

14 APR. 2011

878/JV

Kris Van den Belt
Verantwoordelijke Dienst Lokaal Waterbeheer
Afdeling Operationeel Waterbeheer
Koning Albert II – laan 20 bus 16
1000 Brussel
Fax. 02/553.21.05

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst MER
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

14 APR. 2011

uw kenmerk

LNE/MER/PLIR-030/11

ons kenmerk

WT 2010 M 0045_M1

dossier behandeld door

Bram Vogels

contact via

b.vogels@vmm.be

Tel. 02/553.21.11

**Advies aanvraag inzake het ontwerp plan-MER voor het PRUP omleidingsweg Anzegem.
Aanvrager: Provincie West-Vlaanderen**

Geachte

Op uw verzoek werd voor de ontwerp tekst van het hierboven vermelde MER onderzocht of de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer zich kan vinden in de manier waarop het onderzoek gevoerd is en de manier waarop de resultaten zijn geïnterpreteerd. Wij hebben volgende opmerkingen bij de ontwerp tekst van het MER. Deze adviesverlening geldt voor het domein grondwater.

De percelen die deel uitmaken van het MER zijn volgens de watertoetskaarten voor een deel mogelijk overstromingsgevoelig, grotendeels infiltratiegevoelig en matig tot zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming.

Het plan-MER wordt opgesteld om een tracékeuze te maken voor een secundaire omleidingsweg ter hoogte van Anzegem. Hierbij zal het integratiespoor gevolgd worden, waarbij eerst de goedkeuring van de resultaten van het definitieve plan-MER wordt afgewacht alvorens tot een definitieve tracékeuze voor de omleidingsweg wordt overgegaan. Vervolgens zal op basis van een streefbeeld voor de nieuwe omleidingsweg gestart worden met de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

Rekening houdend met het reliëf wordt aangegeven dat de omleidingsweg in alle tracés over grote afstanden in ophoging dan wel in uitgraving zal moeten aangelegd worden. Op pag. 84 wordt aangegeven dat de uitgravingen variëren tussen 2,9 m bij tracé West Basis A en 6,2 m bij de alternatieve oostelijke tracés. Om stabiliteitsproblemen te voorkomen wordt vermeld dat de hellingen moeten verstevigd worden en moet het uitstromend grondwater zo snel mogelijk opgevangen en afgevoerd worden. Er is echter in het plan-MER niet bekeken wat de impact van deze permanente afvoer van grondwater is. Om een degelijke afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven moet bekeken worden wat de ruimtelijke impact op het grondwaterniveau in de omgeving is als gevolg van deze permanente drainage. Daarbij kan dan ook in overweging genomen worden of hierbij nog andere disciplines worden beïnvloed. Sterke grondwaterverlagingen in verdrogingsgevoelige gebieden voor o.a. fauna & flora of in landbouwgebieden kan belangrijke ongewenste neveneffecten hebben. Daarnaast zijn dergelijke permanente grondwaterdrainages in tegenspraak met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid. Verder is het niet duidelijk of er eventueel bronniveaus worden beïnvloed door de aanleg van de wegen in verlaging. Het plan-MER bevat voor dit aspect dan ook een grote lacune aangezien er geen beoordeling is opgenomen over de schadelijke effecten op grondwater door uitgravingen.

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV). Verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlaamse II met betrekking tot de afvoer van hemelwater, doelstelling 6° a) opgenomen in art. 5 van het decreet integraal waterbeleid en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren' dat opgenomen is in de waterbeleidsnota en de bekkenbeheerplannen. Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Op pag. 25 wordt aangegeven dat er bij het dwarsprofiel rekening wordt gehouden met open langsgrachten aan beide zijden van telkens 5 m breed. Enkel bij smallere passages kunnen deze grachten ingebuisd worden onder de fietspaden om het totaal profiel te beperken. Op pag. 88 wordt aangegeven dat een langsgracht parallel aan de Dommelbeek geen zin heeft aangezien het hemelwater rechtstreeks kan afvloeien. Aangezien in het studiegebied grotendeels zeer kleine waterlopen met een beperkt debiet aanwezig zijn, zal maximaal aandacht moeten uitgaan naar infiltratie en indien dat niet mogelijk is naar buffering met vertraagde afvoer in plaats van naar versnelde afvoer. Er wordt echter gesteld dat de voorziene grachten voldoende volume beschikken om zonder problemen de noodzakelijke buffering te voorzien.

Omtrent het doorsnijden van mogelijk overstromingsgevoelige gebieden wordt aangegeven dat het vooral belangrijk is om de kokers onder de weg voldoende groot te maken. Het overgrote deel van deze gebieden is volgens de kaart met van nature overstroombare gebieden, overstroombaar vanuit de waterloop. Het is dan ook belangrijk om het bergingsvermogen van lager gelegen valleidelven niet te beperken en niet enkel de focus te leggen op doorvoer. Met betrekking tot dit aspect willen we er ook op wijzen dat de waterlopen waarop geloosd zal worden, zeer klein zijn met vermoedelijk een zeer beperkt debiet. Het besluit inzake overstromingsgebieden dat de situatie zal verbeteren door de extra afvoercapaciteit die geboden wordt door de langsgrachten, kan mogelijk stroomafwaarts voor nieuwe problemen zorgen.

