5. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

5.1. MESO-NIVEAU – BESTAANDE TOESTAND

5.1.1. Tellingen Moen 2003

In 2003 werd door de gemeente Zwevegem de opdracht gegeven aan Leiedal om de verkeersstromen in de omgeving van Moen in kaart te brengen.

De probleemstelling was toen als volgt omschreven:

"Bereikbaarheid en leefbaarheid Moen: De deelkern Moen is gelegen ten zuiden van de N8 langs het kanaal Bossuit – Kortrijk. Naast de historische bedrijvigheid kwam er ook nog het bedrijventerrein Moen-Trekweg en het IMOG –stort. Dit trekt vandaag heel wat verkeer aan, dat zich een weg moet banen doorheen het centrum van Moen. Vandaag is er nog geen goede aftakking voorzien op de N8 ter hoogte van de Keiberg." [studie Bereikbaarheid Moen, 2003]

Er werd een kentekenonderzoek gevoerd op de invalswegen van en naar Moen:

"Bij dit onderzoek wordt een kordon gelegd rond het centrum van Moen, Moen-Trekweg, het IMOG-stort en de Kanaalweg. Alle verkeer wordt geregistreerd met bijzondere aandacht voor vrachtwagens. Dit onderzoek blijft niet beperkt tot de ochtendspits maar er wordt geregistreerd tot 11 uur, dit om de intensiteiten van het (vrachtwagen)verkeer ook te kennen buiten de spitsuren. Voor dit onderzoek werden in totaal 6 telposten gebruikt waarbij ook telkens de twee richtingen werden geregistreerd:

1. Stationsstraat
2. Bossuitstraat
3. Oeverlaan
4. Verzetslaan
5. Kraaibosstraat
6. Sluislaan" [studie Bereikbaarheid Moen, 2003]

RESULTATEN KENTEKENONDERZOEK

"Algemeen

- In totaal werden tijdens het onderzoek tussen 7u30 en 11u00, 2.510 voertuigen geteld, waarvan 1.622 herkomst of bestemming hadden binnen het kordon.
- De verkeersstromen in Moen worden in belangrijke mate gegenereerd door herkomst en bestemmingsverkeer, voertuigen die nu eenmaal in het kordon moeten zijn of van daaruit vertrekken.
- Het grootste deel van de voertuigen rijdt het kordon binnen of buiten via de Stationsstraat, 43,38%.
- *De Sluislaan heeft een beperktere rol en functioneert vandaag dus niet als alternatief om de kern van Moen te ontlasten.*
- In Moen zelf zijn twee belangrijke doorgaande bewegingen vast te stellen: vanuit de Stationsstraat richting Bossuit (via Bossuitstraat) en Stationsstraat – Verzetslaan.
- De Bossuitstraat is duidelijk de belangrijkste verbinding in het zuiden. Het parallelle alternatief langs het kanaal (Oeverlaan) wordt veel minder gebruikt.

Vrachtwagens

- Gedurende het ganse onderzoek werden in totaal 381 vrachtwagens geregistreerd die ergens het kordon binnen of buiten reden.
- Van alle geregistreerde voertuigen bleek 15,17% vrachtverkeer te zijn.
- Ook voor vrachtverkeer blijkt de Stationsstraat de belangrijkste invalsweg om Moen te bedienen.
- *Het alternatief via de Sluislaan (richtingbord op N8 naar IMOG stort) wordt gebruikt maar het totale effect is eerder miniem te noemen (40 vrachtwagens gedurende drie en half uur onderzoek)."* [studie Bereikbaarheid Moen, 2003]

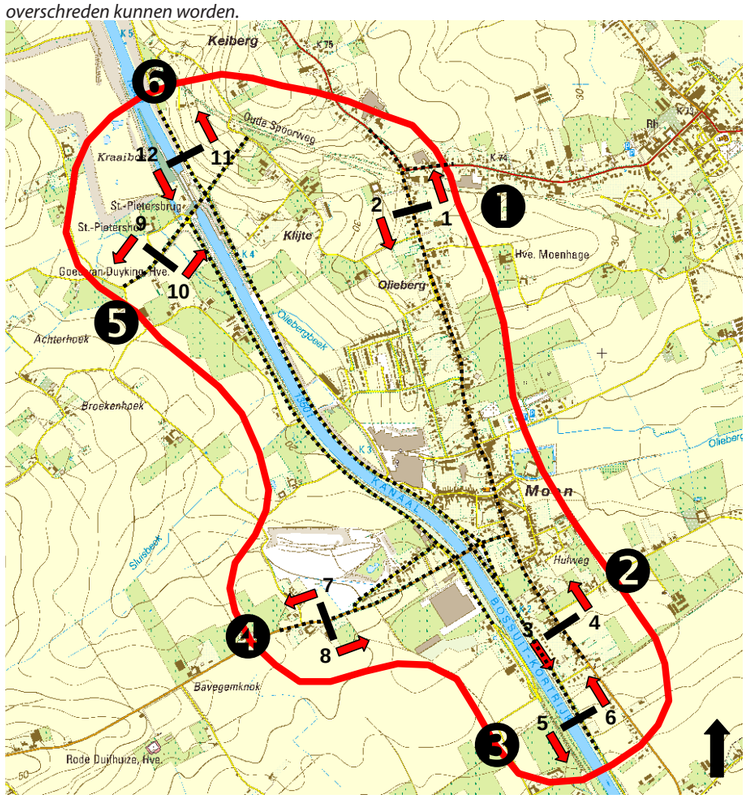
EVALUATIE I.F.V. VERKEERSLEEFBAARHEID

De max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid is:

- voor een 'woonstraat' (2x1 weg zonder scheiding verkeersdeelnemers) beperkt tot max. 250 pae/richting/u
- voor 'lokale verbindingswegen' (2x1 weg met een groot aantal kruispunten) beperkt tot max. 650 pae/richting/u
- voor 'hoofdinvalswegen' (secundaire weg met 2x1 rijvakken, weinig k.800 pae/richting/u

Uit de tellingen uit 2003 - waarbij de volledige ochtendspits (3,5u) werd weergegeven - blijkt dat het verkeer op alle wegen ruimschoots onder de capaciteitsgrenzen blijft voor woonstraten. De grootste drukte werd gemeten op de Stationsstraat richting N8, met 618 pae/richting/3,5u. Dit betekent een richtwaarde van ca. 177 pae/richting/u, wat beneden de capaciteitsgrens van woonstraten blijft.

Wel moet hierbij opgemerkt worden dat het verkeer gemeten in de 3,5u durende ochtendspits sterk geconcentreerd kan zijn in de tijd - bvb. tussen 7u30 en 8u30. Hierdoor zou op deze piekmomenten de capaciteit van de weg (i.f.v. verkeersleefbaarheid) toch bereikt of zelfs overschreden kunnen worden.

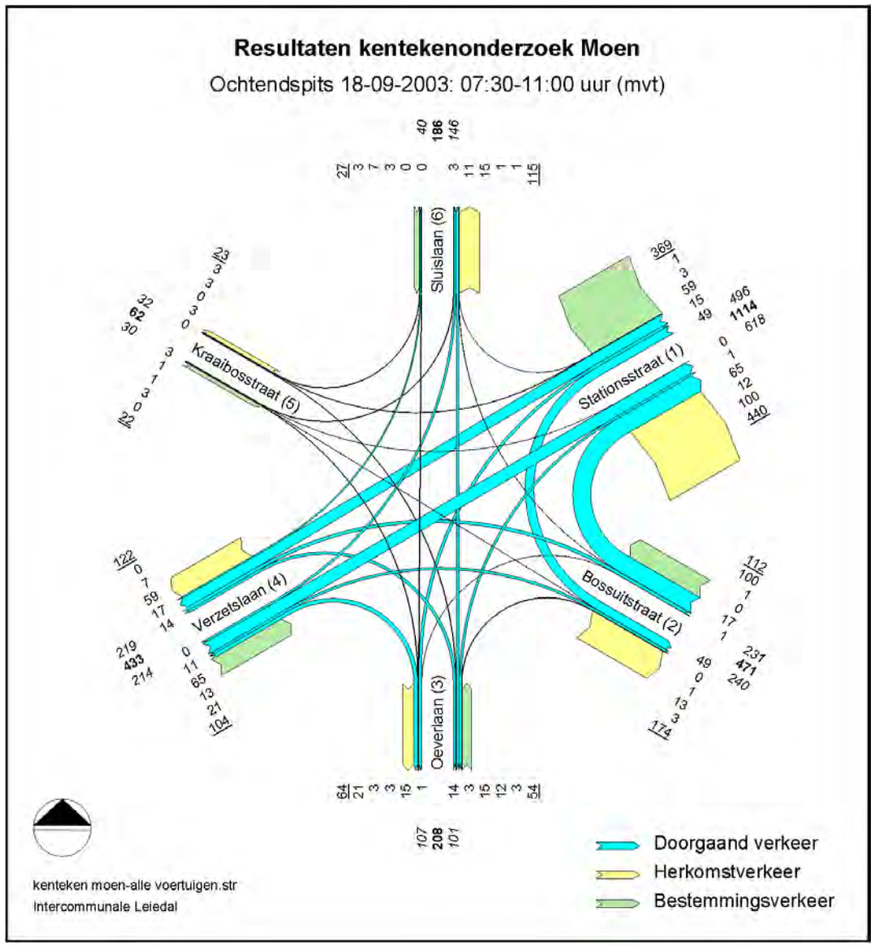


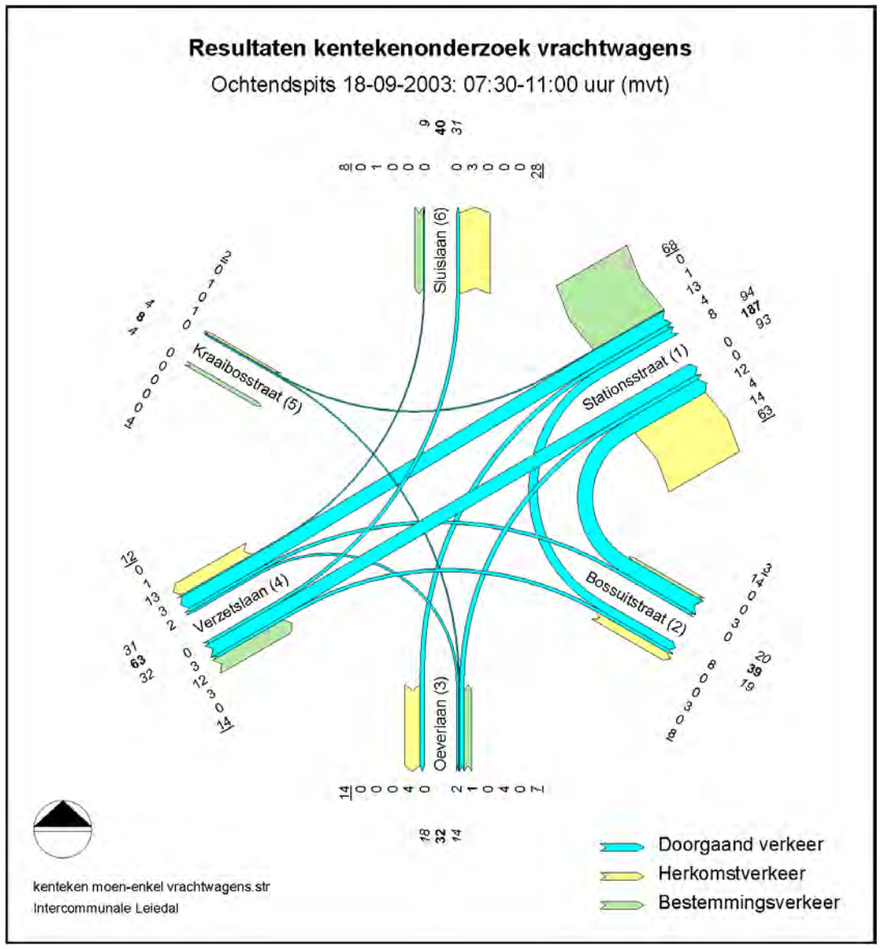
ALLE VOERTUIGEN

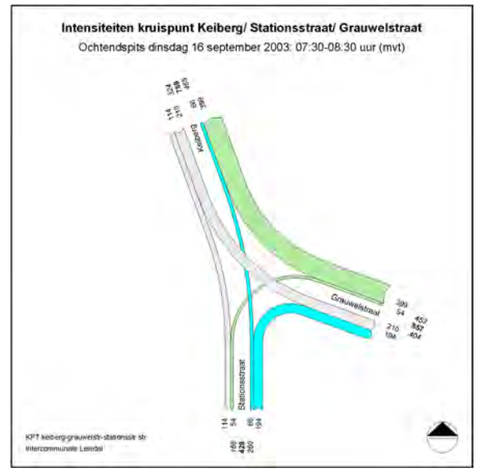
	Stations-straat - richting 1	Bossuit-straat - richting 3	Oeverlaan - richting 5	Verzets-laan - richting 7	Kraaibos-straat - richting 9	Sluislaan - richting 11	totaal match	totaal	bestemming	% doorgaand
Stationsstraat - richting 2		49	15	59	3	1	127	496	369	25,60%
Bossuitstraat - richting 4	100		1	17	0	1	119	231	112	51,52%
Oeverlaan - richting 6	12	3		14	3	15	47	101	54	46,53%
Verzetslaan - richting 8	65	13	21		0	11	110	214	104	51,40%
Kraaibosstraat - richting 10	1	1	3	0		3	8	30	22	26,67%
Sluislaan - richting 12	0	0	3	7	3	18	31	58	27	53,45%
totaal match	178	66	43	97	9	49	442	1130	688	
totaal	618	240	107	219	32	164	1380	2510		
herkomst	440	174	64	122	23	115	938			
% doorgaand	28,80%	27,50%	40,19%	44,29%	28,13%	29,88%	32,03%			

ENKEL VRACHTWAGENS

	Stations-straat - richting 1	Bossuit-straat - richting 3	Oeverlaan - richting 5	Verzets-laan - richting 7	Kraaibos-straat - richting 9	Sluislaan - richting 11	totaal match	totaal	bestemming	% doorgaand
Stationsstraat - richting 2		8	4	13	1	0	26	94	68	27,66%
Bossuitstraat - richting 4	14		0	3	0	0	17	20	3	85,00%
Oeverlaan - richting 6	4	0		2	1	0	7	14	7	50,00%
Verzetslaan - richting 8	12	3	0		0	3	18	32	14	56,25%
Kraaibosstraat - richting 10	0	0	0	0		0	0	4	4	0,00%
Sluislaan - richting 12	0	0	0	1	0	6	7	15	8	46,67%
totaal match	30	11	4	19	2	9	75	179	104	
totaal	93	19	18	31	4	37	202	381		
herkomst	63	8	14	12	2	28	127			
% doorgaand	32,26%	57,89%	22,22%	61,29%	50,00%	24,32%	37,13%			







5.1.2. MER-rapport IMOG 2009

VERKEERSTELLING OMGEVING IMOG

In het kader van het MER-rapport dat werd opgemaakt voor de IMOG-site te Moen werd plaatselijk een beperkte verkeerstelling uitgevoerd (op 14 mei 2009 om 10u20). Hierbij werden gedurende een korte tijdsspanne (10 à 15 min.) alle vervoerseenheden geteld, waarna de cijfers geëxtrapoleerd werden naar 1u op een normale werkdag.

Dit wordt vervolgens vergeleken met de maximale capaciteit van de bestaande wegen *(MER-rapport p. 379)*:

	max. capaciteit rijrichting (p.e./richting/dag)	**huidige bezetting op weekdag**	**huidige bezetting op weekdag (%)**
Sint-Pietersbruglaan (richting Bossuit)	20.000	488	2,44
Sint-Pietersbruglaan (richting Zwevegem)	20.000	210	1,05
Sluislaan	14.000	935	6,68
Verzetslaan (richting kanaal)	20.000	964	4,82
Verzetslaan (richting Sint-Denijs)	20.000	1.758	8,79
Keiberg (richting Zwevegem)	14.000	5.368	38,34
Keiberg (richting Moen)	14.000	9.667	69,05
Oeverlaan (richting Moen)	20.000	600	3,00
Oeverlaan (richting Avelgem)	20.000	922	4,61

Uit deze cijfers van de MER-rapportage blijkt dat de capaciteit van de bestaande wegen nergens wordt overschreden.

FOCUS OP VERKEERSLEEFBAARHEID

Toch moet hierbij de opmerking gemaakt worden dat de maximumcapaciteit van wegen i.f.v. verkeersleefbaarheid vaak anders wordt ingeschat. Zo is de max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid lager dan de theoretische capaciteit.

		max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid in pae/richting/u	max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid in pae/richting/dag(°)	betreffende straten
woonstraat	2x1 weg zonder scheiding verkeersdeelnemers	250	4.000	Sluislaan (*)
lokale verbindingsweg	2x1 weg met een groot aantal kruispunten	650	10.400	~~Sluislaan~~ (*) St-Pietersbruglaan Verzetslaan Oeverlaan
stedelijke hoofdstraat	2x1 weg met groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	19.200	Keiberg (**)
hoofdinvalsweg	secundaire weg met 2x1 rijvakken, weinig kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	28.800	~~Keiberg~~ (**)

(°) Omrekening van capaciteit/u naar capaciteit/dag: x16 (aanname dat het grootste deel van het verkeer plaatsgrijpt gedurende de 16u tussen 6u 's ochtends en 22u 's avonds).
(*) Hoewel de Sluislaan theoretisch gezien kan beschouwd worden als een 'lokale verbindingsweg', wordt deze o.w.v. de beperkte breedte beschouwd als 'woonstraat' voor de berekening van de maximumcapaciteit.
(**) Hoewel de Keiberg theoretisch gezien kan beschouwd worden als een 'hoofdinvalsweg', wordt deze o.w.v. het bochtige tracé en de naastgelegen woningen beschouwd als 'stedelijke hoofdstraat' voor de berekening van de maximumcapaciteit.

Voorgaande tabel kan opnieuw opgesteld worden, rekening houdend met deze aangepaste maximumcapaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid:

	max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid (pae/richting/dag)	**huidige bezetting op weekdag**	**huidige bezetting op weekdag (%)**
Sint-Pietersbruglaan (richting Bossuit)	10.400	488	4,69
Sint-Pietersbruglaan (richting Zwevegem)	10.400	210	1,05
Sluislaan	4.000	935	23,38
Verzetslaan (richting kanaal)	10.400	964	9,27
Verzetslaan (richting Sint-Denijs)	10.400	1.758	16,90
Keiberg (richting Zwevegem)	19.200	5.368	27,96
Keiberg (richting Moen)	19.200	9.667	50,35
Oeverlaan (richting Moen)	10.400	600	5,77
Oeverlaan (richting Avelgem)	10.400	922	8,87

Ook uit deze aangepaste cijfers blijkt dat de capaciteit van de bestaande wegen i.f.v. verkeersleefbaarheid nergens wordt overschreden - al is de bezetting op de Keiberg richting Moen wel duidelijk het grootst. Op piekmomenten, bvb. tijdens de ochtendspits, kan de bezetting een stuk hoger liggen dan de gemiddelde 50,35% over de hele dag.

