude elektriciteitscentrale. Hierbij is het de bedoeling om een overslagzone via het water te maken. Het aanvoeren of afvoeren van materiaal zal echter ook via vrachtwagens gebeuren. Dit principe zit ook vervat in de plan-MER

Intussen is er een gewestelijk RUP 'Bouvelobos, Hemsrodebos en steilrand van Moregem' definitief vastgesteld en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2018.

Dit betekent dat een oostelijk variant niet meer mogelijk is. Vandaar dat de varianten ten westen van de kern liggen.

Het PRUP omleidingsweg Anzegem is een uitvoering van het PRS-WV en niet in strijd met 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.

Wat betreft de rechtsonzekerheid en over het draagvlak : zie antwoord bij A2 (advies gemeenteraad Anzegem)

Argumenten over de kostprijs, afspraken met de minister,...zijn geen ruimtelijke argumenten.

Stemming:

Ja: 7 (Johan Paret, Jelleke Rooms, Sophie Ide, Jonas Plouvier, Koen Vanneste, Leen Lauwers en Koen Dewulf)

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

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

BIJKOMENDE OPMERKINGEN

/

2. Varia

- De ondervoorzitter vraagt wat het verder traject is van het PRUP omleidingsweg Anzegem? De vaste secretaris antwoordt dat het geagendeerd wordt in de zitting van de provincieraad van september voor een definitieve vaststelling. De raad kan het nog met 60 dagen uitstellen. Indien groen licht, wordt het voorgelegd aan het departement omgeving om al dan niet te schorsen. Indien het niet geschorst wordt, dan wordt het gepubliceerd in Belgisch Staatsblad. Er loopt dan een periode van 60 dagen waar het plan kan aangevochten worden bij de Raad van State.

Een lid vraagt of een Raad van State enkel kan vernietigen omwille van procedurefouten. De ondervoorzitter verwijst naar een aantal dossiers waaruit blijkt dat Raad van State ook inhoudelijk oordeelt.

- De ondervoorzitter verwijst naar een mail van het actiecomité tegen PRUP Sadef. Vanuit het bureau PROCORO zal er een antwoord worden gegeven. Uiteraard staat het voor ieder lid vrij om in te gaan op de uitnodiging. Uiteindelijk blijkt dat niet iedereen deze mail heeft gekregen. Een lid zegt dat het meer en meer gebeurt dat leden worden aangeschreven en worden uitgenodigd. Als PROCORO-leden trachten we ons werk goed te doen, maar ingaan op al de uitnodigingen is niet te doen. En waarom de ene wel en de andere niet? Voor een aantal dossiers doet de PROCORO ook plaatsbezoeken. De ondervoorzitter zegt dat iedereen die dat wil ook zelf eens kan gaan kijken. Maar je kan niemand verbieden om de leden aan te schrijven.

- Een ander lid had nog graag de stand van zaken geweten over:
 - Bedrijventerreinen van de toekomst
 - Provinciale onthardingsstrategie

De vaste secretaris zegt dat 'bedrijventerreinen van de toekomst' wordt getrokken door de POM.

Dit is één van de speerpunten om bestaande bedrijventerreinen te optimaliseren naar hoger rendement, ontharding, energie-uitwisseling en dergelijke.

Dit betekent ook inzet van mensen om dit uit te zoeken. De POM is bezig met een dossier voor te bereiden om subsidies hiervoor te bekomen.

De provinciale onthardingsstrategie wordt intern verder voorbereid. Hierin willen we een differentiatie aan mogelijkheden vooropstellen en niet enkel schrappen van woonuitbreidingsgebieden.

We willen ook niet naar een koppeling gaan van 1ha bedrijventerrein. Dat betekent 1ha woonuitbreidingsgebied schrappen of beton uitbreken. Het moet veel ruimer gaan, en niet enkel in functie van de bedrijventerreinen.

Hiermee is er ook een link met het BRWV, die volgende donderdag 1 juli aan bod komt.

- Volgende bijeenkomst is op 1 juli van 9u00 tot 13u00 ikv de conceptnota beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen
Voor wie wil, kan er een broodje besteld worden.

De vaste secretaris

De ondervoorzitter

Stephaan Barbery

Koen Dewulf