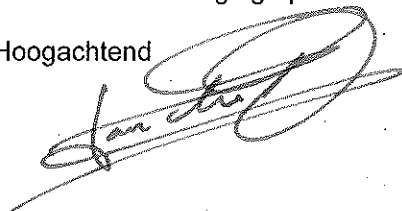
Rekening houdende met bovenstaande aspecten inzake overstromingsgevoelige gebieden en buffering willen we dan ook vragen dat in het plan-MER meer de nadruk wordt gelegd op maximaal ter plaatse vasthouden, eerder dan op het versneld afvoeren van hemelwater. Volgens de berekeningen in het plan-MER zijn de voorziene langsgrachten ruim voldoende om al het hemelwater op te vangen. We stellen dan ook voor om in de grachten dwarsschotten te voorzien om het beschikbare grachtvolume in de hellende gebieden te maximaliseren en een versnelde afvoer maximaal tegen te gaan.

Aangaande de waterkwaliteit werd in het voorgaande advies gevraagd om maatregelen te voorzien om een impact van diffuse verontreiniging afkomstig van de wegenis tegen te gaan. Dit aspect is nog niet voldoende uitgewerkt. Dit aspect wordt enkel behandeld voor de lozing op de Kasteelbeek die afwatert naar de kasteelvijver. Op deze lozing wordt een sedimentvang en KWS-afscheider voorgesteld ofwel geen lozing op de Kasteelbeek. We willen echter vragen dat er voor het volledige wegtracé randvoorwaarden worden voorzien om de impact van diffuse verontreiniging te vermijden. Indien het hemelwater via de grasbermen afstroomt naar de grachten, kan dit vermoedelijk voor een groot aantal locaties reeds in voldoende zuivering voorzien. Waar het hemelwater via straatkolken wordt opgevangen, zullen bijkomende randvoorzieningen aangelegd dienen te worden.

Het plan-MER wordt **ongunstig** geadviseerd en is niet in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid als gevolg van volgende elementen:

- er moet een beoordeling opgenomen worden over de schadelijke effecten op grondwater door uitgraving;
- in het plan-MER moet een omkering van de doelstellingen gebeuren zodat versnelde afvoer van hemelwater wordt vervangen door infiltratie en buffering met vertraagde afvoer;
- in lager gelegen zones moet bekeken worden in hoeverre niet enkel het doorvoerdebiet moet behouden worden, maar eveneens ruimte die bij piekdebieten mogelijk door de kleinere waterlopen kan worden ingenomen;
- het aspect waterkwaliteit moet verder uitgewerkt worden, waarbij de impact van diffuse verontreiniging op de waterkwaliteit wordt tegengegaan.

Hoogachtend



Kris Van den Belt
Verantwoordelijke Dienst Lokaal Waterbeheer

22 MAART 2011
683 DV (plir0030)

VLAAMSE OVERHEID
DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR EN ENERGIE
KONING ALBERT II-LAAN 20
B-1000 BRUSSEL

uw bericht van
17 maart 2011

uw kenmerk
lne/mer/plir-030/11/

ons kenmerk
L-FLX2011018830

Brussel
21 maart 2011

Betreft: Anzegem : PRUP omleidingsweg

Mevrouw, Mijnheer,

Onze maatschappij bezit geen aardgasvervoerinstallaties die beïnvloed worden door uw aanvraag. Wij hebben bijgevolg geen bezwaar tegen de aflevering van de bovenvermelde vergunning(en).

Wij danken u ons geraadpleegd te hebben in het kader van het onderzoek de commodo et incommodo.

Hoogachtend,



Dirk Van De Riet
File administrator



P.O.
Kurt Van Gucht
File Administrator

Openbare Vlaamse
Afvalstoffenmaatschappij
Stationsstraat 110
B-2800 Mechelen
T: 015 284 284
F: 015 203 275
www.ovam.be

14 APR 2011
766/JV

De heer Jeroen Visser
Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst MER
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

UW BERICHT VAN · 17.03.2011

UW KENMERK · LNE/MER/PLIR0030/11

BIJLAGEN ·

MECHELEN ·

AFDELING · Bodembeheer

DIENST · Databeheer Bodem

CONTACTPERSOON · Natalie Hoffmann, nhoffman@ovam.be, 015 284 453

ONS KENMERK · BB-D-NH-2011/006954

12 APR 2011

Plan-MER: 'PRUP omleidingsweg Anzegem' – Uitnodiging bespreking van de ontwerptekst

Geachte heer Visser,

Wij hebben het ontwerp-MER met referentie LNE/MER/PLIR0030/11 van 17 maart 2011 goed ontvangen.

De OVAM heeft geen verdere opmerkingen op deze ontwerp-MER.
Gelieve de OVAM te verontschuldigen voor de bespreking van de ontwerptekst die plaats zal hebben op donderdag 4 mei 2011 te Sint-Andries (Brugge).