VERKEERSGENERATIE EIGEN AAN HET BEDRIJF IMOG

De transportgegevens van het bedrijf voor 2008 tonen volgende vervoersmiddelen en -bewegingen (voor in- en uitgaand verkeer over de weg) *(samenvatting o.b.v. MER-rapport p. 383)*:

	hoeveelheid goederen vervoerd (ton)	aantal eenheden	
auto + aanhangwagen	5.353	10.705	wagens: 10.705
opleggers	26.325	1.317	zwaar vervoer over de weg: 10.659 eenheden
containerwagen	4.308	392	
containerwagen + aanhangwagen	69.868	3.678	
container 3-asser	25.549	2.323	
container 4-asser	1.509	101	
perswagen	21.384	2.673	
chemokar	3	1	
citytrailer	4.008	174	
schip	3.752	8	over water
dumper A25	60.954	3.113	intern verkeer: 10.368 eenheden
opleggers stortplaats & klei-ontginning	145.100	7.255	
TOTAAL	**368.113**	**31.740**	

In de toekomst zal het transport van en naar het bedrijf wijzigen door een uitbreiding van bepaalde activiteiten (lagunering). Het aantal eenheden wordt in de toekomst geschat op 33.556, en de hoeveelheid verplaatste goederen op 503.181 ton. *(MER-rapport p. 397)* Het betreft dus een eerder beperkte toename van de hoeveelheid verkeer, maar wel een grotere toename (+37%) van de hoeveelheid verplaatste goederen.

INSCHATTING MODAL SPLIT IMOG

IMOG gebruikte in 2008 ca. 140 vrachtwagens per dag voor het goederenvervoer via de openbare weg en het intern vervoer (maar zonder het vervoer tussen kade en bedrijf). *(MER-rapport p. 386)*
Na de uitbreiding met de lagunering wordt het aantal vrachtwagens per dag geschat op ca. 152. *(MER-rapport p. 399)*
Ca. 65% van de personeelsleden neemt de wagen van en naar het werk, en ca. 30% maakt gebruik van de fiets, bromfiets of motorfiets. *(MER-rapport p. 386)*
Na de uitbreiding met de lagunering wordt het aantal bijkomende personeelsleden geschat op 3 à 4, waardoor het personeel zal instaan voor ca. 144 pae/dag *(MER-rapport p. 399)*

	bestaande situatie		nieuwe toestand	
	aantal units	aantal pae/dag	aantal units	aantal pae/dag
goederen-vervoer	140 vrachtwagens/ dag	560 pae/dag	152 vrachtwagens/ dag	608 pae/dag
personeel	61 wagens/dag	140 pae/dag	*(zelfde modal split)*	144 pae/dag
	1 moto/dag			
	25 fietsen/dag			
	3 voetgangers			
	6 carpoolers			
TOTAAL		700 pae/dag		752 pae/dag
		= 350 pae/ richting/dag		= 376 pae/ richting/dag

TOETSING CAPACITEIT T.G.V. UITBREIDING IMOG

Er wordt een Worst Case Scenario gehanteerd waarbij al het bedrijfsgerelateerd vervoer (incl. ingeschatte verkeer t.g.v. uitbreiding) (= 376 p.e./richting/dag) bijkomend over elke weg "gestuurd" wordt. *[de tabel uit het MER-rapport werd, zoals eerder beargumenteerd, omgerekend naar de maximum-capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid, nvdr.]*

	max. capaciteit i.f.v. verkeers-leefbaarheid (pae/richting/dag)	nieuwe bezetting op weekdag	nieuwe bezetting op weekdag (%)
Sint-Pietersbruglaan (richting Bossuit)	10.400	864	8,31%
Sint-Pietersbruglaan (richting Zwevegem)	10.400	586	5,63%
Sluislaan	4.000	1.311	32,78%
Verzetslaan (richting kanaal)	10.400	1.340	12,88%
Verzetslaan (richting Sint-Denijs)	10.400	2.134	20,52%
Keiberg (richting Zwevegem)	19.200	5.744	29,92%
Keiberg (richting Moen)	19.200	10.043	52,31%
Oeverlaan (richting Moen)	10.400	976	9,38%
Oeverlaan (richting Avelgem)	10.400	1.298	12,48%

Zelfs wanneer in het worst case scenario al het bestaande bedrijfsgerelateerd vervoer bijkomend op de wegen wordt gestuurd, wordt de capaciteit van de beschouwde wegen niet overschreden. *(MER-rapport p. 386-387)* Ook na de uitbreiding met de lagunering wordt er verwacht dat de capaciteit van de beschouwde wegen nergens zal worden overschreden. *(MER-rapport p. 400)*

5.1.3. Verkeersgeneratie Moen-Trekweg

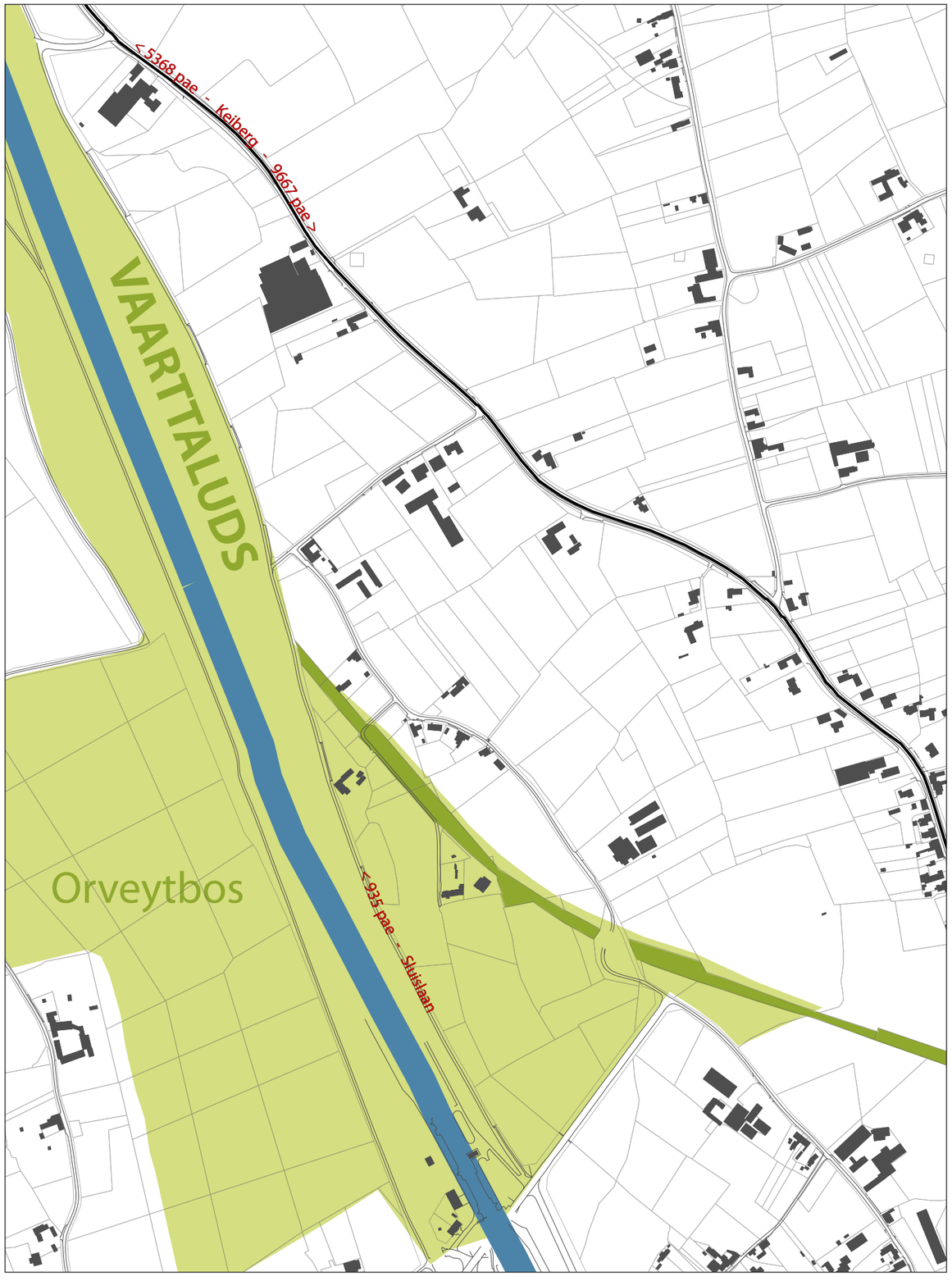
(bron: inschatting o.b.v. kencijfers en schaalgrootte aanwezige bedrijven)
Bedrijventerrein van ca. 11,7 ha (huidige invulling: 18 kleinere bedrijven) + 1 groter bedrijf (Bekaert)
Verkeersgeneratie:

	aantal pae/spitsuur	aantal pae/dag
personenwagens (werknemers)	32 pae/spitsuur	248 pae/dag
goederenvervoer	12 pae/spitsuur	132 pae/dag
TOTAAL	44 pae/spitsuur	380 pae/dag
		= 190 pae/richting/dag

Dit betreft een inschatting van het huidige verkeer, gegenereerd door het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Dit verkeer zit in principe dan ook reeds vervat in de door IMOG uitgevoerde tellingen.

Er kan rekening gehouden worden met de uitbreiding van de gevestigde bedrijven op Moen-Trekweg door uit te gaan van een verdubbeling van het verkeer dat ze genereren. Om de gevolgen hiervan in te schatten, moet het huidige verkeer dus vermeerderd worden met 190 pae/richting/dag.

De Keiberg blijkt in de analyses m.b.t. IMOG het meest kritieke punt, waar - rekening houdend met het worst case scenario (zie hiervoor) - een bezetting van 10.043 pae/ richting/dag bereikt wordt (richting Moen). Een vermeerdering van het verkeer met 190 pae/richting/dag (t.g.v. groei bedrijven in Moen-Trekweg) brengt de huidige bezetting op deze plek op 10.233 pae/richting/dag (10.043 + 190 pae/richting/dag), zijnde een toename met 1,9%. Zelfs indien rekening gehouden wordt met een verdubbeling van het verkeer van en naar Moen-Trekweg, neemt de bezettingsgraad op het drukste punt dus maar zeer beperkt toe.


VAARTTALUDS
Orveytbos
< 5368 pae - Keiberg - 9667 pae >
< 935 pae - Stuislaan

< 210 pae - Sint-Pietersbruglaan - 488 pae >
< 1758 pae - Verzetslaan - 964 pae >
< 600 pae - Oeverlaan - 922 pae >

5.2. MICRO-NIVEAU – BESTAANDE TOESTAND

KRUISPUNT N8/STATIONSSTRAAT

In 2003 werd door de gemeente Zwevegem de opdracht gegeven aan Leiedal om de verkeersstromen in de omgeving van Moen in kaart te brengen. Er werd een kentekenonderzoek gevoerd op de invalswegen van en naar Moen. *(zie "6.1.1. Tellingen Moen 2003" op pag. 32)*

Tevens werd een kruispunttelling uitgevoerd t.h.v. het kruispunt N8-Stationsstraat: "Nodig om, op de N8, de afslaande beweging in kaart te brengen richting Moen, dit als aanvulling bij het kentekenonderzoek van Heestert en het onderzoek in Moen." [studie Bereikbaarheid Moen, 2003]

RESULTATEN KRUISPUNTTELLING N8 - STATIONSSTRAAT (2003)

- "Deze resultaten werden wel omgerekend naar pae, volgens deze telling worden ter hoogte van de Gauwelstraat gemiddeld 857 pae/u geregistreerd
- De belangrijkste voertuigstroom gaat in de ochtend richting Kortrijk
- Vanuit de Stationsstraat blijkt nog relatief veel verkeer ook de Gauwelstraat in te slaan (194 pae)
- Opmerkelijk is dat de 2 conflictbewegingen (Gauwelstraat naar Stationsstraat en vanuit de Stationstraat richting Keiberg) relatief weinig wordt gemaakt (respectievelijk 54 en 66 keer per uur)" [studie Bereikbaarheid Moen, 2003]

In de praktijk blijkt de aansluiting van de Stationsstraat op de N8 toch voor heel wat verkeershinder te zorgen in Moen: door de moeilijke verkeerssituatie en de beperkte zichtbaarheid verloopt het invoegen op de N8 vanaf de Stationsstraat erg moeizaam. Dit is zeker het geval voor de zgn. conflictbewegingen (Gauwelstraat naar Stationsstraat en vanuit de Stationstraat richting Keiberg), maar zelfs voor rechtsafslaand verkeer vanuit de Stationsstraat richting Gauwelstraat.

Door de moeilijke invoegbeweging ontstaat file-opbouw op de Stationsstraat. Dit probleem heeft vooral impact op het lokaal verkeer doorheen Moen-centrum, en is minder gelinkt aan het verkeer vanuit IMOG - aangezien verkeer vanuit IMOG voornamelijk gebruik maakt van de route langsheen het kanaal, en dus meer noordelijk op de N8 aansluit.

ZWAAR VERKEER

Lokaal zorgt zwaar verkeer wel voor problemen met de verkeersleefbaarheid. Zo krijgen de Verzetslaan en vooral de kleinschaliger Steenbakkersstraat heel wat zwaar verkeer te verwerken, wat een belasting vormt voor de lokale bewoners.
Ook de Bossuitstraat, Kerkstraat en Stationsstraat krijgen heel wat zwaar verkeer te verwerken. Dit zwaar verkeer doorheen de doortocht van Moen vormt een belasting voor de lokale bewoners en een bedreiging voor de verkeersveiligheid.
In de Sluislaan tot slot, treedt het zwaar verkeer vooral in conflict met de zachte weggebruikers.

5.3. CONCLUSIE BESTAANDE TOESTAND

MESO-NIVEAU

Uit de tellingen uit 2003 bleek dat de verkeerscapaciteit van de toen onderzochte wegen nergens overschreden werd, ook niet i.f.v. verkeersleefbaarheid.

Wel bleek dat de verkeersdrukte in de Stationsstraat het grootst was, en op piekmomenten de leefbaarheidsdrempel kan bereiken of zelfs overschrijden.

Uit de verkeerstelling van IMOG (i.k.v. MER) en de inschatting van het toekomstige verkeer blijkt dat de capaciteit van de omliggende wegen rondom IMOG niet wordt overschreden, ook niet i.f.v. verkeersleefbaarheid.

Ook indien bijkomend verkeer (t.g.v. IMOG of t.g.v. Moen-Trekweg) over de bestaande wegen gestuurd wordt (bovenop huidige tellingen incl. verkeer IMOG), wordt de capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid niet overstegen op de in het MER-rapport onderzochte wegen. De activiteiten van IMOG of Moen-Trekweg veroorzaken op meso-niveau dus geen (bijkomend) probleem wat betreft verkeerscongestie of verkeersleefbaarheid.

MICRO-NIVEAU

Op micro-niveau stelt zich op vandaag vooral een probleem ter hoogte van de aansluiting van de Stationsstraat op de N8. Hoewel de verkeersintensiteiten hier niet dermate hoog zijn en de capaciteit niet overschreden wordt, zorgt de specifieke opbouw van het kruispunt toch voor file-opbouw en onveilige verkeerssituaties.

Verder is zwaar verkeer op een aantal plekken, waaronder de doortocht van Moen, ook een bedreiging voor de verkeersleefbaarheid van de lokale bewoners en de verkeersveiligheid van zachte weggebruikers.

6. HAALBAARHEIDSSTUDIE ONTSLUITING BEDRIJVENZONE MOEN–TREKWEG EN IMOG

6.1. CONTEXT

In 2013 gaf het CBS van de gemeente Zwevegem de opdracht aan Leiedal tot de opmaak van een haalbaarheidsstudie rond de problematiek van de ontsluiting voor IMOG en Moen-Trekweg. Deze studie vormde een verlengstuk (verbreden en verdiepen) van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Zwevegem. Het was de bedoeling om a.h.v. deze studie de haalbaarheid (verkeerskundig/planologisch/financieel/maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak) te onderzoeken tussen verschillende alternatieven voor een lokale ontsluiting van IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg.

In een eerste fase van deze studie werden een 7-tal verschillende tracés onderzocht. Tijdens de opmaak van deze studie werd overleg gepleegd met verschillende stakeholders. Op basis van de resultaten van deze studie en van het overleg met de stakeholders werden een 3-tal scenario's weerhouden.

Op dat moment werd beslist over te gaan tot het opmaken van een RUP. In dit RUP zullen de 3 overblijvende tracés verder moeten worden onderzocht, waarna uiteindelijk tot één voorkeurstracé zal moeten worden gekomen.

In wat volgt schetsen we eerst welke uitgangspunten aan de basis lagen van de haalbaarheidsstudie, welke tracés onderzocht werden en welke thema's hierbij aan bod kwamen.
In het volgende hoofdstuk *(zie "7. Planningsopties" op pag. TN-57)* wordt meer in detail ingegaan op de 3 scenario's die uiteindelijk weerhouden werden i.f.v. de opmaak van voorliggend RUP.

6.2. UITGANGSPUNTEN HAALBAARHEIDSSTUDIE

6.2.1. Enkel een lokale ontsluiting voor bedrijvigheid Moen, geen doortrekking van N391 tot in Bossuit

Uitgangspunt van de studie is dat er naar een alternatieve ontsluiting gezocht wordt op lokaal niveau: bedoeling is dat elke alternatieve route uiteindelijk aantakt op de bestaande gewestweg N8 (Keiberg), die ter hoogte van de kanaalbrug van Knokke aansluit op de N391. Het is niet de bedoeling dat de N391 langs het kanaal (of via de Sluislaan) wordt doorgetrokken tot in Bossuit. Dit is een uitgangspunt vanuit mobiliteitsstudie voor het interfluvium van de provincie West-Vlaanderen. Het gaat dus enkel over een lokale alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein van Moen-Trekweg en IMOG. Uiteraard moet deze alternatieve route dan ook geschikt zijn voor zwaar verkeer.

6.2.2. Geen ontsluiting van vrachtverkeer doorheen het centrum van Moen

Gezien de reeds bestaande hinder t.h.v. de doortocht van Moen en gezien de klachten rond verkeersonleefbaarheid, wordt een route doorheen het centrum van Moen (Bossuitstraat - Kerkstraat - Stationsstraat) dan ook niet beschouwd als een valabel alternatief voor de ontsluiting van de IMOG-site en het bedrijventerrein van Moen-Trekweg. Het is daarentegen wenselijk om zoveel mogelijk van het vrachtverkeer uit de kern van Moen te weren en via een alternatieve ontsluiting richting N8 te leiden.

6.3. VERSCHILLENDE (DEEL)TRACÉS

Zoals gezegd werden in de haalbaarheidsstudie een 7-tal tracés onderzocht om vanaf het kanaal richting N8 te rijden.

