

## **RUP Omleidingsweg IMOG en Moen Trekweg – standpunt Groen Zwevegem**

### **Iedereen ongelukkig ...**

Moen en Heestert kraken al jaren onder de druk van zwaar verkeer dat door de beide centra passeert. In Heestert is het de N8 die in een onmogelijk traject dwars door het dorp loopt. In Moen is er zowel het doorgaand (sluip)verkeer van vrachtvervoer dat de tolweg N8 probeert te omzeilen als het vrachtverkeer dat zich een weg baant naar de IMOG-site en de industriegebieden van Moen. Een deel van het zware verkeer wordt op de N8 al afgeleid langs de Sluislaan, een daartoe niet uitgeruste één-vaks-weg die dwars door het habitatgebied van de Vaarttaluds loopt. Ook daar zorgt het zware verkeer voor een voortdurende conflictsituatie in het enige habitatgebied van Zuid-West-Vlaanderen.

Het gemeentebestuur wil een oplossing voor deze problemen en heeft in de meest recente RUP-wetgeving een procedure gevonden waarmee ze de knoop wil ontwarren. Er is een RUP opgestart waarin nog 3 mogelijke tracés zijn opgenomen. Op 14 december 2017 organiseerde het gemeentebestuur onder de naam 'participatiemoment' een infomoment waarop de startnota in vogelvlucht werd overlopen.

Zoals te verwachten bleek er heel wat ongerustheid bij de bevolking van Moen én Heestert. De bevolking van Heestert maakte kenbaar dat de omleidingsweg die het voorwerp van de procedure uitmaakt geen oplossing zal bieden voor de onmogelijke situatie in Heestert. Een groot deel van de bevolking van Moen wilde niet aannemen dat eerdere tracés, met een traject door het Habitatgebied van de Vaarttaluds of het VEN-gebied van de Oude Spoorweg, niet meer werden weerhouden.

### **Hoe het zover kon komen.**

Groen vindt het belangrijk om in deze procedure ook de oorzaken scherp te stellen die tot deze situatie hebben geleid. Met de voortdurende uitbreiding van de exploitatie van de intercommunale IMOG werd een continue stroom van vrachtverkeer naar het buitengebied geïnduceerd. Wat oorspronkelijk een stortplaats was met een eindig karakter werd op basis van een masterplan dat moet dienen om de nazorg van de stortplaats te financieren omgevormd tot een hoog-dynamische industriële site. Met alle gevolgen van dien. De dorpskern van Moen (kortste afstand tussen de IMOG-site en de meest nabije bewoning aan de overzijde van het kanaal is 120 meter, woningen in de Steenbakkersstraat palen rechtstreeks aan de site) en de ruime omgeving hebben nog steeds te kampen met geur- en lawaai-overlast afkomstig van de site. Een herlokalisatie van de IMOG-activiteiten naar een locatie die minder hindergevoelig was en beter was ontsloten diende tijdig te worden op gang gezet. Lokale en provinciale overheden hebben de signalen uit Moen en van de toenmalige Werkgroep Leefmilieu Zwevegem jarenlang genegeerd. Nu wordt in de ontwerp teksten voor het RUP gesteld dat er relatief weinig klachten zijn over de IMOG-site. Dit is een aanfluiting van de hinder die nog dagelijks te ondervinden is.

Daarnaast opteerde het CD&V-bestuur in de jaren negentig voor de aanduiding van een regionaal industrieterrein op de locatie Moen Trekweg. Zelfs in die periode waren er ruimtelijke planners die, vooral omwille van de barslechte ontsluiting, vraagtekens plaatsten bij de categorisering 'regionaal'. De lokale overheid volhardde in de boosheid. Gevolg: een bijkomende stroom van vrachtverkeer dat over daartoe niet geschikte wegen naar het industriegebied reed.

De Raad van State oordeelde trouwens na een jarenlange procedure (waarbinnen de overheden de procedure negerend vergunningen aan bedrijven bleven toestaan) dat de site Moen-Trekweg door de ruimtelijke planners in opdracht van de gemeente onwettig werd ingekleurd als industriegebied.