Hoogachtend,



Eddy Van Dyck
Afdelingshoofd

Vlaamse overheid
Afdeling Leefmilieu, Natuur en Energie – Dienst Mer
Koning Albert II-laan bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	telefoon	Contactpersoon	bank
LINE/MER/PLIR_MER-0025/10	056 69 44 56	Patrick Vandeputte - gemeentesecretaris	091-0002065-57
ons kenmerk	fax	e-mailadres	bijlagen
GS/20100216/865.1-PV	056 68 09 09	Secretaris@Anzegem.be	bundel

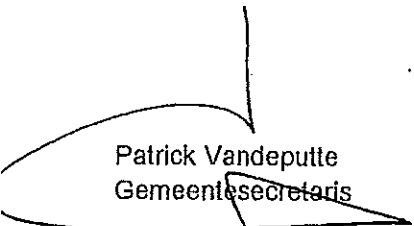
16 februari 2010

Onderwerp : Plan-MER PRUP Omleidingsweg Anzegem

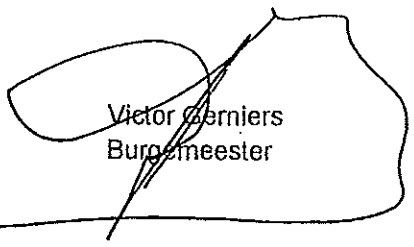
Geachte heer Algemeen directeur - Afdelingshoofd,

Inzake voormelde aangelegenheid maken we u een nota over met betrekking tot de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. Mogen we u verzoeken onze opmerkingen, suggesties, bedenkingen en bezwaren in overweging te willen nemen en verder te laten onderzoeken.

Met voorname hoogachting,



Patrick Vandeputte
Gemeentesecretaris



Victor Berniers
Burgemeester

openingsuren gemeentehuis Anzegem

ma 8u-12u
di 8u-12u | 13u30-18u30
wo 8u-12u
do 8u-12u
vr 8u-12u



Inspraakreactie omleidingsweg Anzegem

Preambule

Voorliggende nota - namens het gemeentebestuur van Anzegem, in casu het college van burgemeester en schepenen - focust op methodologische elementen vanuit een verkeerskundige invalshoek na lezing van de nota voor publieke consultatie¹, de afwegingsnota voor de omleidingsweg² en nota met analyseresultaten na doorrekening met het macroverkeersmodel³. Op basis van deze nota worden door het gemeentebestuur methodologische suggesties gedaan naar de Dienst MER in het kader van de publieke consultatie, opdat na het doorlopen van de MER-procedure een zo adequaat mogelijke onderbouwing van de te maken beleidskeuzes kan worden gemaakt.

¹ PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2010); 'Plan-MER "PRUP Omleidingsweg Anzegem"', Nota voor Publieke Consultatie, studieopdracht uitgevoerd door Soresma nv, januari 2010.

² PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2008); 'Afweging bijkomende omleidingsweg op secundair niveau voor de kern Anzegem', Ontwerp – Einddocument, Brugge, mei 2008.

³ PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2007); 'Analyse omleidingsweg Anzegem', studieopdracht uitgevoerd door MINT, 5 december 2007.



1. Vaststellingen

Op basis van de doorgenomen documenten worden een aantal vaststellingen gedaan die op hoofdlijnen kunnen leiden tot een aantal aandachtspunten bij de opmaak van de planMER.

1. De omleidingsweg zal als hoofdfunctie een lokale verdeelfunctie hebben⁴.

Het aandeel doorgaand verkeer in de kern van Anzegem is relatief beperkt, gemiddeld slechts 21% van het verkeer (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2008, pag. 11). Dit blijkt ook uit het potentieel van de omleidingsweg, de geraamde wegvakintensiteiten bedragen 200 tot 250 pae/u (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2008, pag. 29) wat eerder laag is.

Rekenen we grosso modo met 800 voertuigeenheden in een avondspits (naar PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2008, pag 10), dan zullen hiervan ongeveer 170 voertuigeenheden in de toekomst niet meer door het centrum rijden maar de ringweg volgen. Alle overige verkeer zal van en naar het centrum blijven rijden, na realisatie van de omleidingsweg, vermoedelijk deels via een andere route. Deze route zal afhankelijk zijn van het verkeerskundig concept voor de ringweg.

Deze vaststelling pleit voor een voldoende detaillering van het concept van wegstructuur teneinde de effecten van rerouting in de dorpskern van Anzegem ook op een voldoende detailniveau te kunnen evalueren op hun milieueffecten (in de brede zin). Opdat deze evaluaties zouden kunnen worden uitgevoerd, zal ook een verdere detaillering van de verkeerskundige basisgegevens noodzakelijk zijn.

2. De aard van het doorgaand verkeer is niet gekend.

Voor het onderzoek waarin het aandeel doorgaand verkeer is bepaald, is gebruik gemaakt van de techniek van de kentekenanalyse (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2008, pag. 11). Deze onderzoekstechniek geeft inzicht in de verplaatsingsstromen en laat toe om rekening houdend met een tijdscomponent, het aandeel doorgaand verkeer (verkeer dat op geen enkele manier een bestemming in het onderzochte gebied heeft) te detecteren. Of dit doorgaande verkeer bovenlokaal, regionaal of interregionaal van aard is, kan op basis van een kentekenanalyse niet worden bepaald.