Voor het eerste deel van het tracé, vanaf IMOG/Moen-Trekweg richting kanaal, liggen echter ook verschillende opties (elk met hun eigen knelpunten) op tafel: hier dringt zich een keuze op tussen de west- of oostzijde van het kanaal als hoofdroute.

Hoewel de keuze voor één van de 7 tracés vanaf het kanaal richting N8 niet volledig los te koppelen is van de keuze voor de west- of oostzijde van het kanaal, worden deze twee delen van het tracé hieronder uit elkaar getrokken, om zodoende de verschillende problematieken duidelijk te kunnen schetsen.

6.3.1. Zuidelijk deel van het tracé: keuze tussen west- of oostzijde van het kanaal Bossuit-Kortrijk

Tussen de kanaalbrug van de Verzetslaan en de kanaalbrug van de Kraaibosstraat kan het vrachtverkeer op vandaag aan beide zijden van het kanaal rijden:

- via de Sint-Pietersbrugstraat aan de westelijke zijde van het kanaal
- via een deel van de Sluislaan aan de oostelijke zijde van het kanaal

Gezien de landschappelijke, ecologische en toeristisch-recreatieve waarde van het kanaal Bossuit-Kortrijk is het wenselijk dat niet beide oevers blijvend worden belast met zwaar vrachtverkeer en dat we evolueren naar een duidelijke keuze voor één duurzame alternatieve ontsluiting aan de west- of de oostzijde van het kanaal.

Het westelijk tracé langs het kanaal (Sint-Pietersbrugstraat)
maakt een eenvoudige, rechtstreekse aansluiting richting de IMOG-site mogelijk, maar is minder evident voor verkeer richting bedrijventerrein Moen-Trekweg (omwille van de moeilijke verkeerssituatie rond de brug, met enkele moeilijke kruispunten tussen de Verzetslaan, Trekweg, Steenbakkersstraat en de Sint-Pietersbruglaan). Bovendien loopt de vrachtroute dan gemengd met de recreatieve fietsroute langs het kanaal. Beide problemen zijn wel mogelijk oplosbaar mits de nodige infrastructurele werken.

- In het verleden werd reeds de mogelijkheid onderzocht om vanaf de Moenkouterstraat (bedrijventerrein Moen-Trekweg) een doorsteek te voorzien richting het kanaal en de Trekweg. Tussen beide openbare wegen is reeds een strook grond voorbehouden voor de nutsvoorzieningen, maar op deze plek werd nooit een openbare weg aangeduid of aangelegd. Op vandaag is er hier niet voldoende breedte voorhanden om de nodige bochtstralen te realiseren. Tot op heden werd Bekaert (wiens terreinen aan deze strook grenzen) niet bereid gevonden om een extra strook grond te verkopen, om zodoende de benodigde breedte te bekomen om de bijkomende ontsluiting te realiseren. De realisatie van deze bijkomende ontsluiting zou op grotere schaal zijn invloed hebben op de ontsluiting van het bedrijventerrein en IMOG. Dankzij deze nieuwe ontsluiting tussen de Moenkouterstraat en Trekweg zouden vrachtwagens immers op een relatief simpele wijze toegang krijgen tot zowel de laad- en loskade als de weg langs het kanaal, en zouden deze vrachtwagens van dezelfde route gebruik kunnen maken als het vrachtverkeer van IMOG.
- De menging met het recreatief fietsverkeer is in principe op te lossen, omdat men op de westelijke oever langs het kanaal een brede groenberm heeft waar men een vrijliggend fietspad kan aanleggen.

Het oostelijk tracé langs het kanaal (deel van de Sluislaan tussen de Verzetslaan en de Kraaibosstraat) is eenvoudiger voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Moen-Trekweg, maar levert meer hindernissen op voor verkeer richting IMOG (omwille van de moeilijke verkeerssituatie rond de brug). Bovendien loopt deze route tussen het kanaal en de woonkern van Moen, waardoor de relatie tussen beide aangetast wordt.

Dit was één van de redenen waarom de oostelijke oever niet weerhouden werd als verkeersas in de studie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk van de provincie West-Vlaanderen. Men wil immers de relatie tussen het dorp Moen en het kanaal ruimtelijk versterken.

Beide opties hebben dus voor- en nadelen. De keuze voor westkant of oostkant van het kanaal hangt tot op zekere hoogte samen met de keuze voor een bepaalde alternatieve ontsluitingsroute vanaf het kanaal (knooppunt Kraaibosstraat - Sluislaan) richting N8. Het is dus wenselijk de voor- en nadelen van deze keuze in het achterhoofd te houden, en deze mee te nemen in de evaluatie van mogelijke alternatieve tracé's richting N8.

VERKEERSSITUATIE VERZETSLAAN – TREKWEG – STEENBAKKERSSTRAAT – SINT-PIETERSBRUGLAAN

Legende

De drie opeenvolgende kruispunten van de Verzetslaan - Trekweg, Trekweg - Steenbakkersstraat en Steenbakkersstraat - Sint-Pietersbruglaan zijn vrij krap gedimensioneerd. Hierdoor zijn de vrachtwagens van en naar de IMOG-site vooral geneigd om het westelijk tracé langs het kanaal (via de Sint-Pietersbruglaan) te gebruiken, terwijl de vrachtwagens van en naar het bedrijventerrein van Moen-Trekweg eerder via de Verzetslaan naar het oostelijk tracé langs het kanaal (via de Sluislaan) rijden.

Mogelijke alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Hierdoor zouden vrachtwagens rechtstreeks naar de Trekweg en de Sint-Pietersbruglaan kunnen rijden, zonder de problematische kruispunten te moeten passeren. Bovendien wordt zo de overlast voor buurtbewoners langs Verzetslaan en Steenbakkersstraat verminderd.

Een eventuele realisatie van deze alternatieve ontsluiting maakt ook een definitieve keuze voor de Sint-Pietersbruglaan (= westkant van het kanaal) als hoofdroute voor vrachtverkeer mogelijk.

6.3.2. Noordelijk deel van het tracé: vanaf Sluislaan/ Kraaibosstraat naar de gewestweg

Vanaf de Sluislaan / Kraaibosstraat duiden we volgende verschillende tracés aan voor de ontsluiting van het (vracht)verkeer van de IMOG-site en het bedrijventerrein Moen-Trekweg naar de gewestweg N8 Keiberg:

0. via noordelijk deel van de Sluislaan en via de Kwatanestraat naar de N8 (dit is de route die op vandaag gebruikt wordt)

A. via noordelijk deel van de Sluislaan en via de Souterrain naar de N8

B. via Kraaibosstraat en verlenging naar de N8 (nieuw tracé naar noordelijk punt N8)

C. via Kraaibosstraat en verlenging naar de N8 (nieuw tracé naar kruispunt Kwadestraat-Keiberg)

D. via Kraaibosstraat en verlenging naar de N8 (nieuw tracé naar hoogste punt van de Keiberg)

E. via Kraaibosstraat en nieuw tracé parallel naast de oude spoorwegbedding naar het kruispunt van de N8 Moen-Statie (Keiberg - Gauwelstraat - Stationsstraat)

F. vanaf zuidelijk deel van de Sluislaan met een nieuw tracé naar het kruispunt van de N8 Moen-Statie (Keiberg - Gauwelstraat - Stationsstraat)

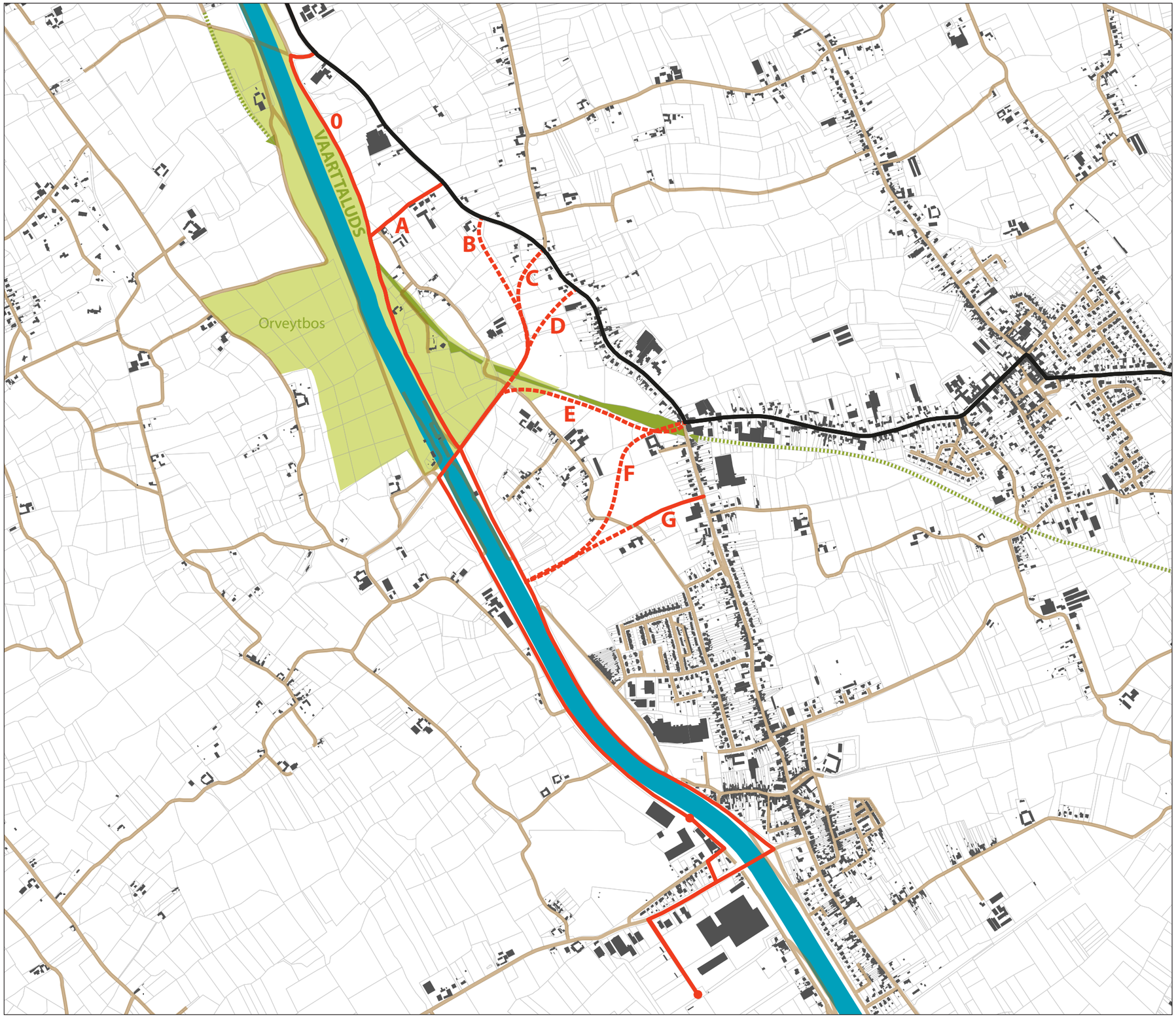
G. vanaf zuidelijk deel van de Sluislaan met een nieuw tracé naar de straat De Klijte en zo via de Stationsstraat naar het kruispunt van de N8 Moen-Statie (Keiberg - Gauwelstraat - Stationsstraat)

EERSTE BEOORDELING VAN ALTERNATIEVE TRACÉS

Om de verschillende alternatieve tracé's met elkaar te vergelijken, werden per tracé volgende elementen besproken:

- **Landschappelijke impact (versnijding open ruimte)**
  Hierbij wordt nagegaan in welke mate een scenario impact heeft op het landschap. De aanleg van nieuwe stukken weg kan een versnijding van de open ruimte betekenen, en kan bepaalde zichtrelaties verstoren.
- **Impact op landbouwbedrijfsvoering (versnijding landbouwareaal)**
  Een belangrijk aspect bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur is de mogelijke versnijding van het aanwezige landbouwareaal, wat een negatieve invloed kan hebben op de efficiëntie van de landbouwbedrijfsvoering.
- **Ecologische impact (Habitatgebied, oude spoorwegbedding)**
  Ingrepen m.b.t. nieuwe ontsluitingswegen kunnen een invloed hebben op de ecologie. Nieuwe infrastructuur kan een verstoring van natuurgebieden betekenen, maar kan ook bestaande verstoringen ongedaan maken. Hierbij moet tevens rekening gehouden worden met de mogelijke milderende maatregelen.
- **Technische haalbaarheid (reliëf, bochtstralen)**
  De technische haalbaarheid van nieuw aan te leggen infrastructuur houdt rekening met de te overbruggen niveauverschillen en de hellingsgraden die hiervan het gevolg zijn, alsook met de benodigde bochtstralen. Hierbij moet voldoende rekening gehouden worden met het aanzienlijke aandeel vrachtverkeer op deze route.
- **Logica verkeersstructuur (omrijfactor, leesbaarheid tracé)**
  Hierbij wordt bekeken of het alternatieve tracé op een logische manier aansluit op de bestaande routes, zodat de nieuwe route makkelijk leesbaar en vindbaar is voor gebruikers. Een eventuele nieuwe route mag bovendien geen al te grote omrijfactor betekenen t.a.v. de oorspronkelijk gebruikte routes, aangezien een te grote omweg gebruikers ertoe zal aanzetten om de oude routes te blijven gebruiken.
- **Verkeersveiligheid (aantakking op bestaande wegeninfrastructuur)**
  Bij de keuze tussen verschillende alternatieve routes moet afgewogen worden op welke wijze de eventuele nieuwe infrastructuur kan aansluiten op het bestaande wegennet, en welke effecten dit kan hebben op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.
- **Kostprijs infrastructuurwerken**
  Onder de kostprijs van de infrastructuurwerken wordt begrepen: alle kosten nodig voor de aanleg van nieuwe infrastructuur of voor het aanpassen van bestaande infrastructuren. Dit omvat dus de effectieve bouwwerken, maar niet de grondverwerving.
- **Kostprijs verwerving**
  De kostprijs van de verwerving kan bestaan uit de aankoopprijs van zowel gronden als panden. De verwerving gebeurt bij voorkeur in der minne, maar kan, indien nodig, ook via onteigening worden uitgevoerd.
- **Mogelijke hinder voor omwonenden**
  Eerder werd reeds vooropgesteld dat een alternatieve route doorheen de kern van Moen maatschappelijk niet te verantwoorden is, gezien de grote hinder die dit veroorzaakt bij een uitgebreide groep inwoners en bezoekers van Moen. Er wordt dus van uitgegaan dat, wanneer een alternatieve route het vrachtverkeer doorheen de kern zal verminderen, de hinder voor de inwoners (en bezoekers) van Moen over het algemeen zal afnemen. Dit criterium houdt echter vooral rekening met de directe hinder die eventuele ingrepen kunnen veroorzaken voor aanpalende bewoners van nieuwe infrastructuur, waarbij enkel gefocust wordt op de structurele hinder (en niet op bvb. overlast t.g.v. tijdelijke werfsituaties).

OVERZICHT VERSCHILLENDE SCENARIO'S



Legende

alternatief tracé op aslijn bestaande infrastructuur

alternatief tracé op nieuw te realiseren bedding

0 250 500 Meters

SCENARIO 0 – BESTAANDE TOESTAND

Scenario 0 omvat de bestaande route. Vanaf het kruispunt van de Kraaibosstraat en de Sluislaan wordt de Sluislaan gevolgd in noordelijke richting. Ter hoogte van de smalspoorbrug buigt de route dan af naar de N8 via de Kwatanestraat.

Landschappelijke impact	De route maakt volledig gebruik van bestaande wegen, waardoor geen nieuwe versnijding van het landschap noodzakelijk is. De route loopt echter wel voor een groot deel doorheen het Habitatrichtlijngebied en langsheen de vaarttaluds.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Doordat gebruik gemaakt wordt van bestaande wegen, wordt het bestaande landbouwareaal niet verder versnipperd.
Ecologische impact	De route loopt voor een groot deel doorheen het Habitatrichtlijngebied en langsheen de vaarttaluds. Het extra (zwaar) verkeer tast de rust van het gebied aan.
Technische haalbaarheid	Om het zwaar verkeer te laten passeren moet het noordelijke deel van de Sluislaan verbreed worden. Dit is technisch haalbaar.
Logica verkeersstructuur	Deze route is vrij eenvoudig te bewegwijzeren. Bovendien wijkt de route amper af van het kanaal, wat de leesbaarheid van de verkeersstructuur bevordert.
Verkeersveiligheid	De aansluiting van de Kwatanestraat op de N8 bevindt zich in een buitenbocht, waardoor de zichtbaarheid bij het uitrijden van de Kwatanestraat goed is.
Kostprijs infrastructuur-werken	De infrastructuurwerken blijven in dit geval beperkt tot het verbreden van de bestaande weg of het bestendigen van de bestaande uitwijkstroken. Eventueel is deze bestaande situatie met uitwijkstroken te optimaliseren m.b.v. een verkeerslichtenregeling.
Kostprijs grondverwerving	Voor de verbreding van de weg dient slechts een beperkte strook grond te worden verworven.
Mogelijke hinder voor omwonenden	Langsheen deze route bevinden zich bijna geen woningen. De bestaande woningen bevinden zich op een redelijke afstand van de weg.

SCENARIO A

Scenario A maakt gebruik van een deel van de Sluislaan, maar in plaats van gebruik te maken van de Kwatanestraat om de verbinding te maken naar de N8, wordt in dit geval de meer zuidelijk gelegen Souterrain gebruikt. Dit impliceert dat het noordelijke deel van de Sluislaan, tussen de Souterrain en de Kwatanestraat, mogelijk autovrij gemaakt kan worden. Aan het kruispunt Sluislaan - de Souterrain kan dan voorzien worden in een rustpunt voor zachte weggebruikers, dat de trap naar de lagergelegen kanaaloever kan markeren.

Landschappelijke impact	De route maakt volledig gebruik van bestaande wegen, waardoor geen nieuwe versnijding van het landschap noodzakelijk is. De route loopt echter wel voor een groot deel doorheen het Habitatrichtlijngebied.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Doordat gebruik gemaakt wordt van bestaande wegen, wordt het bestaande landbouwareaal niet verder versnipperd.
Ecologische impact	De route loopt voor een groot deel doorheen het Habitatrichtlijngebied. Het extra (zwaar) verkeer tast de rust van het gebied aan.
Technische haalbaarheid	Om het zwaar verkeer te laten passeren moet een deel van de Sluislaan, alsook de Souterrain, verbreed worden. Dit is technisch haalbaar.
Logica verkeersstructuur	Deze route heeft slechts een minimale omrijfactor (1,045) t.a.v. de huidige route langs de Kwatanestraat, en is ook vrij eenvoudig te bewegwijzeren. Bovendien wijkt de route amper af van een noord-zuid-as, wat de leesbaarheid van de verkeersstructuur bevordert.
Verkeersveiligheid	De aansluiting van de Souterrain op de N8 bevindt zich in een binnenbocht, waardoor de zichtbaarheid bij het uitrijden van de Souterrain minder goed is.
Kostprijs infrastructuur-werken	De infrastructuurwerken blijven in dit geval beperkt tot het verbreden van de bestaande weg.
Kostprijs grondverwerving	Voor de verbreding van de weg dient slechts een beperkte strook grond te worden verworven.
Mogelijke hinder voor omwonenden	Voordeel van dit scenario is dat een groot aantal woningen langs de Keiberg/N8 gevrijwaard kan worden van het vrachtverkeer richting Moen-Trekweg en IMOG. Langsheen de Souterrain bevinden zich een 5-tal woningen, en een achterin gelegen bedrijf. De verbreding van de weg kan gebeuren met vrijwaren van de voortuinen. Het vrachtverkeer zal toch hinderlijk zijn voor deze omwonenden.