Bovendien heeft het toenmalig bestuur onnoemlijk veel tijd verloren door halsstarrig, zonder overleg noch inspraak en mét de kennis dat dit wettelijk onmogelijk was de ontsluiting te willen organiseren door het Habitatgebied.

De huidige bestuursploeg maakte van de ontsluiting en de doortocht door Heestert een beleidsprioriteit. Er zou tegen het einde van de legislatuur in 2018 een uitvoerbaar tracé zijn vastgelegd. Alleen werd er onvoldoende voortgang gemaakt. Er werden verschillende studieopdrachten uitgevoerd in het kader van een haalbaarheidsonderzoek (in 2014 voor 4.664,48 EUR, in 2015 voor 3.709,55 EUR, in 2016 voor 7.752,74 EUR en in 2017 voor 10.000 EUR, voor 2018 is de studiekost begroot op 16.000 EUR), evenwel zonder enige doorbraak. De noodzakelijke beslissingen bleven uit, tot de nieuwe RUP-procedure een *uitweg* bood.

### **Complex**

Toegegeven, de situatie is complex. De gewestelijke administratie Wegen en Verkeer wil geen extra aantakking op de N8, wil geen knip in de N8 ter hoogte van Moen station Heestert en wil geen de facto omleiding van de N8 langs het kanaal tot in Bossuit.

Het VEN-gebied van de Oude Spoorweg en het Habitatgebied van de Vaarttaluds zijn uniek voor de regio en hebben recht op bescherming. De waarde van natuur in de druk verstedelijkte regio Zuid-West-Vlaanderen wordt met de dag groter. De recreatiedruk in deze gebieden is nu reeds hoog. De impact van uitstoot van autoverkeer is in strijd met de doelstellingen voor het Habitatgebied.

Ook de landschappelijke inpassing van deze weg vormt een uitdaging. En ten slotte moet ook onder ogen worden gehouden dat deze weg een 'lokale omleidingsweg' moet zijn en dus ook door het lokaal gemeentebestuur moet worden gefinancierd.

### **Oplossing**

Groen Zwevegem is van mening dat er eerder via een breed maatschappelijk overleg naar een oplossing diende te worden gezocht, eerder dan in haalbaarheidsstudies die zelden buiten de schepenzaal zijn geraakt.

Groen vraagt zich af waarom geen moeite werd gedaan in het bijeenbrengen van de (toegegeven, vaak tegengestelde) meningen van lokale actoren (landbouw, natuurvereniging, bewoners, gebruikers) in een gemodereerde omgeving? Een participatiemoment met duidelijke afbakening (bijvoorbeeld: het is niet toegelaten om tegen een standpunt te zijn, er wordt geen persoonlijke interpretatie van natuurwaarde of menselijke waarde toegestaan, feiten worden niet onderuit gehaald, ...) had misschien toch tot een doorbraak kunnen leiden?

Of waarom werd inzake haalbaarheid, naast Leiedal, niet te rade gegaan bij meerdere ervaren studie bureaus die reeds op andere locaties creatieve oplossingen tot stand brachten voor (soms nog complexere) probleemsituaties? (bv <http://omgeving.be/projecten/> - <http://delva.la/projecten/> - ...). Misschien bood ook de projectoproep van Laboratoria Mobiele Onderzoeken (<http://www.laboratoria-mobiele-alternatieven.org/>) een oplossing of kon worden nagegaan of er via de WINVORM-formule (<https://apps.west-vlaanderen.be/winvorm/>) oplossingsgericht kon worden

gewerkt? Met de tot op heden bestede studiekosten (2014-2017: 26.127 €) kon zeker een begeleid participatief traject zijn uitgeschreven mét een studiebureau dat ook enkele 3D-simulaties voor opties kon uitwerken.

Uiteindelijk worden er nu in het voorliggende RUP-ontwerp 3 mogelijke tracés vooropgesteld: één vanaf de N8 langs (en voor een stukje door het VEN- en Habitatgebied (tracé E), één dat in een slingertracé door het gebied tussen de Stationsstraat en de Klijte tot aan het kanaal gaat (tracé F) en één dat van in de Stationsstraat ter hoogte van het tuincentrum vrijwel recht naar het kanaal gaat (tracé G).