Er kan op basis van deze gegevens niet worden afgeleid of door middel van actieve sturing, ontmoedigende maatregelen in dorpskernen of door een optimalisatie van de wegstructuur op mesoniveau, deze doorgaande verkeersstromen langs een andere routes zouden kunnen verlopen. Indien er potentieel zou kunnen worden aangetoond om het doorgaande verkeer te Anzegem te beperken door structurele ingrepen in de mesoverkeersstructuur, dan werpt dit een ander licht op:

- De selectie van de N382 als secundaire weg en motivatie van de secundaire omleidingsweg;
- De planalternatieven: effecten van potentiële ingrepen in de regionale verkeersstructuur worden bij voorkeur mee in beeld gebracht.

⁴ Op basis van beschikbaar gegevensmateriaal, na meting van de huidige verkeerssituatie. Hoe de omleidingsweg in de toekomst zal functioneren kan uit het beschikbare gegevensmateriaal niet worden afgeleid. Een analyse in een referentiejaar 2020 is daarom aangewezen zoals verderop in deze nota wordt gesuggereerd).



2. Aanbeveling met betrekking tot de gehanteerde basisgegevens

Om de impact van het plan te kwantificeren wordt in het MER voorgesteld om de resultaten van de reeds uitgevoerde verkeerssimulatie (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2007) als basisgegevens te hanteren (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 47). Deze werkwijze heeft een aantal beperkingen:

- De resultaten zijn gebaseerd op het verkeersmodel MMWVL 3.4 met als referentiejaar 2006, wat **NIET** de laatste versie van verkeersmodel is. Er is momenteel reeds een modelversie 3.5 ter beschikking met als referentiejaar 2007.
- Enkel het referentiejaar 2006 kan worden geëvalueerd. De referentiesituatie 2020 evalueren is immers gewenst, zo worden effecten van maatregelen met een bovenlokale impact (bijvoorbeeld de ringweg te Ronse) alsook socio-demografische ontwikkelingen in de stedelijke netwerken (Waregem, Oudenaarde en Kortrijk) mee in rekening gebracht.
- De gemeente Anzegem situeert zich aan de rand van het verkeersmodel wat impliceert dat resultaten met betrekking tot grensoverschrijdend verkeer (richting Oost-Vlaanderen en Frankrijk) minder (tot niet) nauwkeurig zijn, doch duidelijk impact hebben op de verkeerssituatie in Anzegem.
- Het provinciale verkeersmodel is een macroverkeersmodel dat toelaat om regionale verplaatsingsstromen te evalueren. In het kader van het MER is het aangewezen om de impact van de variante omleidingswegen op het niveau van de kern Anzegem kwantitatief te onderbouwen. Indien hiervoor gebruik zou worden gemaakt van een verkeersmodel is sterk doorgedreven verfijning, zowel op het niveau van de zonering als op het niveau van het netwerk noodzakelijk.

Gezien de discipline Mens Verkeer een belangrijke discipline is gelet op het voorwerp van plan, maar eveneens de basisgegevens verstrekt waarop andere disciplines zullen verder werken, zijn goede basisgegevens die voldoende inzicht verschaffen in het functioneren van de verkeersstructuur van groot belang. Daarom volgende concrete voorstellen:

- Bij gebruik van verkeersmodellen de meest recente modelversie gebruiken en niet louter focussen op de 'bestaande' toestand. Het referentiejaar 2020 dient eveneens te worden geëvalueerd.
- Om de aard van het doorgaande verkeer in beeld te brengen is een herkomstbestemmingsanalyse door middel van bevraging van de weggebruikers aangewezen. In dit onderzoek worden de weggebruikers onder politiebegeleiding bevraged over hun herkomst en bestemming (op deelgemeente en zelfs straatniveau). Om het gebruik van de verkeersstructuur te Anzegem goed te begrijpen wordt dit onderzoek bij voorkeur zowel op de N382 als op de N36 uitgevoerd, met een specifieke onderzoeksdag voor autoverkeer en voor vrachtverkeer. Dit onderzoek zal toelaten om:
 - Het doorgaande verkeer te kunnen beoordelen op basis van de effectieve herkomst en bestemming in relatie tot de momenteel gevolgde route. Op basis van deze inzichten kunnen eventuele nieuwe planalternatieven ontstaan met ingrepen in de regionale



verkeersstructuur in de ruimere regio of kunnen andere functionele eisen voor de regionale wegstructuur worden naar voor gebracht.

- Het grensoverschrijdende verkeer beter te kunnen kalibreren in het verkeersmodel.
- Het bestemmingsverkeer tot Anzegem in detail en objectief in beeld te brengen: Als de enquêtering gebeurt tot op het niveau van de straat, dan kunnen mogelijke toekomstige stromen na eventuele aanleg van een omleidingsweg in relatie tot het centrum nauwkeurig worden bepaald.
- De gewenste wegfunctie van N382 en N36 sterker te onderbouwen. Het onderzoek zal inzicht verschaffen in de verplaatsingsstromen waarmee de selectie als secundaire weg kan worden onderbouwd.
- Vellige en leefbare doortochten in de kernen blijven prioritair en zijn permanente aandachtspunten

Na eventuele realisatie van een omleidingsweg zullen een aantal (nader te bepalen) straten onderdeel uitmaken van de toegangstructuur van de gemeente. De verwachte verkeersdruktedaling in de huidige doortocht zal zich deels verleggen naar de omleidingsweg en de aansluitende straten. Om de impact op het verkeerskundig functioneren en de leefkwaliteit in het algemeen in deze straten te kunnen beoordelen, is een meting van verkeersdrukke in de huidige toestand in deze straten aangewezen. Voor deze druktemetingen worden bij voorkeur slangtellingen over een langere periode uitgevoerd. Louter beroep doen op het macroverkeersmodel is onvoldoende; het model is immers onvoldoende gedetailleerd om op lokale wegen een nauwkeurige inschatting te maken van de verkeersstromen.