SCENARIO B

Scenario B maakt de verbinding vanaf het kanaal richting de N8 door gebruik te maken van de Kraaibosstraat. Ter hoogte van het kruispunt met de Knokkestraat gaat de route over de oude spoorwegbedding (d.m.v. een brug), waarna de route afbuigt richting noordwesten. Ter hoogte van de hoeve Keiberg nr. 89 wordt de aansluiting gemaakt op de N8.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen, maar loopt ook voor een groot deels dwars door open ruimte. De route loopt ook voor een deel langsheen het Habitatrichtlijngebied en kruist de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied.
Ecologische impact	Deze ontsluitingsweg loopt deels langs het Habitatrichtlijngebied, waar het extra zwaar verkeer de rust in het gebied kan aantasten. Bovendien kruist de route de oude spoorwegbedding. Door met een brug te werken kan de verbindende functie van deze lager gelegen spoorwegbedding evenwel behouden blijven.
Technische haalbaarheid	De route verloopt vrij vlak, maar vereist wel de constructie van een (relatief kleine) brug ter hoogte van de oude spoorwegbedding.
Logica verkeersstructuur	Deze route heeft een minimale omrijfactor (1,043) t.a.v. de huidige route langs de Kwatanestraat, en is vrij eenvoudig te bewegwijzeren. Wel zorgt deze route voor een nieuwe aansluiting op de N8, op korte afstand tussen 2 bestaande aansluitingen.
Verkeersveiligheid	De aansluiting op de N8 bevindt zich in een buitenbocht, waardoor de zichtbaarheid van het opkomende verkeer vrij groot is.
Kostprijs infrastructuur-werken	De overbrugging van de oude spoorwegbedding betekent een serieuze kost. Daarnaast moet over een lengte van ongeveer 670 m een nieuwe weg aangelegd worden.
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist veel grondverwervingen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aanzien de nieuwe weg bijna nergens vlakbij woningen passeert. Alleen de hoeve Keiberg nr. 89 wordt, door de aanleg van de nieuwe infrastructuur, langs 2 zijden ingesloten door zwaar verkeer. Voordeel van dit scenario is dat een groot aantal woningen langs de Keiberg/N8 gevrijwaard worden van het vrachtverkeer richting Moen-Trekweg en IMOG.

SCENARIO C

In scenario C wordt eveneens gebruik gemaakt van de Kraaibosstraat, en wordt de oude spoorwegbedding overgestoken ter hoogte van het kruispunt met de Knokkestraat (d.m.v. een brug). Daarna buigt de route lichtjes af richting noordwesten. Ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Kwadestraat wordt de aansluiting gemaakt op de N8.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen, maar loopt ook voor een groot deels dwars door open ruimte. De route loopt ook voor een deel langsheen het Habitatrichtlijngebied en kruist de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied.
Ecologische impact	Deze ontsluitingsweg loopt deels langs het Habitatrichtlijngebied, waar het extra zwaar verkeer de rust in het gebied kan aantasten. Bovendien kruist de route de oude spoorwegbedding. Door met een brug te werken kan de verbindende functie van deze lager gelegen spoorwegbedding evenwel behouden blijven.
Technische haalbaarheid	De route takt op de N8 aan op het hoogste punt van de Keiberg, waardoor het te overbruggen niveauverschil vrij groot is. Bovendien vereist deze route de constructie van een (relatief kleine) brug ter hoogte van de oude spoorwegbedding.
Logica verkeersstructuur	Deze route heeft een omrijfactor van 1,074, welke vrij klein is, en is eenvoudig aan te duiden. Bovendien kan een logische aantakking op de N8 gemaakt worden, ter hoogte van een bestaand kruispunt.
Verkeersveiligheid	Het kruispunt met de N8 kan dankzij de ligging op de top van de Keiberg van een relatief goede zichtbaarheid genieten. De aansluiting van de Kwadestraat op de N8 gebeurt onder een vrij scherpe hoek, waardoor de zichtbaarheid hier wel vrij slecht is.
Kostprijs infrastructuur-werken	De overbrugging van de oude spoorwegbedding betekent een serieuze kost. Daarnaast moet over een lengte van ongeveer 560 m een nieuwe weg worden aangelegd (al is dit minder dan in scenario B).
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen, zij het minder dan in scenario B. Wel is er ter hoogte van de aansluiting op de N8 een nieuwe verkaveling gepland, zoals blijkt uit aanplakkingen ter plaatse.
Mogelijke hinder voor omwonenden	Voordeel van dit scenario is dat een groot aantal woningen langs de Keiberg/N8 gevrijwaard worden van het vrachtverkeer richting Moen-Trekweg en IMOG. In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aangezien de nieuwe weg nergens vlakbij woningen passeert. Enkel de bestaande hoeve op de hoek Kwadestraat - Keiberg (nr. 58) ervaart mogelijk meer hinder door de uitbreiding van het kruispunt met de nieuwe aansluiting.

SCENARIO D

Scenario D maakt, net als scenario B en C, gebruik van de Kraaibosstraat en een brug over de oude spoorwegbedding. Vanaf deze oversteek gaat een nieuwe infrastructuur quasi rechtdoor richting N8, om uit te komen tussen de woning Keiberg nr. 69 en het bedrijf t.h.v. Keiberg nr. 63.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen, maar loopt ook gedeeltelijk dwars door open ruimte. De route loopt ook voor een deel langsheen het Habitatrichtlijngebied en kruist de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied, maar is vrij kort.
Ecologische impact	Deze ontsluitingsweg loopt deels langs het Habitatrichtlijngebied, waar het extra zwaar verkeer de rust in het gebied kan aantasten. Bovendien kruist de route de oude spoorwegbedding. Door met een brug te werken kan de verbindende functie van deze lager gelegen spoorwegbedding evenwel behouden blijven.
Technische haalbaarheid	De lengte van de nieuw aan te leggen weg is eerder beperkt, maar het te overbruggen niveauverschil blijft vrij groot. Bovendien vereist deze route de constructie van een (relatief kleine) brug ter hoogte van de oude spoorwegbedding.
Logica verkeersstructuur	Voor dit traject is de omrijfactor 1,092, wat nog steeds beperkt is. De route is ook relatief goed leesbaar. Nadeel is de extra aansluiting op de N8, op ongeveer 220 m van het bestaande kruispunt met de Kwadestraat.
Verkeersveiligheid	De aansluiting op de N8 bevindt zich tussen 2 bochten, waardoor de zichtbaarheid van het opkomende verkeer eerder slecht is.
Kostprijs infrastructuur-werken	De overbrugging van de oude spoorwegbedding betekent een serieuze kost. Daarnaast moet over een lengte van ongeveer 440 m een nieuwe weg aangelegd worden.
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	Voordeel van dit scenario is dat een groot aantal woningen langs de Keiberg/N8 gevrijwaard worden van het vrachtverkeer richting Moen-Trekweg en IMOG. In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aanzien de nieuwe weg nergens vlakbij woningen passeert. Enkel de bestaande woningen langs de N8 t.h.v. de nieuwe aansluiting ervaren meer hinder.

SCENARIO E

Bij scenario E wordt gebruik gemaakt van de Kraaibosstraat, waarna een nieuw aan te leggen infrastructuur afbuigt naar het zuidoosten en langsheen de oude spoorwegbedding loopt. Vlak voor de Stationsstraat kruist de route de oude spoorwegbedding, om aan te takken op het bestaande kruispunt N8 - Stationsstraat.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen. Het tweede deel van de route loopt langsheen het talud van de oude spoorwegbedding, en maakt dus geen nieuwe versnijding van de open ruimte. Deze ligging langs de bestaande groene zone biedt mogelijkheden voor landschappelijke inkleding van de nieuwe infrastructuur. De route loopt wel deels langsheen het Habitatrichtlijngebied en de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt langsheen de oude spoorwegbedding, waardoor er geen extra versnijding van landbouwgebied nodig is. Er wordt wel landbouwgrond ingenomen.
Ecologische impact	Deze ontsluitingsweg loopt langsheen het Habitatrichtlijngebied en langsheen de oude spoorwegbedding. Ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat/N8 wordt de oude spoorwegbedding gekruist.
Technische haalbaarheid	De lengte van de nieuw aan te leggen weg bedraagt ongeveer 730 m, maar verloopt over eerder vlak terrein. Bovendien hoeft er geen brugconstructie ingecalculeerd te worden.
Logica verkeersstructuur	De omrijfactor voor deze route bedraagt 1,300, wat aanzienlijk hoger is dan voor de vorige routes. Er kan in dit scenario echter op een zeer logische plek aangesloten worden op de N8, nl. t.h.v. het reeds bestaande knooppunt met de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het bestaande kruispunt N8-Stationsstraat vormt op vandaag reeds een moeilijke verkeersknoop. Een extra aantakking van de verbindingsweg op deze plek vereist weliswaar het hertekenen van dit kruispunt, maar schept ook de opportuniteit om het kruispunt in zijn geheel om te vormen tot een veilig en eenduidig knooppunt (bijvoorbeeld d.m.v. een rotonde of een verkeerslichten-geregeld kruispunt).
Kostprijs infrastructuur-werken	Er moet over een relatief grote lengte een nieuwe weg worden voorzien. Tevens moet het kruispunt N8-Stationsstraat heraangelegd worden.
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aangezien de nieuwe weg relatief weinig woningen passeert. Enkel de hoeve t.h.v. de Stationsstraat ervaart mogelijk meer hinder t.g.v. de nieuwe verbindingsweg. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.

SCENARIO F

Ook scenario F takt aan op de N8 ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Stationsstraat. Deze route maakt echter geen gebruik van bestaande infrastructuur, maar loopt dwars doorheen de open ruimte ten noorden van de dorpskern van Moen, evenwijdig met de hoogtelijnen van de Olieberg. De route vertrekt vanaf de Sluislaan, een honderdtal meter ten noorden van het kruispunt met de Vaartstraat, en kruist De Klijte naast de woning nr. 3.

Landschappelijke impact	De route maakt geen gebruik van bestaande wegen, en loopt dwars door de open ruimte die de dorpskern van Moen flankeert. De route loopt nergens langsheen het Habitatrichtlijngebied, maar kruist wel de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied.
Ecologische impact	Deze ontsluiting vermijdt het Habitatrichtlijngebied volledig. Ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat/N8 wordt de oude spoorwegbedding gekruist.
Technische haalbaarheid	Dit scenario omvat zeer veel nieuwe wegeninfrastructuur (ongeveer 900 m), waarbij ook een aanzienlijk niveauverschil overbrugd moet worden.
Logica verkeersstructuur	Deze route heeft een grotere omrijfactor van 1,153. Er kan in dit scenario echter op een zeer logische plek aangesloten worden op de N8, nl. t.h.v. het reeds bestaande knooppunt met de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het bestaande kruispunt N8-Stationsstraat vormt op vandaag reeds een moeilijke verkeersknoop. Een extra aantakking van de verbindingsweg op deze plek vereist weliswaar het hertekenen van dit kruispunt, maar schept ook de opportuniteit om het kruispunt in zijn geheel om te vormen tot een veilig en eenduidig knooppunt.
Kostprijs infrastructuur-werken	Er moet over een zeer grote lengte een nieuwe weg voorzien worden. Tevens moet het kruispunt N8-Stationsstraat heraangelegd worden.
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist een aanzienlijk aantal grondverwervingen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aangezien de nieuwe weg relatief weinig woningen passeert. Enkel de hoeve t.h.v. de Stationsstraat ervaart mogelijk meer hinder t.g.v. de nieuwe verbindingsweg. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.

SCENARIO G

Scenario G vertrekt op dezelfde plaats vanaf de Sluislaan, namelijk een honderdtal meter ten noorden van het kruispunt met de Vaartstraat, en loopt van daaruit vrijwel rechtdoor richting de De Klijte. Het oostelijke, rechte deel van deze bestaande weg wordt mee ingeschakeld, om dan via de Stationsstraat aan te takken op de N8.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen, maar loopt ook voor een groot deels dwars door de open ruimte die de dorpskern van Moen flankeert. De route loopt nergens langsheen het Habitatrichtlijngebied, noch langsheen de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied, maar is kort.
Ecologische impact	Deze ontsluiting vermijdt zowel het Habitatrichtlijngebied als de oude spoorwegbedding.
Technische haalbaarheid	Dit scenario omvat een eerder beperkte lengte aan nieuwe wegeninfrastructuur, waarbij echter een aanzienlijk niveauverschil overbrugd moet worden.
Logica verkeersstructuur	Dit scenario betekent een grotere omrijfactor van 1,176. Er wordt in dit scenario echter op een zeer onlogische manier een verbinding gezocht met de N8, nl. via de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het extra vrachtverkeer dat doorheen de Stationsstraat moet passeren betekent een aanzienlijke verhoging van de verkeersonveiligheid langsheen deze invalsweg richting Moen.
Kostprijs infrastructuur-werken	Door de beperkte lengte aan nieuwe weg (ongeveer 44 m) blijft de kostprijs voor wegeninfrastructuur eerder beperkt. Dit scenario vereist echter ook een aantal infrastructurele ingrepen in de Stationsstraat en De Klijte.
Kostprijs grondverwerving	De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	De inwoners van de Stationsstraat zullen meer hinder ervaren t.g.v. het vrachtverkeer in de Stationsstraat. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.

EERSTE BEVINDINGEN

Scenario 0 scoorde voornamelijk slecht op het criterium 'ecologische impact'. Daarna volgt het **scenario A**, dat grotendeels hetzelfde tracé volgt als scenario 0. Bij zowel scenario 0 als scenario A moet echter wel opgemerkt worden dat de kostprijs voor infrastructuurwerken en grondverwerving, die nu als zijnde vrij laag werd ingeschat, mogelijks op termijn nog toeneemt. Voor het bestendigen van één van deze opties is immers op termijn mogelijk toch een verbreding van de wegenis vereist, wat de kostprijs voor grondverwerving en infrastructuurwerken doet toenemen.

Op verschillende vlakken lijkt **scenario E** het meest interessant. Dit scenario, met een nieuwe verbindingsweg tussen Moen-Statie en de Kraaibosstraat, heeft nog een toegevoegde waarde: Dit scenario maakt het immers mogelijk om de bovenlokale fietsroute tussen Zwevegem en Avelgem te vervolledigen. Deze route is momenteel onderbroken t.g.v. een 'missing link' tussen Knokke en Moen-Statie. Door een vrijliggend fietspad in het profiel van de nieuwe verbindingsweg te integreren, kan de bovenlokale fietsroute op een veilige manier vervolledigd worden.

Bovendien kan bij dit scenario E (net zoals in **scenario F**) ook een oplossing geboden worden voor de verkeersproblematiek rond het kruispunt Moen-Statie. Hier is het voor verkeer komende vanuit Moen zeer moeilijk om het kruispunt op te rijden richting Zwevegem. Het bestaande kruispunt met 3 armen kan vervangen worden door een rotonde *(zie figuur 51: Aansluiting t.h.v. Moen-Statie d.m.v. rotonde op N8 (scenario E en F))*, of een verkeerslichten-geregeld kruispunt. Hierop kan dan ook de nieuwe verbindingsweg op een veilige manier aansluiten.

Scenario's B, C en D werden technisch zeer moeilijk/onhaalbaar ingeschat wegens de terreinkenmerken, de aansluiting op de N8 en de oversteek van de oude spoorwegbedding. Tot slot werd **scenario G** als minst interessante optie ingeschat op basis van deze afwegingscriteria.

6.3.3. Overleg met stakeholders: naar 3 tracés

OVERLEG

De bedoeling van de haalbaarheidsstudie was om een aantal mogelijke scenario's op te lijsten en een eerste vergelijking te maken van deze scenario's. Dit moest als basis dienen voor discussie en overleg met de verschillende partijen (zie hieronder).

17/07/2013	goedkeuring afsprakennota door CBS Zwevegem
18/10/2013	overleg met IMOG
27/11/2013	overmaken startnota aan CBS Zwevegem
17/02/2014	bespreking startnota met Natuurpunt
30/06/2014	bespreking startnota met Agentschap Wegen & Verkeer Departement Mobiliteit en Openbare Werken
06/10/2014	bespreking startnota met Ruimte Vlaanderen Provincie West-Vlaanderen dienst Ruimtelijke Planning Provincie West-Vlaanderen dienst Mobiliteit Departement Mobiliteit en Openbare Werken
20/10/2014	telefonisch overleg met Dept. LNE, dienst Milieueffectrapportagebeheer
21/11/2014	bespreking startnota met Agentschap voor Natuur & Bos Departement Landbouw & Visserij

Uit de eerste overlegmomenten groeide schijnbaar de consensus dat **scenario E** op vele vlakken voordelen heeft – o.a. op vlak van mobiliteit, voor omwonenden, voor landbouwers...

Wel werd terecht opgemerkt – o.a. door het Agentschap voor Natuur & Bos – dat de impact op natuur veel uitvoeriger onderzocht moet worden dan dat gebeurde in de startnota. Enkele van de voorgestelde scenario's hebben vermoedelijk een zeer grote impact op de natuur. De mogelijke effecten van de verschillende scenario's op de natuurwaarden van het Habitatrichtlijngebied en het VEN-gebied (oude spoorwegbedding) zijn voor ANB dé bepalende factoren in de haalbaarheid van het project.

Er werd beslist om een **voortoets** uit te voeren en een **ontwerp natuurtoets** op te maken om een eerste inschatting te maken van de impact van scenario E voor de natuur in het habitatgebied en VEN-gebied. Deze voortoets en ontwerp natuurtoets vormen geen passende beoordeling, maar zijn een belangrijke eerste stap omdat op basis hiervan zal beslist worden of er al dan niet een passende beoordeling nodig is.

De voortoets werd ook besproken met ANB en de gemeente. Dit verdere overleg met ANB wees uit dat de opmaak van een **passende beoordeling** noodzakelijk zal zijn. Deze passende beoordeling moet uitmaken of er al dan niet een betekenisvolle aantasting zal zijn van de natuurwaarden door het uitvoeren van het project.