Groen is van mening dat het tracé E ook op wettelijke beperkingen zal botsen: het VEN- en Habitatgebied zijn door een Gewestelijk RUP vastgelegd en het is zeer de vraag of een lokaal RUP een Gewestelijk RUP zal kunnen wijzigen. Bovendien is een traject op deze plaats landschappelijk moeilijkst te verbergen (volgt het hoogste punt) en zorgt dit ook voor een voortdurend conflict met de fauna en flora (o.a. depositie van polluenten, migratie, ...). Van de overblijvende 2 tracés lijkt voor Groen Zwevegem de optie G de beste: de te overbruggen afstand is het kortst en ze voldoet het meest aan het uitgangspunt van een lokale omleidingsweg.

### **Voorstel**

Anderzijds durft Groen Zwevegem de vraag te stellen of er nog bereidheid of mogelijkheid is om, zoals reeds eerder gesteld, in een ruim kader van inspraak en begeleide participatie over de omleidingsweg na te denken. Een omleidingsweg die niet tegemoet komt aan de verzuchtingen van de betrokken partijen en zijn functie niet naar maximale efficiëntie zou invullen zal enkel voor verdere tweespalt zorgen.

In dergelijke constructieve context moet voor Groen Zwevegem ook een oplossing te vinden zijn in een omleidingsweg die vanaf de N8 via een nieuw aansluitingspunt op de N8 tussen De Souterrain, de Kwadestraat of het transportbedrijf Spriet met een (nieuwe) brug over het VEN- en Habitatgebied aansluit op de Kraaibosstraat. Groen Zwevegem heeft 2 voorbeeldtracés uitgewerkt: één tracé van om en bij de 600 meter, één van 450 meter. Voor de inname van het VEN- en Habitatgebied voor de brug kan dan een ruimere compensatie aansluitend aan het VEN- en Habitatgebied worden vastgelegd. Voor Groen Zwevegem kan de weg tussen de N8 en de Oude Spoorweg daar waar mogelijk in het landschap worden verzonken. In bijlage een luchtfotoweergave van dit voorstel.

De brug over de Oude Spoorweg vormt een extra financiële inspanning daar de bestaande Zwarte Brug wellicht technisch niet aanpasbaar is. Niettemin zorgt dit ervoor dat de lineaire natuurverbindingfunctie in het VEN-gebied maximaal wordt bewaard.

Deze omleidingsweg, die tot een rechtstreekse aansluiting op het kanaal leidt, zou de facto wel als omleiding van de N8 kunnen worden aanzien. Als men zich hiermee kan verzoenen wordt ook de problematiek van de doortocht van Heestert voor een groot deel opgelost. Conform het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan kan de mobiliteit dan verder via de Sluislaan worden afgewikkeld en kan de Sint-Pietersbruglaan verder worden behouden voor recreatieve mobiliteit.

Groen Zwevegem is daarom ook van mening dat het gesprek met de provincie West-Vlaanderen en de administratie Wegen en Verkeer in die zin opnieuw zou moeten worden gevoerd met dezelfde constructieve uitgangspunten.

## **Niets doen is geen optie**

Groen Zwevegem is geenszins te vinden voor het eerder voorgestelde zogenaamde 0-tracé of tracé A waarbij de Sluislaan dwars door het Habitatgebied blijft behouden, en waarbij de trafiekproblematiek met bijvoorbeeld verkeerslichten zou worden opgevangen. Een dergelijke oplossing zal precies de argumenten waarom de weg beter niet door Habitatgebied loopt scherper stellen. De deposities op de wachtplaatsen, de juridische onzekerheid die opnieuw zal blijven aanslepen en de economisch onrendabele verliestijd zorgen er voor dat dit tracé voor Groen Zwevegem niet realistisch is.

### **Meer info:**

Yves De Bosscher – [yves.debosscher@groen.be](mailto:yves.debosscher@groen.be) – tel. 0478 231 233

## Bijlage: Figuren en foto's

### Tracévoorstel 1 Groen Zwevegem: 600 meter



*tracévoorstel 1 Groen met compensatiezone VEN-gebied.*



**Tracévoorstel 2 Groen Zwevegem: 450 meter**



*tracévoorstel 2 Groen met compensatiezone VEN-gebied.*