Om de effecten van de omleidingsweg op microniveau te analyseren met variante scenario's, is de opmaak van een gemeentelijk verkeersmodel Anzegem wenselijk en noodzakelijk.

3. Referentiesituatie

Het MER zal worden beoordeeld ten aanzien van de bestaande toestand (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 43). Het lijkt meer aangewezen de eventuele omleidingsweg te evalueren binnen een langetermijnsvisie voor de regio, waarbij rekening wordt gehouden met zowel ruimtelijke als verkeerskundige evoluties, bijvoorbeeld in het referentiejaar 2020, aangezien voor de huidige operationele macroverkeersmodellen momenteel ook 2020 als referentiejaar wordt gehanteerd. Het nulscenario 2020 kan dan als referentie worden gebruikt om (1) evoluties met betrekking tot de verkeersdrukke in Anzegem in beeld te brengen indien niets wordt ondernomen en (2) als referentiekader om de effecten van de planalternatieven te beoordelen. Zelfs indien geopteerd wordt voor het nulscenario dienen de effecten inzake verkeersveiligheid en leefbaarheid van de kern onderzocht te worden.



4. Aanbeveling met betrekking tot de planalternatieven

Planalternatieven op niveau van de regio

Het objectief van de planMER zou er moeten uit bestaan om planalternatieven te beoordelen op schaal van de vastgestelde problemen. Op basis van de beschikbare metingen kan het "doorgaande" verkeer voor Anzegem moeilijk worden gespecificeerd⁵. De aard van het doorgaande verkeer is bepalend voor de schaal waarop oplossingsrichtingen dienen te worden ontwikkeld. Lokaal doorgaand verkeer zou kunnen pleiten voor een omleidingsweg terwijl regionaal of zelfs interregionaal doorgaand verkeer meer gebaat zou zijn met een oplossing op regionaal of interregionaal niveau op maat van de waargenomen verkeersstromen.

Regionale benadering van de problematiek zou inhouden dat planalternatieven voor de regio worden ontwikkeld waarbij niet louter wordt gefocust op het grondgebied van Anzegem maar waarbij eveneens rekening wordt gehouden met een mogelijke optimalisatie van de verkeersstructuur in de randgemeenten. Door de problemen ook op een ander schaalniveau ter discussie te stellen wordt vermeden dat bij een eventuele negatieve evaluatie van de vier tracés meteen wordt teruggevallen op het nulscenario (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 44), zoals in het MER even wordt gesuggereerd. De regionale benadering is geografisch minstens te situeren tussen de E17 en de N8, aansluitende de N60 en betreft minstens delen van 2 provincies.

Detallering van de uitvoeringsalternatieven

Gezien de impact van de eventuele omleidingsweg op lokaal niveau het grootst zal zijn, dient in het MER het verkeerskundig concept van de planalternatieven voldoende te worden gedetailleerd. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de kruispuntvorm van de aan te sluiten straten, de locatie van de ongelijkvloerse doorsteken, het in beeld brengen van straten die worden afgesloten, verkeerstechnische knelpunten ter hoogte van de spooroverweg, gelijkvloerse spooroverweg, enz. Deze detaillering heeft tot doel om ook de effecten op de lokale straten op een voldoende manier, al dan niet modelmatig in beeld te brengen.

Tevens lijkt het in functie van de gemaakte vaststellingen noodzakelijk om variante verkeerskundige concepten per tracé te onderzoeken, bijvoorbeeld in de vorm van circulatiealternatieven, beperkingen in doorgang voor specifieke doelgroepen, enzovoort. De stelling dat kruispunten met verkeerslichten niet moeten worden onderzocht, overwogen of voorzien lijkt vanuit deze invalshoek voorbarig (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 47).

⁵ Met uitzondering van de uitgevoerde selected link analyses met het macroverkeersmodel. De gemaakte uitsneden laten niet toe de stromen te analyseren. Het probleem met betrekking tot de nauwkeurigheid van de grensoverschrijdende verplaatsingen blijft bestaan (vandaar het voorstel tot HB-onderzoek door middel van bevraging).



Evaluatie van de secundaire wegfunctie tussen E17 en N8

De selectie van een wegsegment tussen E17 en N8 als secundaire weg impliceert dat deze weg een regionale wegfunctie zou moeten vervullen. Vanuit het ideaal van de wegcategorisering betekent dit dat de gewenste functie, het gewenste gebruik en de gewenste vorm van de weg op elkaar worden afgestemd.