Vanuit ANB wordt ingeschat dat er **wellicht een betekenisvolle aantasting** zal zijn van de natuurwaarden van het habitatgebied zoals het op vandaag is aangeduid. In scenario E doorsnijdt de weg immers een deel van het habitatgebied (ruimtelijk geïsoleerd perceel ten oosten van de weg De Klijte), en loopt er deels naast (ter hoogte van de Kraaibosstraat).

CONCLUSIE OVERLEG

Op basis van de startnota en de bespreking van deze studie met Natuurpunt, AWV/MOW, Ruimte Vlaanderen, de Provincie West-Vlaanderen (diensten Mobiliteit en Ruimtelijke Planning), departement LNE, departement Landbouw & Visserij en agentschap voor Natuur & Bos werd beslist om de voorstellen voor scenario's E, F en G verder te verfijnen en te onderzoeken.

Deze scenario's werden verder onderzocht op ruimtelijke impact, verkeerskundige gevolgen, haalbaarheid (technisch, financieel, juridisch...). Deze analyse is terug te vinden in het volgende hoofdstuk *(zie "7. Planningsopties" op pag. TN-57)*.

PLANOLOGISCH TRAJECT UITTEKENEN

Daarnaast werd o.b.v. het overleg met de verschillende stakeholders ook het planologische traject uitgetekend. De realisatie van een nieuwe omleidingsweg zal immers a.d.h.v. een RUP verankerd moeten worden. Maar ook andere planologische instrumenten en toetsingskaders rond ruimtelijke effecten spelen hierbij een grote rol. Afhankelijk van de keuze voor een bepaald tracé, zullen andere/bijkomende procedures (o.a. verschillende effectenbeoordelingen) noodzakelijk zijn. Dankzij het - recent van kracht geworden - 'Integratiedecreet', waarin de integratie van de RUP-procedure en plan-MER-procedure verankerd werd, kunnen een aantal van deze procedures geïntegreerd worden in de RUP-procedure.

7. PLANNINGSOPTIES

7.1. PROGRAMMATORISCHE VRAGEN

Op vandaag gebeurt de verkeersafwikkeling van het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Moen-Trekweg en van de IMOG-site naar het bovenlokale weggennet op verschillende manieren. Er duiken echter verschillende conflicten op:

- **De verkeersonleefbaarheid in het centrum van Moen**
- **De onverenigbaarheid van het vrachtverkeer met de ecologische waarden van het Habitatrichtlijngebied van de Vaarttaluds**

Er moet dus gezocht worden naar een alternatieve ontsluiting van de IMOG-site en het bedrijventerrein Moen-Trekweg, waarbij de belangen van alle stakeholders zo goed mogelijk in de overweging betrokken moeten worden.

Voor het zuidelijke deel van het tracé werden in de haalbaarheidsstudie 2 mogelijke routes geschetst: via de oostkant of via de westkant van het kanaal *(zie "6.3.1. Zuidelijk deel van het tracé: keuze tussen west- of oostzijde van het kanaal Bossuit-Kortrijk" op pag. TN-49)*. Het betreft hier routes die op vandaag reeds bestaand zijn, en mits beperkte aanpassingen verder kunnen gebruikt worden - evt. mits het nemen van een aantal flankerende maatregelen. Om die reden maakt het zuidelijke deel van het tracé geen deel uit van het plangebied voor dit RUP. Wel heeft de keuze van een bepaald scenario voor de noordelijke deel van het tracé z'n impact op de potentiële keuze voor de zuidelijke helft van het tracé *(zie "7.4.1. Keuze kanaalzijde" op pag. TN-71)*.

Het noordelijke deel van het tracé, vanaf het kanaal richting de gewestweg, maakt wel deel uit van dit RUP. Na vooronderzoek *(zie "6. Haalbaarheidsstudie ontsluiting bedrijvenzone Moen-Trekweg en IMOG" op pag. TN-49)* werden 3 mogelijke tracés weerhouden, die in deze RUP-procedure verder onderzocht zullen worden. Doel is om uiteindelijk te komen tot één voorkeurstracé, en dit te verankeren in de voorschriften en het verordenend plan.

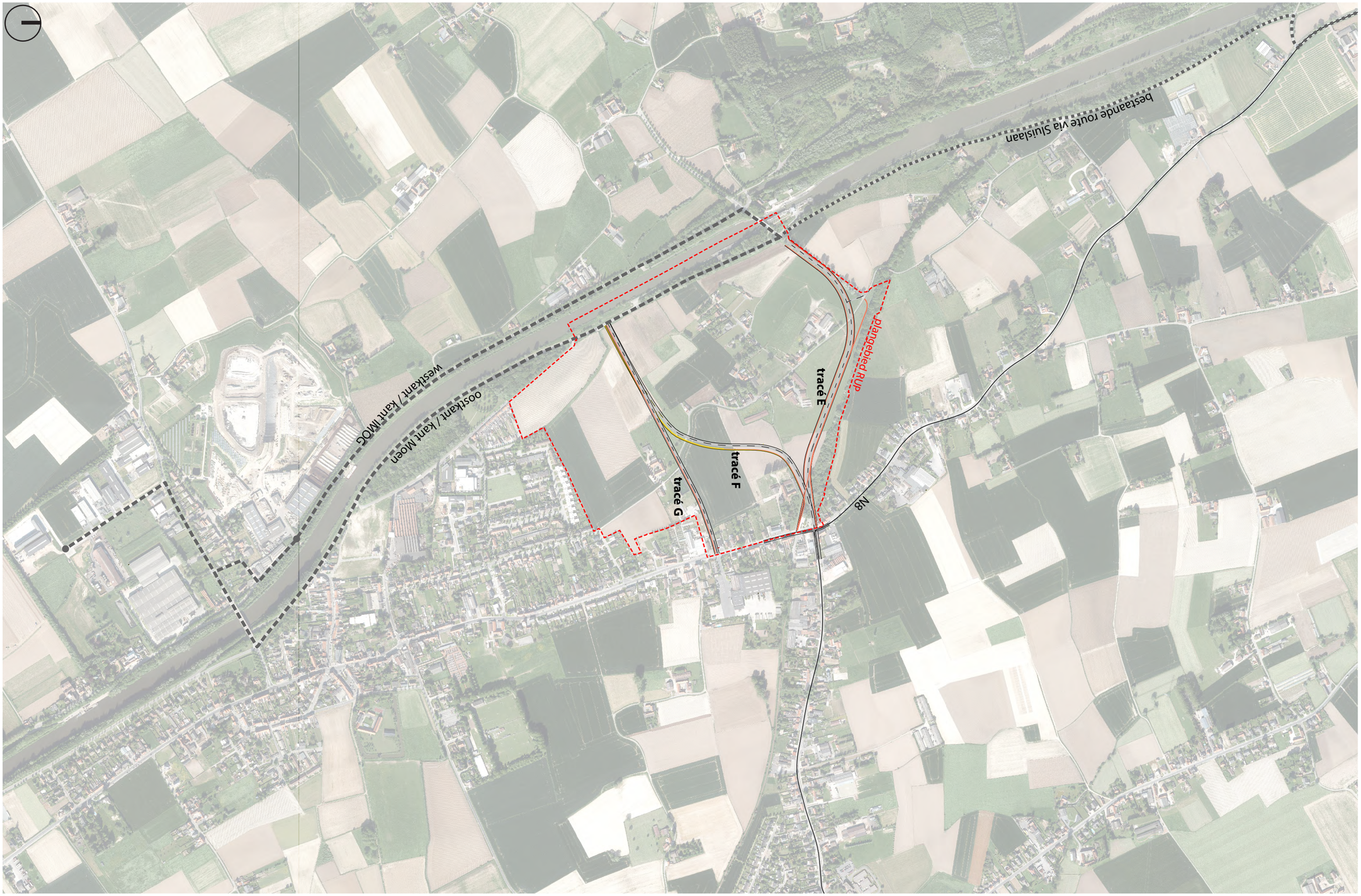
7.2. STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN

Bij de keuze van de locatie voor de alternatieve ontsluiting van de IMOG-site en het bedrijventerrein Moen-Trekweg dient o.a. rekening gehouden te worden met volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden:

- **Landschappelijke impact (versnijding open ruimte):**
  Hierbij wordt nagegaan in welke mate een scenario impact heeft op het landschap. De aanleg van nieuwe stukken weg kan een versnijding van de open ruimte betekenen, en kan bepaalde zichtrelaties verstoren.
- **Impact op landbouwbedrijfsvoering (versnijding landbouwareaal)**
  Een belangrijk aspect bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur is de mogelijke versnijding van het aanwezige landbouwareaal, wat een negatieve invloed kan hebben op de efficiëntie van de landbouwbedrijfsvoering.
- **Ecologische impact (Habitatgebied, oude spoorwegbedding)**
  Ingrepen m.b.t. nieuwe ontsluitingswegen kunnen een invloed hebben op de ecologie. Nieuwe infrastructuur kan een verstoring van natuurgebieden betekenen, maar kan ook bestaande verstoringen ongedaan maken. Hierbij moet tevens rekening worden gehouden met de mogelijke milderende maatregelen.
- **Technische haalbaarheid (reliëf, bochtstralen)**
  De technische haalbaarheid van nieuw aan te leggen infrastructuur houdt rekening met de te overbruggen niveauverschillen en de hellingsgraden die hiervan het gevolg zijn, alsook met de benodigde bochtstralen. Hierbij moet voldoende rekening worden gehouden met het aanzienlijke aandeel vrachtverkeer op deze route.
- **Logica verkeersstructuur (omrijfactor, leesbaarheid tracé)**
  Hierbij wordt bekeken of het alternatieve tracé op een logische manier aansluit op de bestaande routes, zodat de nieuwe route makkelijk leesbaar en vindbaar is voor gebruikers. Een eventuele nieuwe route mag bovendien geen al te grote omrijfactor betekenen t.a.v. de oorspronkelijk gebruikte routes, aangezien een te grote omweg gebruikers ertoe zal aanzetten om de oude routes te blijven gebruiken.
- **Verkeersveiligheid (aantakking op bestaande wegeninfrastructuur)**
  Bij de keuze tussen verschillende alternatieve routes moet afgewogen worden op welke wijze de eventuele nieuwe infrastructuur kan aansluiten op het bestaande wegennet, en welke effecten dit kan hebben op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.
- **Mogelijke hinder voor omwonenden**
  Eerder werd reeds vooropgesteld dat een alternatieve route doorheen de kern van Moen maatschappelijk niet te verantwoorden is, gezien de grote hinder die dit veroorzaakt bij een uitgebreide groep inwoners en bezoekers van Moen. Er wordt dus van uitgegaan dat, wanneer een alternatieve route het vrachtverkeer doorheen de kern zal verminderen, de hinder voor de inwoners (en bezoekers) van Moen over het algemeen zal afnemen. Dit criterium houdt echter vooral rekening met de directe hinder die eventuele ingrepen kunnen veroorzaken voor aanpalende bewoners van nieuwe infrastructuur, waarbij enkel gefocust wordt op de structurele hinder (en niet op bvb. overlast t.g.v. tijdelijke werfsituaties).
- **Zachte verbindingen**
  De mogelijkheid om het Guldensporenpad (fietssnelweg) te vervolledigen dient mee in overweging te worden genomen.

7.3. VERFIJNING DRIE SCENARIO'S

De voorstellen voor de drie verschillende scenario's E, F en G moeten binnen deze RUP-procedure verder verfijnd en onderzocht worden. Daarbij moeten de belangen van alle stakeholders zo goed mogelijk afgewogen worden, teneinde tot een gedragen, haalbare en kwalitatieve oplossing te komen.

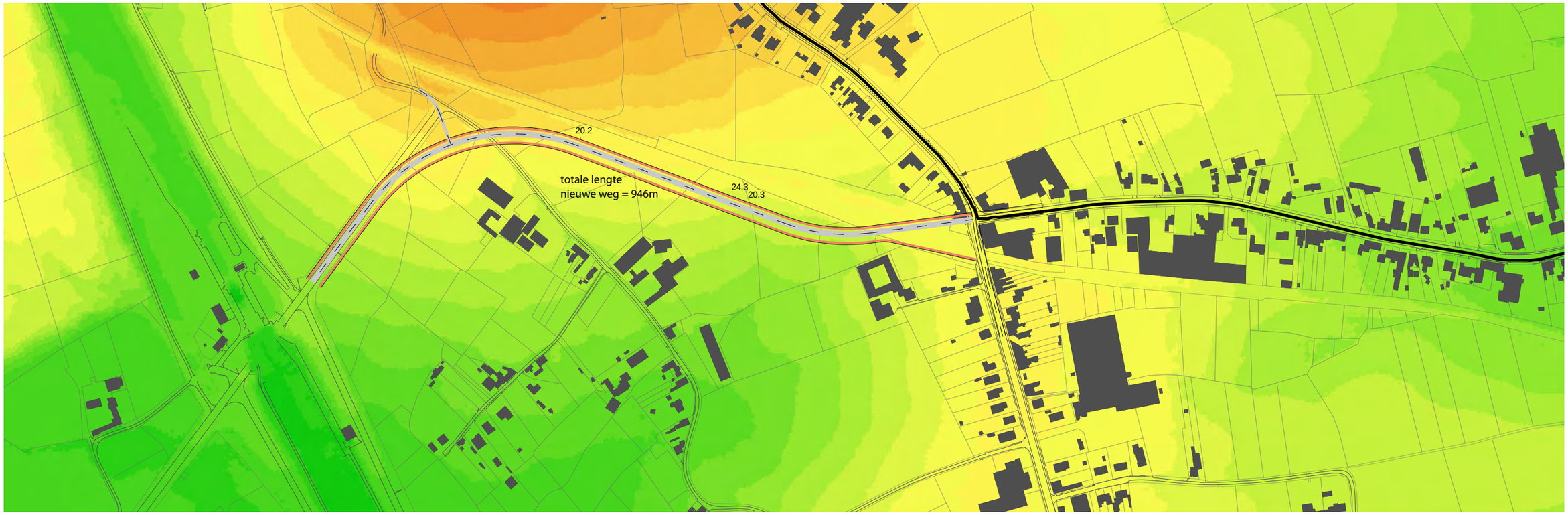

bestaande route via Sluislaan
oostkant / kant Moen
westkant / kant IMOG
tracé E
tracé F
tracé G
N8
plangebied RUP

7.3.1. Scenario E

Bij scenario E wordt gebruik gemaakt van de Kraaibosstraat, waarna een nieuw aan te leggen infrastructuur afbuigt naar het zuidoosten en langsheen de oude spoorwegbedding loopt (met inachtneming van een groene buffer van min. 20 m breed tussen de oude spoorwegbedding en het wegenistracé). Vlak voor de Stationsstraat kruist de route de oude spoorwegbedding, om aan te takken op het bestaande kruispunt N8 - Stationsstraat.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen. Het tweede deel van de route loopt langsheen het talud van de oude spoorwegbedding, en maakt dus geen nieuwe versnijding van de open ruimte. Deze ligging langs de bestaande groene zone biedt mogelijkheden voor landschappelijke inkleding van de nieuwe infrastructuur. De route loopt wel deels langsheen het Habitatrichtlijngebied en de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt langsheen de oude spoorwegbedding, waardoor er geen extra versnijding van landbouwgebied nodig is. Er wordt wel landbouwgrond ingenomen.
Ecologische impact	Deze ontsluitingsweg loopt langsheen het Habitatrichtlijngebied en langsheen de oude spoorwegbedding. Ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat/N8 wordt de oude spoorwegbedding gekruist.
Technische haalbaarheid	De lengte van de nieuw aan te leggen weg bedraagt ongeveer 730 m, maar verloopt over eerder vlak terrein. Bovendien hoeft er geen brugconstructie ingecalculeerd te worden.
Logica verkeersstructuur	De omrijfactor voor deze route bedraagt 1,300, wat aanzienlijk hoger is dan voor de vorige routes. Er kan in dit scenario echter op een zeer logische plek aangesloten worden op de N8, nl. t.h.v. het reeds bestaande knooppunt met de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het bestaande kruispunt N8-Stationsstraat vormt op vandaag reeds een moeilijke verkeersknoop. Een extra aantakking van de verbindingsweg op deze plek vereist weliswaar het hertekenen van dit kruispunt, maar schept ook de opportuniteit om het kruispunt in zijn geheel om te vormen tot een veilig en eenduidig knooppunt (bijvoorbeeld d.m.v. een rotonde of een verkeerslichten-geregeld kruispunt).
Mogelijke hinder voor omwonenden	In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aangezien de nieuwe weg relatief weinig woningen passeert. Enkel de hoeve t.h.v. de Stationsstraat ervaart mogelijk meer hinder t.g.v. de nieuwe verbindingsweg. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.
Zachte verbindingen	Langs hetzelfde tracé kan een fietsroute worden voorzien i.f.v. het vervolledigen van de fietssnelweg Kortrijk - Avelgem

20.2
totale lengte
nieuwe weg = 946m
24.3
20.3
(B)
(A)


20.2
totale lengte
nieuwe weg = 946m
24.3
20.3

Quasi het volledige tracé bestaat uit nieuwe wegenis (ca. 763 m) (behalve deel t.h.v. Kraaibosstraat) en is in totaal ca. 946 m lang (vanaf Moen-Statie tot aan kanaal).
De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen.
Tevens moet het kruispunt N8-Stationsstraat heraangelegd worden.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

De nieuwe weg past zich zo goed mogelijk in het landschap in. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur (Kraaibosstraat) enerzijds, en wordt anderzijds aansluiting gezocht bij de oude spoorwegbedding. Door het voorzien van een voldoende ruime groenbuffer wordt de nodige afstand (min. 20 m) gehouden van de oude spoorwegbedding, en wordt de groenzone nog uitgebreid. Door het tracé van de nieuwe weg parallel te laten lopen, en deze te voorzien van een laanbeplanting met bomen, wordt de weg landschappelijk mooi ingebed en verstoort deze minimaal de bestaande zichten over het landbouwlandschap.
Ter hoogte van Moen-Statie snijdt de nieuw aan te leggen weg doorheen het tracé van de oude spoorwegbedding. Dit is noodzakelijk om een aansluiting op het kruispunt van de N8 mogelijk te maken.

ZACHTE VERBINDING

Het realiseren van een weg langs dit tracé biedt de mogelijkheid om ook een missing link in het functionele fietsnetwerk te vervolledigen. Door het voorzien van een voldoende ruim fietspad aan beide zijden van de weg ontstaat een veilige fietsverbinding die een belangrijk lacune het Guldensporenpad (van station Kortrijk tot Avelgem) vervolledigt, namelijk de verbinding tussen Moen-Statie en het kanaal.
Het fietspad aan de zuidzijde kan t.h.v. Moen-Statie afgebogen worden om een rechtstreekse aansluiting op het vervolg van de oude spoorwegbedding richting Heestert mogelijk te maken.

Deze nieuwe fietsroute is een zeer mooie vervanging van de bestaande bochtige, moeilijk leesbare en soms minder goed befietsbare route tussen Moen-Statie en het kanaal. Deze nieuwe route zal bovendien ook sneller zijn, wat het gebruik van het Guldensporenpad als fietssnelweg nog stimuleert.