In de veronderstelling dat N382 (meer dan de N36) als drager voor deze wegfunctie het meest geschikt is⁶, is het aangewezen te onderzoeken in welke mate de eventuele omleidingsweg voldoende kan bijdragen aan deze gewenste functie. Is het oplossend vermogen van de verschillende alternatieve ringwegen voldoende zodat de weg naar de toekomst toe deze wegfunctie kan vervullen of blijven er bottlenecks onopgelost? Deze vraag kan enkel worden beantwoord door niet alleen de variante omleidingswegen voldoende gedetailleerd te evalueren, maar ook de overige wegsegmenten van N382 te screenen op probleempunten die mogelijks niet worden opgelost na realisatie van de omleidingsweg.

De conclusies die hieruit voortvloeien zouden een impact moeten kunnen hebben op de thans voorliggende planalternatieven.

5. Aanbeveling met betrekking afwegingskader mens verkeer

Kwantificeerbaarheid van gegevens

Terecht wordt gesteld dat de verkeersafwikkeling in hoofdzaak zal worden bepaald door de afwikkeling ter hoogte van de kruispunten (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 47). De verschillende variante inrichtingsvormen van de omleiding dienen dan ook voldoende gedetailleerd te worden geëvalueerd. Zoals reeds hiervoor gemotiveerd lijken de referentiegegevens uit het macroverkeersmodel niet geschikt om evaluaties op microniveau uit te voeren. Tevens dient het referentiejaar 2020 te zijn en niet 2006. Verdere actualisatie en detaillering van de verkeerskundige referentiedata zal dus noodzakelijk zijn om op kruispuntniveau uitspraken te kunnen doen.

Beoordeling van de effectgroepen

De omleidingsweg te Anzegem zal net zoals de huidige doortocht hoofdzakelijk een lokale verkeersfunctie vervullen⁷. Als gevolg hiervan zal het effect van de omleidingsweg in hoofdzaak leiden tot een rerouting van het bestemmingsverkeer naar het centrum van Anzegem. Dit impliceert dat de globale verkeersdruk te Anzegem, met uitzondering van het beperkt aandeel doorgaand verkeer, nooit steeds, zal het dan op een andere manier, het centrum van Anzegem zal belasten. Afhankelijk van de ligging van de eventuele omleidingsweg en de ingebouwde netwerkweerstand op zowel de huidige doortocht als nieuwe toegangswegen tot het centrum (Landergemstraat, Buyckstraat, Korte Winterstraat, Kalkstraat, Kortestraat, Petegemstraat,...) zal het verkeer zich herverdelen.

⁶ Dit zou kunnen blijken uit de resultaten van het HB-onderzoek op N36 en N382 in combinatie met een omgevingsanalyse van beide assen.

⁷ Dit is weliswaar een voorafname op de resultaten van de modevaluaties in 2020. Momenteel is enkel het huidige functioneren van de verkeersstructuur gekend



Gezien het profiel en karakter van (sommige) deze straten is een grondige evaluatie van de evoluties in verkeersveiligheid en leefbaarheid aangewezen. In het MER zou deze evaluatie kwalitatief gebeuren op basis van het ongevalrisico (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2010, pag. 46). Deze benadering lijkt onvoldoende om de effecten op vlak van verkeersleefbaarheid te kunnen inschatten. Gezien het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan stelt dat bij realisatie van een nieuwe weg, deze oplossing meer dan andere planalternatieven moet leiden tot een betere verkeersleefbaarheid (op het niveau van de volledige dorpskern van Anzegem) (PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2008, pag. 7), is grondige evaluatie van de evolutie van de verkeersleefbaarheid aangewezen. Er wordt voorgesteld gebruik te maken van de techniek van de verkeersleefbaarheidsindex⁸, toe te passen op zowel de huidige doortocht als op de nieuwe eventuele toegangswegen tot het centrum. Door middel van de verkeersleefbaarheidsindex (VLI) kan de verkeersleefbaarheid tot op zekere hoogte geobjectiveerd worden. De VLI beoordeelt een straatsegment op een aantal verkeerskenmerken (geluidshinder, overstekbaarheid, verkeerssnelheid, ongevallendichtheid) en ruimtelijke kenmerken (oppervlakteverdeling, voetpadbreedte, aanwezigheid van groenvoorzieningen en speelmogelijkheden, kwaliteit fietsvoorzieningen). Effectgroepen die momenteel niet aan bod komen en wel relevant lijken om in de afweging van de planalternatieven mee te nemen zijn:

- N382 als secundaire weg tussen E17 en N8: in welke mate dragen de verschillende planalternatieven bij tot de gewenste wegfunctie en welke probleempunten blijven onbehandeld ?
- Interactie van de alternatieven met fietsverkeer en voetgangers
- Interactie met routes voor uitzonderlijk vervoer

Namens het college van burgemeester en schepenen,

Patrick Vandeputte
Gemeentesecretaris



Victor Gerniers
Burgemeester

⁸ ASPERGES, VLEUGELS (2001), 'Impact van verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Objectieve en subjectieve factoren', Deel III, Verkeersleefbaarheid, synthese, februari 2001



6. Referenties

- PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2010); 'Plan-MER "PRUP Omleidingsweg Anzegem"', Nota voor Publieke Consultatie, studieopdracht uitgevoerd door Soresma nv, januari 2010.
- PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2008); 'Afweging bijkomende omleidingsweg op secundair niveau voor de kern Anzegem', Ontwerp – Einddocument, Brugge, mei 2008.
- PROVINCIE WEST-VLAANDEREN (2007); 'Analyse omleidingsweg Anzegem', studieopdracht uitgevoerd door MINT, 5 december 2007.