LANDBOUWGEBRUIK

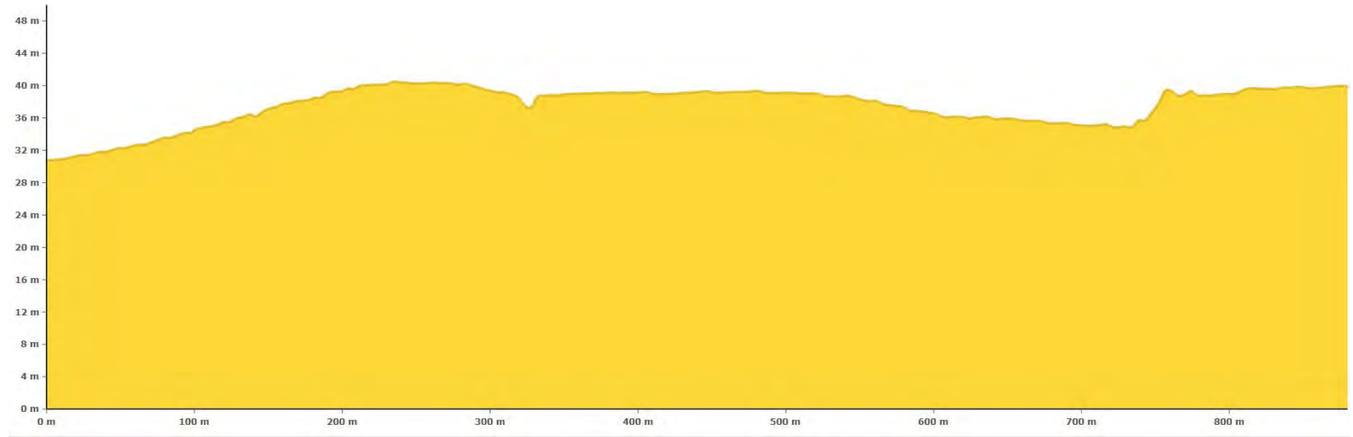
Door deze ligging van het tracé, bevindt het zich meteen ook op de rand van het aaneengesloten landbouwgebied. Er worden een aantal kavels getroffen door het nieuwe tracé, maar dit slechts door een beperkte verkleining van de kavel. Er ontstaan geen opgesplitste kavels. De betrokken kavels bestaan voornamelijk uit grasland, enkel vlak tegen Moen-Statie wordt ook een perceel voor het verbouwen van maïs getroffen.

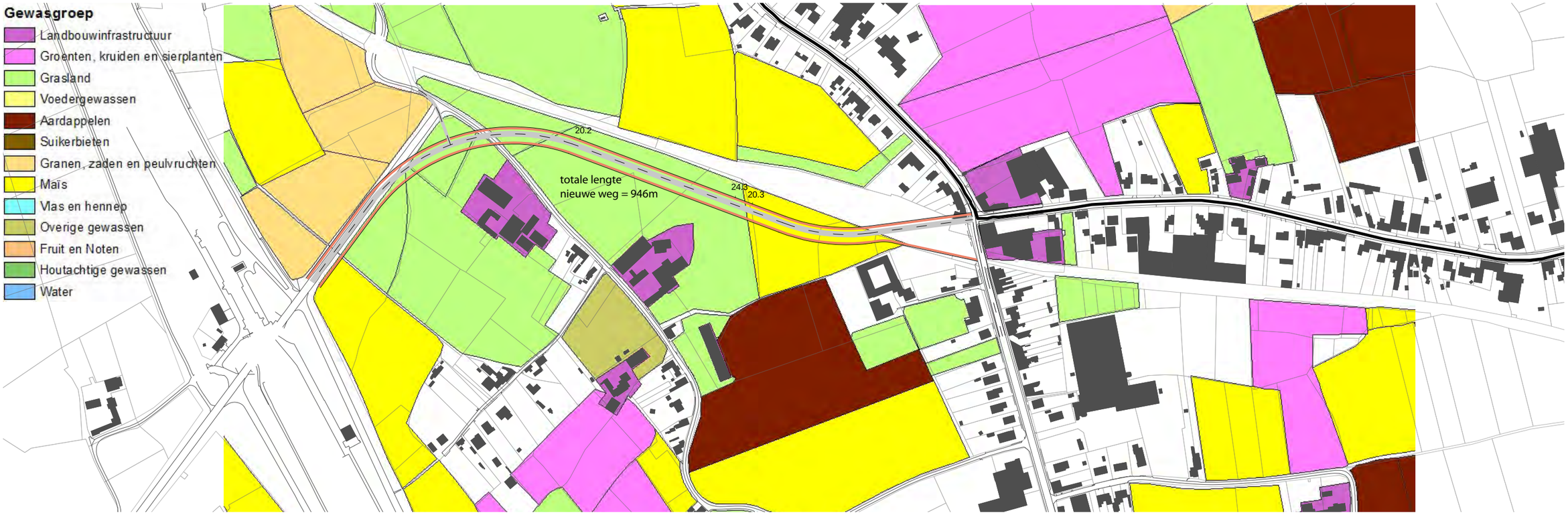
NABIJHEID WONINGEN

Er bevinden zich slechts een beperkt aantal woningen in de onmiddellijke nabijheid van het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg. Vooral de hoeve in de hoek tussen de oude spoorwegbedding en de Stationsstraat (A) en het landbouwbedrijf langs De Klijte (B) liggen kortst bij de nieuwe ontsluitingsweg (resp. 32 m en 84 m afstand tussen de effectieve weg en de woongelegenheid).

RELIËF

Het hoogteverschil over dit tracé bedraagt ca. 9 m: van 31 m TAW t.h.v. de Sluislaan tot ca. 40 m TAW t.h.v. Moen-Statie. Dit betekent een gemiddeld stijgingspercentage van ca. 1,18% over het gehele tracé.





AANSLUITING T.H.V. MOEN-STATIE _ INSCHATTING
RUIMTE-INNAME D.M.V. ROTONDE OP N8

WEGPROFIEL

Voor scenario E werd een basiswegprofiel uitgetekend met een totale breedte van 21 m:

- 7 m wegbreedte
- 4 m wadi aan één zijde van de weg
- 2 m groenstrook, incl. bomen, aan elke kant
- 2,5 m fietspad aan elke kant

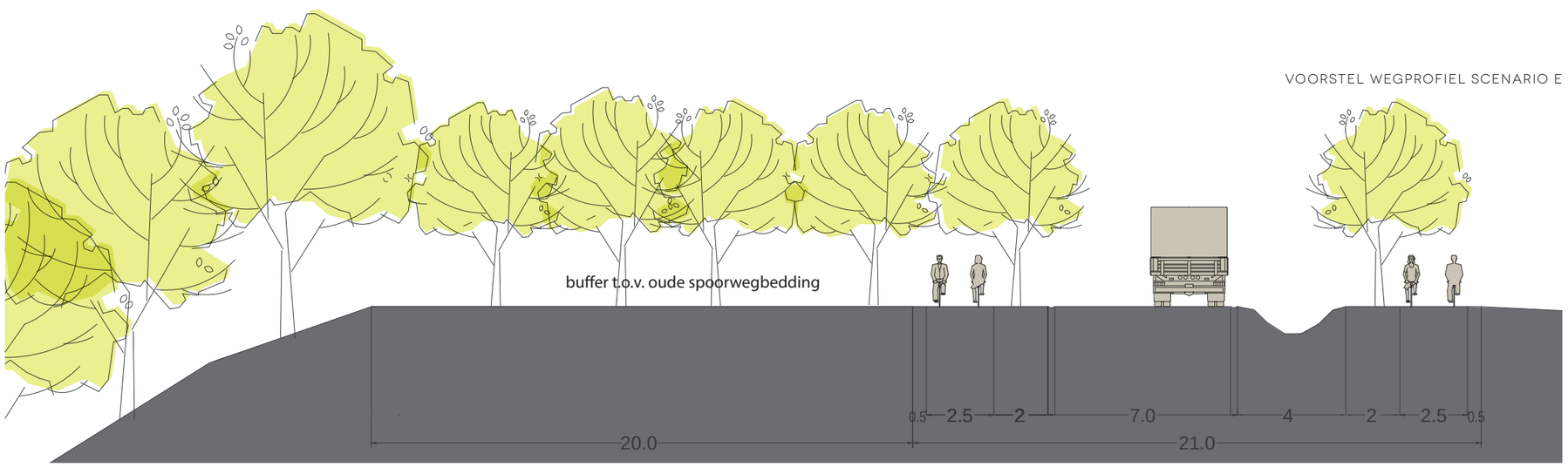
Tevens werd t.o.v. de bestaande groenstructuur van de oude spoorwegbedding een extra groenbuffer van min. 20 m breedte voorzien.

AANSLUITING T.H.V. N8

De aansluiting van het nieuwe tracé op de N8 gebeurt t.h.v. het bestaande kruispunt aan Moen-Statie. Ter hoogte van dit kruispunt zullen infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling veilig en vlot te laten verlopen.

Welke kruispuntoplossing hier gekozen wordt (rotonde, 4-armig kruispunt, met of zonder verkeerslichtenregeling...) moet verder uitgeklaard worden met de wegbeheerder en andere stakeholders.

Wel moet er rekening gehouden worden met het feit dat er - afhankelijk van de gekozen kruispuntoplossing - mogelijk extra ruimte nodig zal zijn t.h.v. het kruispunt. De bijkomende ruimte-inname is wellicht het grootst wanneer geopteerd wordt voor een rotonde. Maar ook andere oplossingen kunnen extra ruimte-inname vergen.



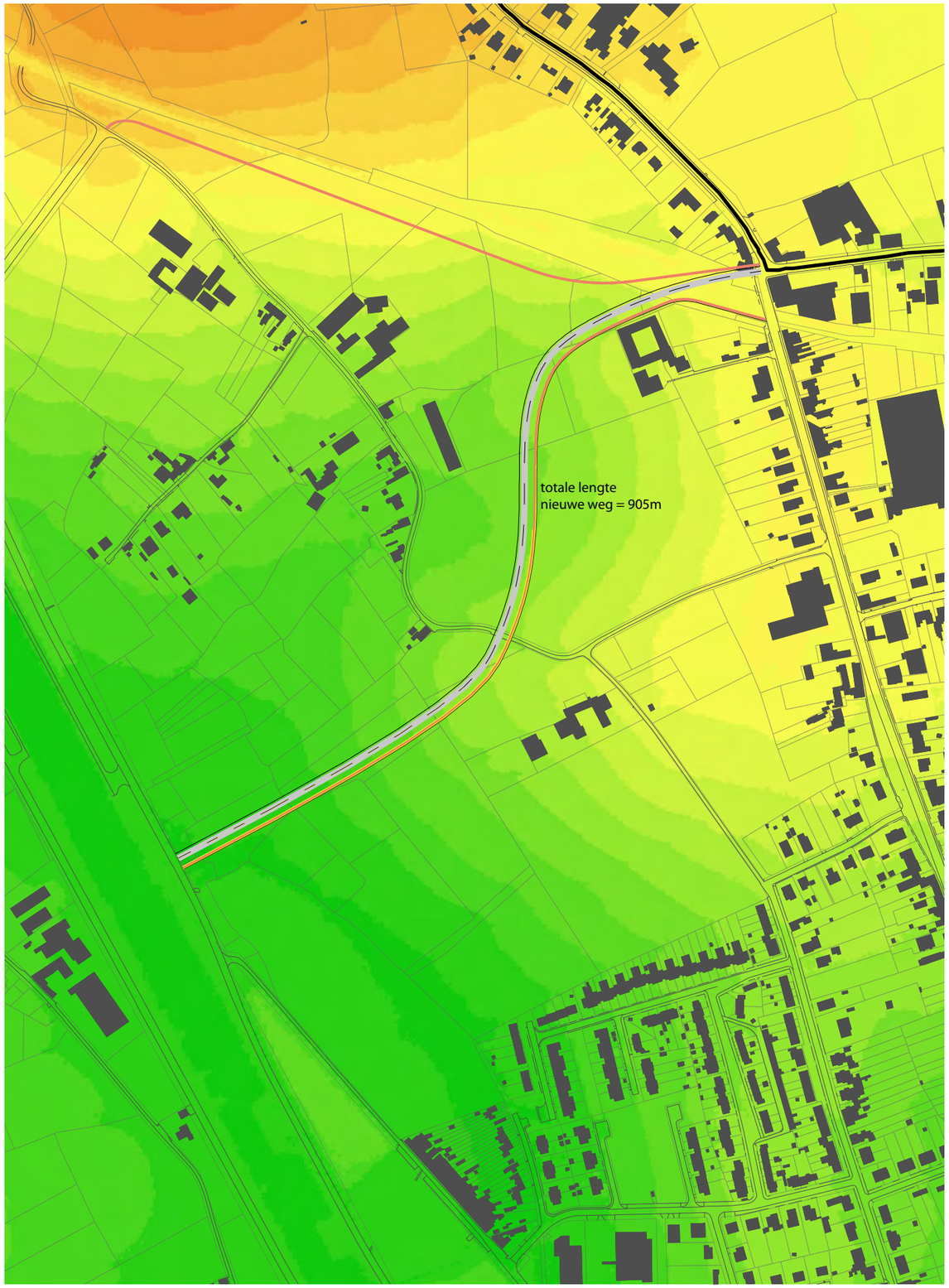
VOORSTEL WEGPROFIEL SCENARIO E

7.3.2. Scenario F

Ook scenario F takt aan op de N8 ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Stationsstraat. Deze route maakt echter geen gebruik van bestaande infrastructuur, maar loopt dwars doorheen het open landbouwgebied ten noorden van de dorpskern van Moen, evenwijdig met de hoogtelijnen van de Olieberg. De route vertrekt vanaf de Sluislaan, een honderdtal meter ten noorden van het kruispunt met de Vaartstraat, en kruist De Klijte naast de woning nr. 3.

Landschappelijke impact	De route maakt geen gebruik van bestaande wegen, en loopt dwars door de open ruimte die de dorpskern van Moen flankeert. De route loopt nergens langsheen het Habitatrichtlijngebied, maar kruist wel de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied.
Ecologische impact	Deze ontsluiting vermijdt het Habitatrichtlijngebied volledig. Ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat/N8 wordt de oude spoorwegbedding gekruist.
Technische haalbaarheid	Dit scenario omvat zeer veel nieuwe wegeninfrastructuur (ongeveer 900 m), waarbij ook een aanzienlijk niveauverschil overbrugd moet worden.
Logica verkeersstructuur	Deze route heeft een grotere omrijfactor van 1,153. Er kan in dit scenario echter op een zeer logische plek aangesloten worden op de N8, nl. t.h.v. het reeds bestaande knooppunt met de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het bestaande kruispunt N8-Stationsstraat vormt op vandaag reeds een moeilijke verkeersknoop. Een extra aantakking van de verbindingsweg op deze plek vereist weliswaar het hertekenen van dit kruispunt, maar schept ook de opportuniteit om het kruispunt in zijn geheel om te vormen tot een veilig en eenduidig knooppunt.
Mogelijke hinder voor omwonenden	In dit scenario blijft de hinder voor omwonenden relatief beperkt, aangezien de nieuwe weg relatief weinig woningen passeert. Enkel de hoeve t.h.v. de Stationsstraat ervaart mogelijk meer hinder t.g.v. de nieuwe verbindingsweg. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.
Zachte verbindingen	Langs hetzelfde tracé kan een fietsroute worden voorzien als doorsteek richting Kanaal. I.f.v. het vervolledigen van de fietssnelweg Kortrijk - Avelgem is een snellere verbinding langsheen de oude spoorwegbedding wenselijk.

(A)
totale lengte
nieuwe weg = 905m
(C)
(D)


totale lengte
nieuwe weg = 905m

Het volledige tracé bestaat uit nieuwe wegenis, en is ca. 905 m lang.
De nieuwe weg vereist een aanzienlijk aantal grondverwervingen.
Tevens moet het kruispunt N8-Stationsstraat heraangelegd worden.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

In eerste instantie sluit de ontsluitingsweg nog even aan bij de oude spoorwegbedding. Al na enkele tientallen meters echter moet het tracé afbuigen richting kruispunt De Klijte/ Olieberg. Ongeveer vanaf het kruispunt De Klijte/Olieberg loopt de ontsluitingsweg rechtdoor in zuidwestelijke richting, tot aan de Sluislaan. Hierbij wordt de open ruimte middendoor doorsneden. De open ruimte tussen de bebouwing van Moen, van de Stationsstraat en van het gehucht langs De Klijte verliest hierdoor een groot deel van haar kwaliteit.

ZACHTE VERBINDING

Het realiseren van een weg langs dit tracé biedt geen mogelijkheid om de missing link in het functionele fietsnetwerk te vervolledigen. Daarvoor is de omweg via dit tracé F te groot.
Wel kan een apart, vrijliggend fietspad worden voorzien vanaf Moen-Statie richting de Kraaibosstraat, op ongeveer hetzelfde tracé als in scenario E. Hierdoor ontstaat alsnog een veilige fietsverbinding die een belangrijk lacune het Guldensporenpad (van station Kortrijk tot Avelgem) vervolledigt, namelijk de verbinding tussen Moen-Statie en het kanaal. Deze nieuwe fietsroute kan een vervanging van de bestaande bochtige, moeilijk leesbare en soms minder goed befietsbare route tussen Moen-Statie en het kanaal.
Langs de nieuw aan te leggen weg dient eveneens een fietspad te worden aangelegd voor fietsers die vanaf Moen-Statie richting kanaal willen doorsteken. Dit fietspad kan uitgevoerd worden als een dubbelrichting-fietspad langs de zuidkant van de weg.

LANDBOUWGEBRUIK

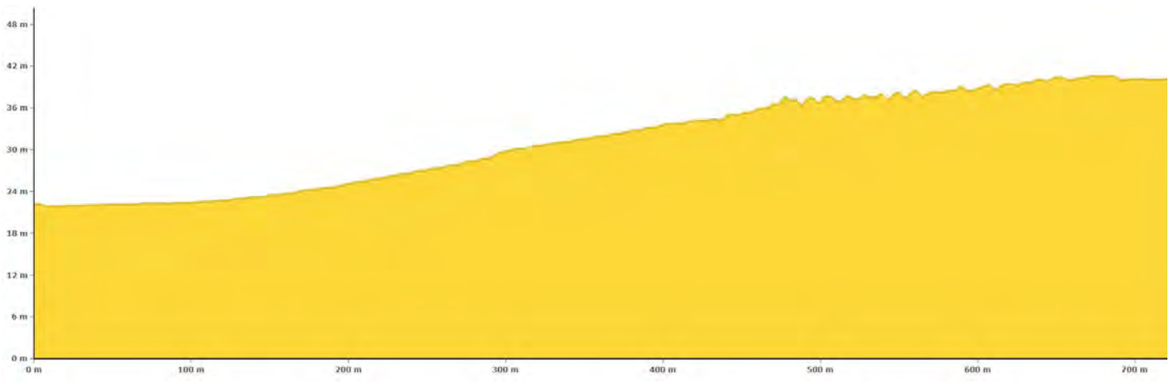
Het tracé van deze nieuwe weg snijdt volledig doorheen het landbouwgebied. Hierbij worden een vijftal kavels opgesplitst. Het gaat om verschillende gebruiken: maïs, aardappelen, grasland en graan.

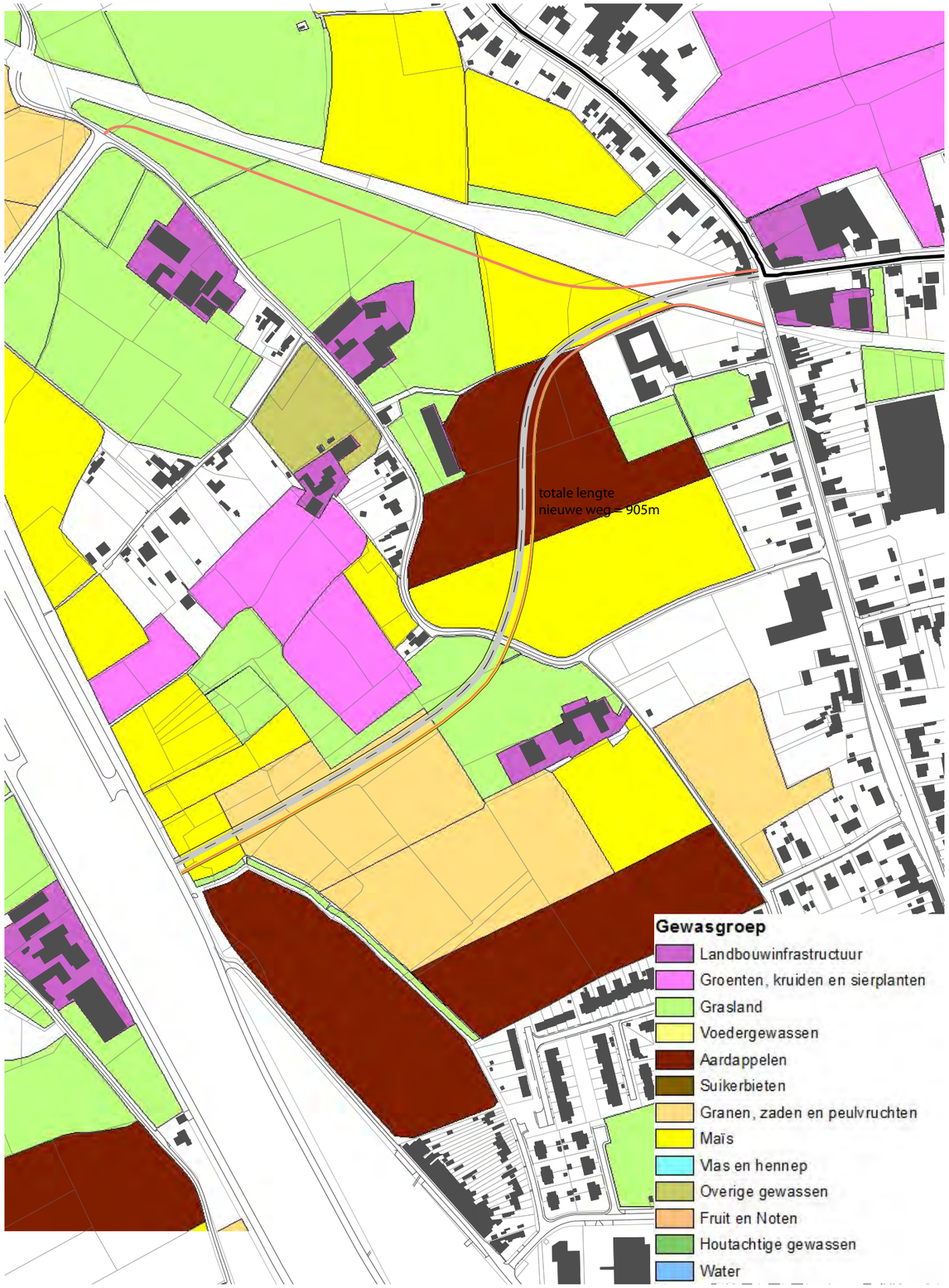
NABIJHEID WONINGEN

Bij scenario F bevinden zich eveneens slechts een beperkt aantal woningen in de onmiddellijke nabijheid van het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg. Vooral de hoeve in de hoek tussen de oude spoorwegbedding en de Stationsstraat (A), de woning langs De Klijte (C) en het landbouwbedrijf langs de Olieberg (D) liggen kortst bij de nieuwe ontsluitingsweg (resp. 12 m, 58 m en 80 m afstand tussen de effectieve weg en de woongelegenheid). In scenario F komt de nieuwe ontsluitingsweg dus korter bij de bestaande hoeve (A) dan in scenario E.

RELIËF

Het hoogteverschil over dit tracé bedraagt ca. 17 m: van 23 m TAW t.h.v. de Sluislaan tot ca. 40 m TAW t.h.v. Moen-Statie. Dit betekent een gemiddeld stijgingspercentage van ca. 1,86% over het gehele tracé.





AANSLUITING T.H.V. MOEN-STATIE _ INSCHATTING
RUIMTE-INNAME D.M.V. ROTONDE OP N8

WEGPROFIEL

Voor scenario F werd een basiswegprofiel uitgetekend met een totale breedte van 16 m:

- 7 m wegbreedte
- 4 m wadi aan één zijde van de weg
- 2 m groenstrook, incl. bomen, aan één zijde van de weg
- 2,5 m fietspad aan één zijde van de weg (dubbelrichting)

Tevens werd t.h.v. de oude spoorwegbedding een strook van 5 m breedte voorzien i.f.v. een extra fietspad ter vervollediging van de functionele fietsroute:

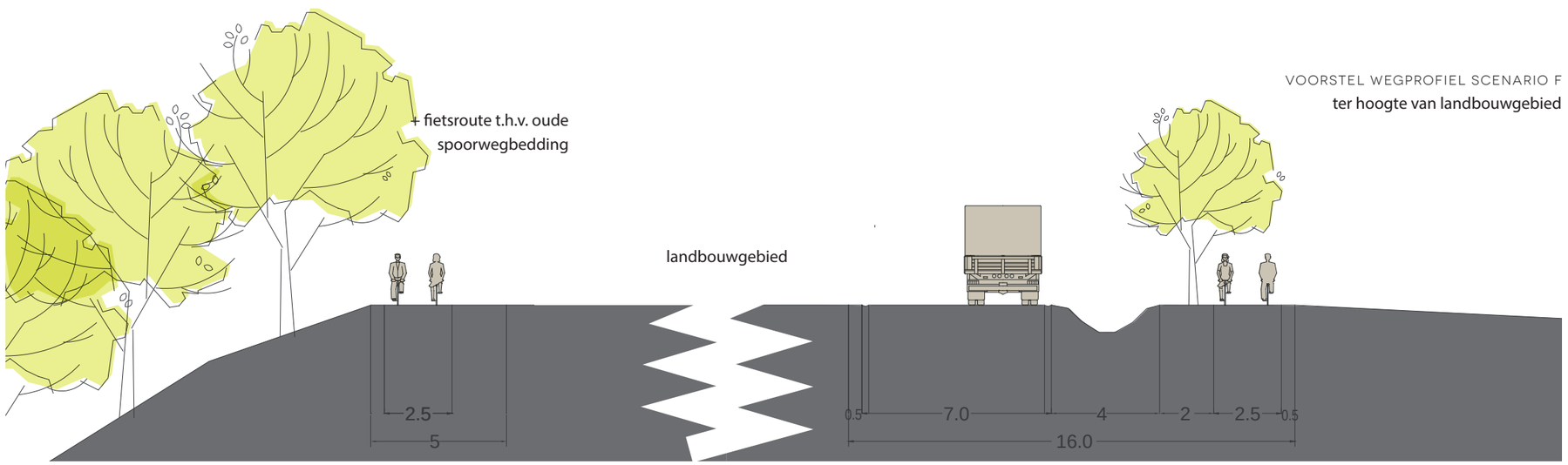
- 2,5 m fietspad (dubbelrichting)
- 2,5 m groenstrook (bvb. i.f.v. waterinfiltratie)

AANSLUITING T.H.V. N8

De aansluiting van het nieuwe tracé op de N8 gebeurt ook hier - net als in scenario E - t.h.v. het bestaande kruispunt aan Moen-Statie. Ter hoogte van dit kruispunt zullen infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling veilig en vlot te laten verlopen.

Welke kruispuntoplossing hier gekozen wordt (rotonde, 4-armig kruispunt, met of zonder verkeerslichtenregeling...) moet verder uitgeklaard worden met de wegbeheerder en andere stakeholders.

Wel moet er rekening gehouden worden met het feit dat er - afhankelijk van de gekozen kruispuntoplossing - mogelijk extra ruimte nodig zal zijn t.h.v. het kruispunt. De bijkomende ruimte-inname is wellicht het grootst wanneer geopteerd wordt voor een rotonde. Maar ook andere oplossingen kunnen extra ruimte-inname vergen.

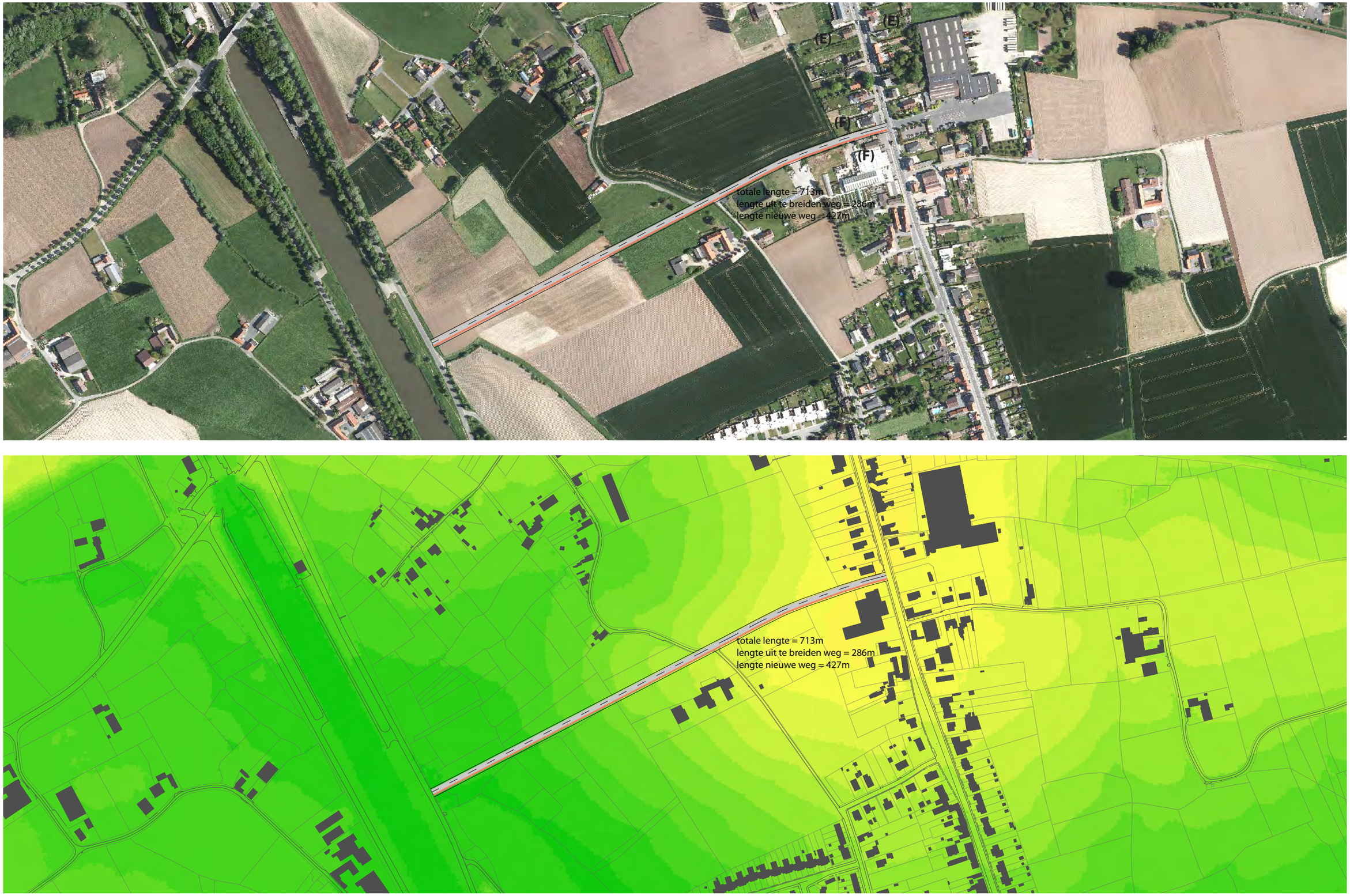


VOORSTEL WEGPROFIEL SCENARIO F
ter hoogte van landbouwgebied

7.3.3. Scenario G

Scenario G vertrekt op dezelfde plaats vanaf de Sluislaan, namelijk een honderdtal meter ten noorden van het kruispunt met de Vaartstraat, en loopt van daaruit vrijwel rechtdoor door het landbouwgebied richting de De Klijte. Het oostelijke, rechte deel van deze bestaande weg wordt mee ingeschakeld, om dan via de Stationsstraat aan te takken op de N8.

Landschappelijke impact	De route maakt voor een deel gebruik van bestaande wegen, maar loopt ook voor een groot deel dwars door de open ruimte die de dorpskern van Moen flankeert. De route loopt nergens langsheen het Habitatrichtlijngebied, noch langsheen de oude spoorwegbedding.
Impact op landbouw-bedrijfsvoering	Het nieuw aan te leggen deel van de route loopt dwars door landbouwgebied, maar is kort.
Ecologische impact	Deze ontsluiting vermijdt zowel het Habitatrichtlijngebied als de oude spoorwegbedding.
Technische haalbaarheid	Dit scenario omvat een eerder beperkte lengte aan nieuwe wegeninfrastructuur, waarbij echter een aanzienlijk niveauverschil overbrugd moet worden.
Logica verkeersstructuur	Dit scenario betekent een grotere omrijfactor van 1,176. Er wordt in dit scenario echter op een zeer onlogische manier een verbinding gezocht met de N8, nl. via de Stationsstraat.
Verkeersveiligheid	Het extra vrachtverkeer dat doorheen de Stationsstraat moet passeren betekent een aanzienlijke verhoging van de verkeersonveiligheid langsheen deze invalsweg richting Moen.
Mogelijke hinder voor omwonenden	De inwoners van de Stationsstraat zullen meer hinder ervaren t.g.v. het vrachtverkeer in de Stationsstraat. De woningen langs de N8 zullen mogelijk meer hinder ervaren.
Zachte verbindingen	Langs hetzelfde tracé kan een fietsroute worden voorzien als doorsteek richting Kanaal. I.f.v. het vervolledigen van de fietssnelweg Kortrijk - Avelgem is een snellere verbinding langsheen de oude spoorwegbedding wenselijk.


(E)
(E)
(F)
(F)
totale lengte = 713m
lengte uit te breiden weg = 286m
lengte nieuwe weg = 427m
totale lengte = 713m
lengte uit te breiden weg = 286m
lengte nieuwe weg = 427m

Een deel van het tracé bestaat uit nieuwe wegenis (ca. 427 m) en deel maakt gebruik van bestaande - weliswaar te verbreden - straat (ca. 286 m), het totale tracé is ca. 713 m lang. De nieuwe weg vereist een aantal grondverwervingen.
Dit scenario vereist ook een aantal infrastructurele ingrepen in de Stationsstraat en De Klijte.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

Ter hoogte van De Klijte maakt de nieuwe ontsluitingsweg gebruik van het bestaande tracé van de weg, waarlangs reeds bebouwing aanwezig is - minstens aan één zijde. Hier blijft de landschappelijke impact dan ook relatief beperkt, al zal de nieuwe infrastructuur wel een stuk zwaarder zijn dan de bestaande minimale verharding.

Vanaf het kruispunt met de Olieberg echter, loopt de ontsluitingsweg rechtdoor in zuidwestelijke richting, tot aan de Sluislaan. Hierbij wordt de open ruimte middendoor doorsneden. De open ruimte tussen de bebouwing van Moen en van het gehucht langs De Klijte verliest hierdoor een groot deel van haar kwaliteit.

ZACHTE VERBINDING

Het realiseren van een weg langs dit tracé biedt geen mogelijkheid om de missing link in het functionele fietsnetwerk te vervolledigen: niet alleen is de omweg t.o.v. de functionele fietsroute via dit tracé G te groot, tevens moeten fietsers van/naar Avelgem ook de Stationsstraat gedeeltelijk volgen. Deze Stationsstraat is momenteel niet uitgerust met verhoogde of vrijliggende fietspaden.

Wel kan een apart, vrijliggend fietspad worden voorzien vanaf Moen-Statie richting de Kraaibosstraat, cfr. in scenario F. Hierdoor ontstaat alsnog een veilige fietsverbinding die een belangrijk lacune het Guldensporenpad (van station Kortrijk tot Avelgem) vervolledigt.

Langs de nieuw aan te leggen weg dient eveneens een fietspad te worden aangelegd voor fietsers die vanaf de Stationsstraat richting kanaal willen doorsteken. Dit fietspad kan uitgevoerd worden als een dubbelrichting-fietspad langs de zuidkant van de weg.

LANDBOUWGEBRUIK

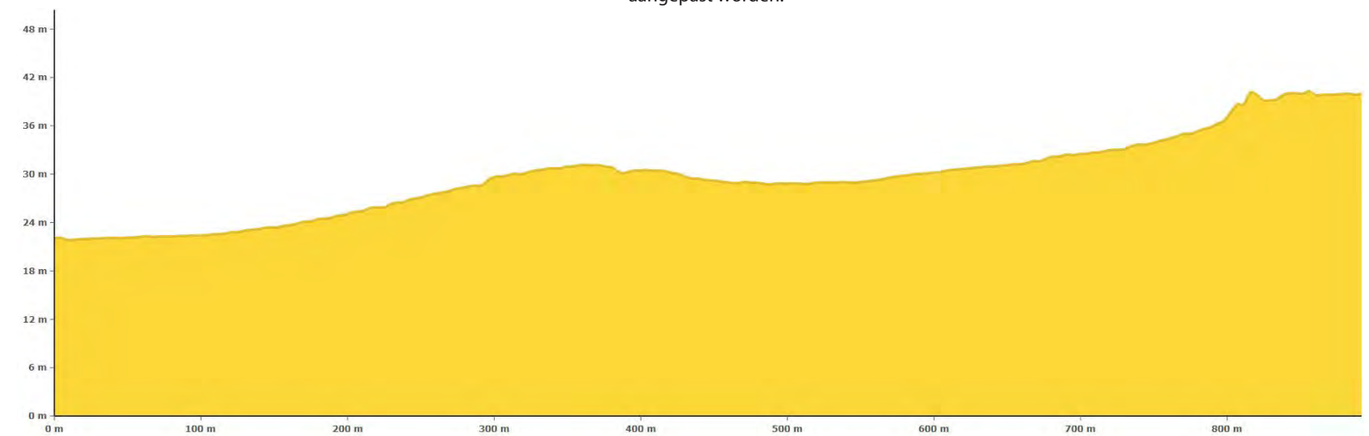
Waar het tracé gebruik maakt van de bestaande weg De Klijte, wordt slechts een beperkt deel van het naastgelegen landbouwperceel getroffen (t.g.v. de verbreding van de weg). Het tracé van de nieuwe weg (vanaf De Klijte richting Sluislaan) snijdt volledig doorheen het landbouwgebied. Hierbij worden een drietal kavels opgesplitst. Het gaat om verschillende gebruiken: maïs, grasland en graan.