Gemeentebestuur
Wortegem-Petegem

08 APR. 2011
818/JV

Vlaamse Overheid
Dep. Leefmilieu, Natuur en Energie
Afd. Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Uw brief van : 14/1/2010
Uw referte : LNE/MER/PLIR-030/11.
Onze referte : 1.777.81-iv
Bijlagen : 1
Uw contactpersoon : Isabelle Vander Linden

Betreft : Plan-MER PRUP Omleidingsweg Anzegem

Geachte,

In antwoord op bovenvermeld schrijven vindt u als bijlage ons standpunt inzake dit dossier.

Gelieve ons te verontschuldigen voor de vergadering dd. 4 mei 2011 waarop de ontweptekst zal besproken worden.

Hoogachtend,

De Gemeentesecretaris,

Kateleen Van Houtte.



De Burgemeester,

Luc Vander Meerfen.

Provincie Oost-Vlaanderen	Arrondissement Oudenaarde	Gemeente Wortegem-Petegem
--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

ZITTING VAN 4 april 2011

Aanwezig : Vander Meeren Luc, Burgemeester-Voorzitter ;
Speleers André, Chudde Frank en Van Der Straeten Nicole, Schepenen ;
Fonteyne Kurt, Voorzitter O.C.M.W. – Schepen ;
Van Houtte Kateleen, Gemeentesecretaris.

DAGORDE : Plan-MER PRUP Omleidingsweg Anzegem. Advies

Het Schepencollege,

Gelet op het advies van het college dd. 1 februari 2010 n.a.v. de desbetreffende volledig verklaarde nota voor publieke consultatie waarbij gunstig advies gegeven werd op voorwaarde dat overwogen wordt om de Wortegemsesteenweg te categoriseren als lokale weg 2, vanaf de gemeentegrens tot aan de ringweg, na realisatie van die ringweg, om enige continuïteit over de gemeentegrenzen heen te betrachten;

Dat dit standpunt gebaseerd is op :

- ons goedgekeurd mobiliteitsplan dd. 4/6/2004;
- het planvoorstel waarin geopteerd wordt om, na realisatie van de omleidingsweg, slechts de gedeelten van de lokale wegen type 1 binnen de omleidingsweg in niveau te verlagen tot een lokale weg type 2 en dus het deel vanaf de omleidingsweg tot aan de gemeentegrens vermoedelijk type 1 zou blijven. Dit is ook tegen de bepaling van het GRS Anzegem waarin eveneens geopteerd werd om deze as te selecteren als lokale weg type 2;

Gelet op richtlijnen, die te raadplegen zijn op de website van de Dienst Mer, waarin onder bijlage III staat dat rekening gehouden werd met onze reactie;

Gelet op het schrijven van 17 maart 2011 van de Vlaamse overheid inzake de uitnodiging voor de bespreking van de ontwerptekst;

Gelet op het ontwerprapport waarin kan vastgesteld worden dat er n.a.v. onze opmerking geen wijzigingen aangebracht werden;

Dat het ons inziens nog steeds evident lijkt om het resterende stuk N494, genaamd Wortegemsesteenweg, tussen de nieuwe ringweg en de gemeentegrens eveneens te verlagen naar type 2 om een betere continuïteit te bekomen, over de gemeentegrenzen heen;

Dat er over geen andere opmerkingen geformuleerd worden op de voorliggende nota;

BESLUIT :

Provincie Oost-Vlaanderen	Arrondissement Oudenaarde	Gemeente Wortegem-Petegem
--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

Art.1. De ontwerptekst wordt gunstig geadviseerd op voorwaarde dat overwogen wordt om de Wortegemsesteenweg te categoriseren als lokale weg 2, vanaf de gemeentegrens tot aan de ringweg, na realisatie van die ringweg, om enige continuïteit over de gemeentegrenzen heen te betrachten.

Art.2. Een afschrift van dit besluit wordt overgemaakt aan de dienst Mer van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie en aan de gemeente Anzegem.

Namens het College,

De Gemeentesecretaris,
get. Van Houtte Kateleen.

De Burgemeester-Voorzitter,
get. Vander Meeren Luc.

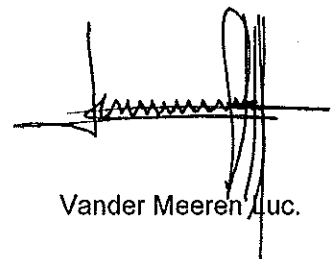
Voor eensluidend afschrift,

De Gemeentesecretaris,

De Burgemeester,



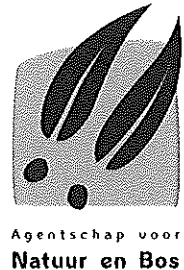
Van Houtte Kateleen.

Vander Meeren Luc.

Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

29 APR. 2011
972/ JV



uw kenmerk
LNE/MER/PLIR-030/11/

ons kenmerk
AVES/11/1427

bijlagen

vragen naar / e-mail
Stijn Loose
stijn.loose@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer
050 45 41 53

datum

28 APR. 2011

Betreft Plan MER – PRUP omleidingsweg Anzegem
Decreet betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002
(B.S. 13/02/2003)
Bespreking ontwerp tekst

Geachte,

Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft de voorliggende aanvraag met belangstelling doorgenomen.

Het voorliggende document vertoont ons inziens geen tekortkomingen voor de in ons beleidsdomein relevante milieudisciplines. We gaan akkoord met de beschrijving van de milieueffecten en de interpretatie van de resultaten.

Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat akkoord met de beschrijving van de milieueffecten en de interpretatie van de resultaten.

Met vriendelijke groeten

Ir. Brenda Bussche
Provinciaal directeur



20 APR. 2011
90715V
(plir0030)

AFDELING MILIEU-, NATUUR- EN ENERGIEBELEID

Jeroen Visser
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk

ons kenmerk
WAK\ 015_AK_plan-MER
PRUP Omleidingsweg
Anzegem

contactpersoon
Annelore Kinds
059 56 52 55
annelore.kinds@delijn.be

Oostende
8 april 2011

Plan-MER PRUP Omleidingsweg Anzegem

Beste

Wij hebben uw brief van 17 maart 2011 goed ontvangen.

In eerste instantie willen wij ons verontschuldigen voor de plenaire vergadering van 4 mei 2011.

Daarnaast hebben wij ook een opmerking op het dossier. De lijnvoering die wordt weergegeven op p45 van het document is niet volledig. Deze zou als volgt moeten worden aangevuld:

- 72 Kortrijk-Harelbeke-Deerlijk-Anzegem
- 81 Roeselare-Izegem-Ingelmunster-Anzegem
- 85 Spiere - Avelgem - Anzegem - Waregem
- 89 Belbus Anzegem

Graag blijven wij betrokken bij het verdere verloop van de procedure.

Met vriendelijke groeten

Luc De Man
Directeur

19 APR. 2011
902/JV



toerisme
vlaanderen

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk
LNE/MER/PLIR-030/11
contactpersoon
Steven Valcke

ons kenmerk
e-mail
steven.valcke@toerismevlaanderen.be

plaats
Brussel
telefoonnummer
02 504 04 16

datum
faxnummer
02 504 03 77

MER voor RUP 'Omleidingsweg Anzegem'

Geachte

Na een grondige analyse van het MER voor het RUP 'Omleidingsweg Anzegem' heeft Toerisme Vlaanderen geen opmerkingen en gaat bijgevolg akkoord met de conclusies..

Met vriendelijke groeten

Voor de administrateur-generaal, afwezig

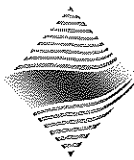

Dea Winkeler 15/04/11

Peter De Wilde
administrateur-generaal



INTERN VERZELFSTANDIGD AGENTSCHAP
MET RECHTSPERSOONLIJKHEID
VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Toerisme Vlaanderen - Grasmarkt 61 - 1000 Brussel - België
T +32 2 504 03 00 - F +32 2 504 03 77 - www.toerismevlaanderen.be - www.visitflanders.com
KBC 435-4518351-74 - IBAN BE16 4354 5183 5174 - BIC: KREDBEBB - BTW: BE 0225.944.375



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

18 APR. 2011

889/5V

Afdeling Milieu-, Natuur- en
Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Uw kenmerk
LNE/MER/PLIR-030/11

Ons kenmerk
A/039.002.104
V2011N303510

Contactpersoon
Sofie Deraus

Bijlagen

Telefoon
09-235 01 85

Fax
09-268 02 81

E-mail
Sofie.deraus@wenz.be

Datum
14 april 2011

Betreft

Boven-Schelde
Anzegem
Advies i.k.v. ontwerp tekst Plan-MER van het PRUP Omleidingsweg
Anzegem

Geachte

Hierbij deel ik u mede dat Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) geen opmerkingen heeft op de ontwerp tekst van de plan-MER voor het PRUP 'Omleidingsweg Anzegem'.

Het voorliggend RUP onderzoekt vier mogelijke omleidingswegen rond de kern van Anzegem en dit omwille van problemen betreffende de verkeersleefbaarheid. Aangezien het plangebied op meer dan 3 km van de Boven-Schelde ligt, is er geen impact te verwachten op deze waterweg en de werking van W&Z.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

ir. Agnes Peil
afdelingshoofd

Enig correspondentieadres

Waterwegen en Zeekanaal NV • afdeling Bovenschelde
Nederkouter 28 • 9000 Gent • tel. + 32 9 268 02 11 • fax + 32 9 268 02 72
e-mail: bovenschelde@wenz.be • website: www.wenz.be

Maatschappelijke zetel

Oostdijk 110 • 2830 Willebroek • tel. + 32 3 860 62 11 • fax + 32 3 860 63 03

KBC 435-4528321-53 • Buitenland BIC:KREDBEBB-IBAN nr.: BE53 4354 5283 2153 • BTW BE-0254.028.251 • RPR Mechelen