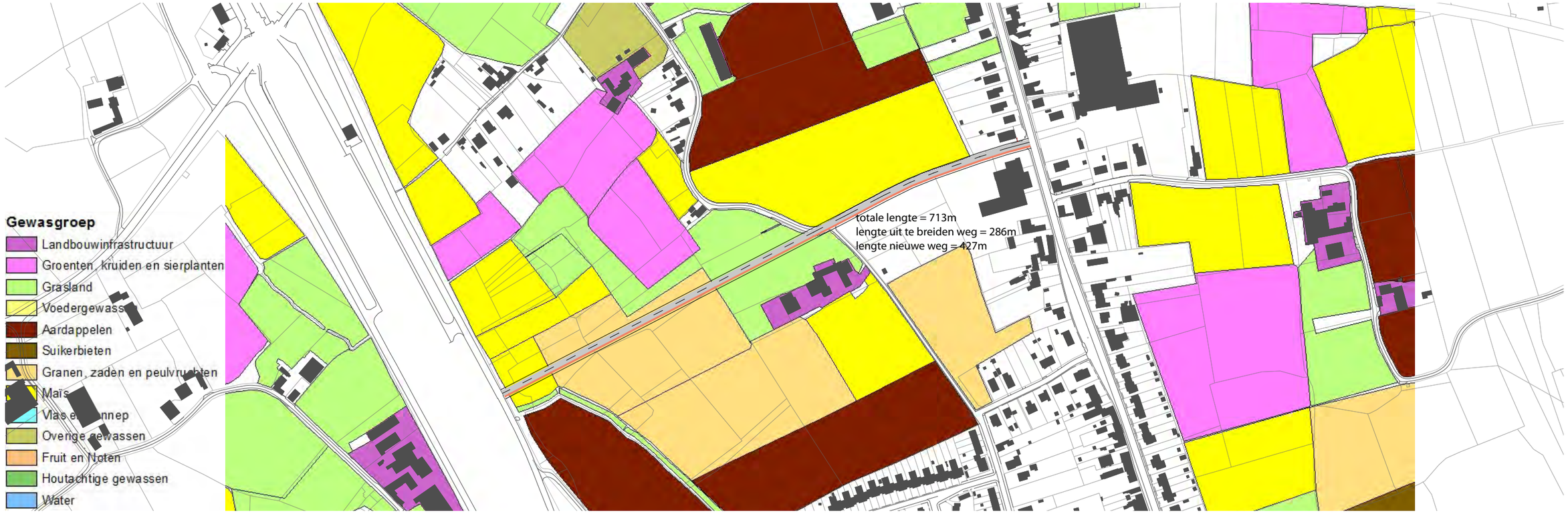
NABIJHEID WONINGEN

Bij scenario G zijn meer woningen in de onmiddellijke nabijheid van het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg gelegen. Langsheen de Stationsstraat tussen De Klijte en de aansluiting op de N8 (E), bevinden zich ca. 27 woningen. De woningen op het kruispunt van De Klijte met de Stationsstraat (F) bevinden zich bovendien vrij kort tegen de toekomstige weg (resp. ca. 5,4 en 11,3 m tussen de woning en de rand van de nieuwe weg), waardoor de leefkwaliteit voor deze woningen sterk zal afnemen. In de praktijk zou dit kunnen betekenen dat één van deze woningen (of allebei) zullen moeten verdwijnen omdat de kwaliteit te sterk aangetast wordt door de nieuwe ontsluitingsweg.

RELIËF

Het hoogteverschil over dit tracé bedraagt ca. 19 m: van 23 m TAW t.h.v. de Sluislaan tot ca. 42 m TAW t.h.v. de Stationsstraat/De Klijte. Dit betekent een gemiddeld stijgingspercentage van ca. 2,66% over het gehele tracé. Op bepaalde plekken stijgt het terrein echter vrij sterk, met hellingsgraden groter dan 4%. Dergelijke grote hellingspercentages zijn voor vrachtverkeer niet haalbaar. Het reliëf zal dus op bepaalde delen vrij grondig moeten aangepast worden.





AANSLUITING T.H.V. STATIONSSTRAAT

WEGPROFIEL

Voor scenario G werd een basiswegprofiel uitgetekend met een totale breedte van 16 m:

- 7 m wegbreedte
- 4 m wadi aan één zijde van de weg
- 2 m groenstrook, incl. bomen, aan één zijde van de weg
- 2,5 m fietspad aan één zijde van de weg (dubbelrichting)

Ter hoogte van de bestaande bebouwing langs de Stationsstraat kan hier plaatselijk overgegaan worden naar een versmald profiel met een totale breedte van 13 m:

- 7 m wegbreedte
- 3 m fietspad aan één zijde van de weg (dubbelrichting)
- 1,5 m voetpad aan beide zijden van de weg

Tevens werd t.h.v. de oude spoorwegbedding een strook van 5 m breedte voorzien i.f.v. een extra fietspad ter vervollediging van de functionele fietsroute:

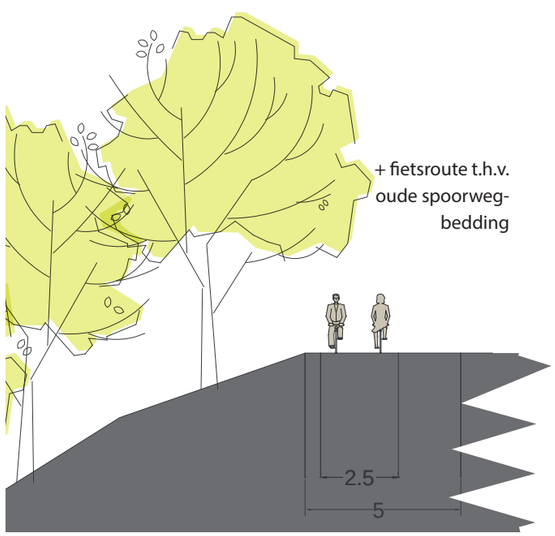
- 2,5 m fietspad (dubbelrichting)
- 2,5 m groenstrook (bvb. i.f.v. waterinfiltratie)

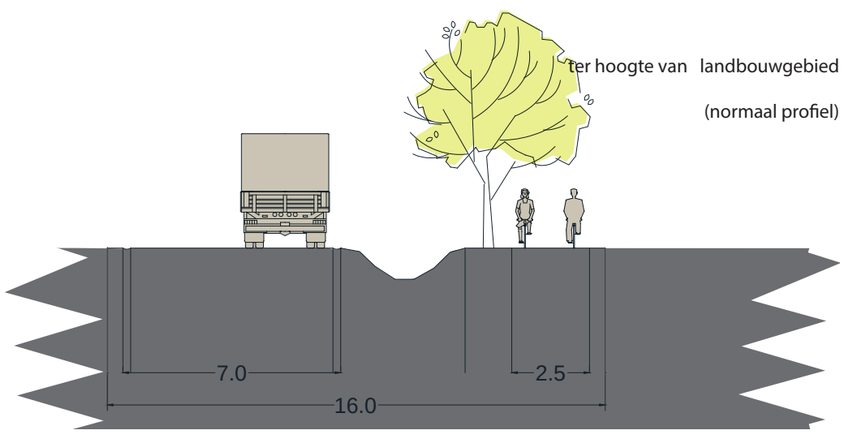
AANSLUITING T.H.V. STATIONSSTRAAT

De aansluiting van het nieuwe tracé op de Stationsstraat gebeurt t.h.v. het bestaande kruispunt aan De Klijte. Ter hoogte van dit kruispunt zullen infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling veilig en vlot te laten verlopen.

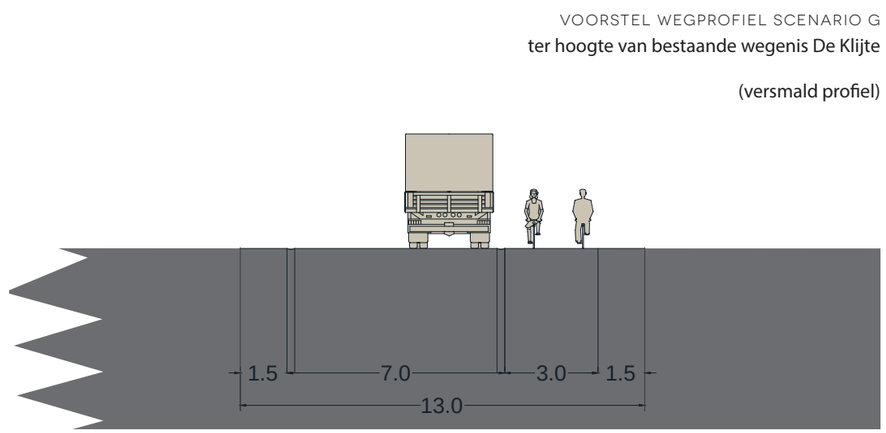
Welke kruispuntoplossing hier gekozen wordt moet verder uitgeklaard worden met alle stakeholders. Bijzondere aandacht is vereist t.a.v. de (private) uitrit van het bedrijf aan de overzijde van de straat.

Wel moet er rekening gehouden worden met het feit dat er - afhankelijk van de gekozen kruispuntoplossing - mogelijk extra ruimte nodig zal zijn t.h.v. het kruispunt.





VOORSTEL WEGPROFIEL SCENARIO G



7.4. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

Tot slot wordt voor de hiervoor beschreven 3 scenario's (E, F en G) ook een eerste inschatting gemaakt van de effecten op de verkeersdrukte. Het betreft hier een ruwe schatting, gebaseerd op de beschikbare data. Dit louter om enkele algemene verschuivingen trachten in te schatten.

7.4.1. Keuze kanaalzijde

Bij het begin van het proces werd de keuze voor de oost- of westkant van het kanaal tijdelijk losgekoppeld van de keuze voor het vervolg van het traject. Dit omdat de keuze voor de oost- of westkant gekoppeld is aan een aantal operationele knelpunten. Vooral het verkeer vanaf IMOG richting de oostkant leiden, of het verkeer vanaf Moen-Trekweg toegang geven tot de westkant, bleken mogelijke knelpunten gezien de configuratie van de brug in de Verzetslaan. Deze knelpunten moeten dan ook als aandachtspunt meegenomen worden in de rest van het proces.

In deze fase dient de keuze voor de west- of oostkant echter opnieuw in de afweging betrokken te worden.

Indien geopteerd wordt voor scenario E, is zowel de keuze voor de oostelijke als voor de westelijke oever mogelijk. Scenario E sluit immers aan op de Sluislaan ter hoogte van de brug in de Kraaibosstraat. Vanaf welke oever of welke locatie (IMOG of Moen-Trekweg) men ook vertrekt, ter hoogte van de Kraaibosstraat kan men - indien nodig - het kanaal oversteken om aan te sluiten op het nieuwe tracé richting Moen-Statie.

Indien geopteerd wordt voor scenario F of G echter, is de keuze van de te gebruiken kanaaloever veel strikter bepaald. Beide scenario's sluiten immers aan op de Sluislaan op ca. 500 m ten zuiden van de brug (Kraaibosstraat).

Verkeer vanaf de westelijke oever omleiden via de Kraaibosstraat, via de oostelijke oever terug in zuid-oostelijke richting over de Sluislaan en zo tot aan de aansluiting van de nieuwe weg, betekent een omweg van ca. 1 km. Deze omrijfactor is zodanig groot dat verkeer eerder geneigd zal zijn om sluiproutes te zoeken - via niet-geëigende wegen richting de N8 (bijvoorbeeld doorheen het centrum of via De Klijte) - of toch de oostelijke oever van het kanaal zal verkiezen.

Een keuze voor scenario F of G impliceert dus dat voor de oostelijke oever van het kanaal moet worden gekozen. Dit betekent dat er terdege rekening moet worden gehouden met de knelpunten rondom de Verzetslaan: om de oostelijke oever te kunnen bereiken vanaf de IMOG-site, moet de aansluiting op de brug verzekerd worden.

7.4.2. Verkeersgeneratie IMOG & Moen-Trekweg

IMOG

In de berekening van de huidige en toekomstige bezetting van de wegen t.g.v. IMOG werd eerst uitgegaan van tellingen op het bestaande wegennet. Dat leverde onderstaande tabel op (gecorrigeerd naar maximumcapaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid):

	max. capaciteit i.f.v. verkeers-leefbaarheid (pae/richting/dag)	**huidige bezetting op weekdag**	**huidige bezetting op weekdag (%)**
Sint-Pietersbruglaan (richting Bossuit)	10.400	488	4,69
Sint-Pietersbruglaan (richting Zwevegem)	10.400	210	1,05
Sluislaan	4.000	935	23,38
Verzetslaan (richting kanaal)	10.400	964	9,27
Verzetslaan (richting Sint-Denijs)	10.400	1.758	16,90
Keiberg (richting Zwevegem)	19.200	5.368	27,96
Keiberg (richting Moen)	19.200	9.667	50,35
Oeverlaan (richting Moen)	10.400	600	5,77
Oeverlaan (richting Avelgem)	10.400	922	8,87

Daarna werd een inschatting gemaakt van de bijkomende bezetting van de wegen, rekening houden met de modal split van **IMOG**. Hieruit bleek dat IMOG - na de uitbreiding met de lagunering - zal zorgen voor ca. **752 pae/dag** (in de huidige situatie is dit ongeveer 700 pae/dag).

MOEN-TREKWEG

Ook voor het **bedrijventerrein Moen-Trekweg** werd een inschatting gemaakt van de huidige bezetting van de wegen, rekening houdend met een courante modal split. Hieruit blijkt dat Moen-Trekweg in de huidige situatie zorgt voor ca. 463 pae/dag.

Er kan rekening worden gehouden met de uitbreiding van de gevestigde bedrijven op Moen-Trekweg door uit te gaan van een verdubbeling van het verkeer dat ze genereren. In dat geval zal Moen-Trekweg ca. **926 pae/richting/dag** genereren.

7.4.3. Bezettingsgraad nieuwe ontsluitingsweg

De nieuwe ontsluitingsweg zal het huidige verkeer van de IMOG-site overnemen, alsook het huidige verkeer van de gevestigde bedrijven op Moen-Trekweg.

Dit resulteert in een bezettingsgraad van deze nieuwe ontsluitingsgraad van ca. 1.215 pae/richting/dag (= 752+463). Indien rekening wordt gehouden met een verdubbeling van het verkeer van en naar Moen-Trekweg, komt de bezettingsgraad op 1.678 pae/richting/dag (= 752+463+463).

Uitgaande van de inschatting dat ca. 13% van dit verkeer in het spitsuur zal plaatsvinden, zal op het drukste moment de weg een bezettingsgraad van 218 pae/uur kennen. Bij een profiel genre 'wijkverzamelweg' (zijnde 2x1 rijstroken, groot aantal kruispunten) bedraagt de maximum capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid 400 pae/richting/uur. Er zal zich op dit nieuwe wegdeel dus geen capaciteitsprobleem voordoen.

7.4.4. Gevolgen op huidige bezettingsgraad wegen - meso-niveau

De realisatie van de alternatieve ontsluitingsweg zal zorgen voor een verschuiving van het verkeer van de bestaande wegen naar de nieuwe ontsluitingsweg.

Bij gelijk welke keuze (scenario E, F of G) zal het verkeer op het laatste deel van de **Sluislaan** verdwijnen. Dit deel zal immers niet meer gebruikt worden voor de ontsluiting van IMOG, en kan afgesloten worden voor alle verkeer.

Ongeacht de keuze van alternatieve ontsluitingsroute, zal het verkeer richting Avelgem hetzelfde blijven. Op de **Oeverlaan** zal de bezettingsgraad dus niet veranderen.

Verkeer op de **Keiberg** zal op verschillende plaatsen anders worden beïnvloed. Ter hoogte van de aansluiting met de Kwatanestraat, waar de tellingen uitgevoerd werden, zal de hoeveelheid verkeer (in beide richtingen) ongeveer gelijk blijven - ongeacht de keuze voor scenario E, F of G.

Het deel van de Keiberg tussen de Kwatanestraat en de Stationsstraat zal echter meer verkeer te verwerken krijgen. Verkeer van en naar IMOG, dat tot op vandaag gebruik maakt van de Sluislaan, zal immers ook gebruik gaan maken van dit wegdeel. Verkeer van en naar het bedrijventerrein maakt op vandaag vooral gebruik van andere routes (en zit dus al verrekend in de huidige bezettingsgraad), maar een verschuiving naar de nieuwe - vlottere - ontsluitingsweg moet ingecalculeerd worden.

De verandering van de verkeersbezetting op de Sint-Pietersbruglaan en de Verzetslaan zal afhankelijk zijn van de keuze voor een bepaald scenario - en dan vooral voor de keuze 'westkant kanaal' of 'oostkant kanaal':

- Indien gekozen wordt voor een scenario waarbij de OOSTKANT van het kanaal gebruikt wordt voor de nieuwe ontsluitingsweg, zal de **Sint-Pietersbruglaan** aanzienlijk rustiger worden (en dat in beide richtingen). Alle verkeer van en naar IMOG zal dan immers van de westkant naar de oostkant verschuiven. Verder maakt bijna niemand gebruik van de Sint-Pietersbruglaan - zoals blijkt uit de zeer lage huidige bezettingsgraad, zeker in de richting van Zwevegem - waardoor het verkeer hier praktisch volledig zal verdwijnen.
  De **Verzetslaan** krijgt, bij een keuze voor de oostkant, dan echter bijkomend verkeer te slikken (in beide richtingen). Dit t.g.v. verkeer van IMOG richting N8, dat vroeger grotendeels via de Sint-Pietersbruglaan reed, en dat nu het kanaal zal moeten oversteken om de oostkant te bereiken.
- Indien gekozen wordt voor een scenario waarbij de WESTKANT van het kanaal ingezet wordt voor de nieuwe ontsluitingsweg, zal de **Sint-Pietersbruglaan** drukker worden (in beide richtingen) t.g.v. het verkeer van Moen-Trekweg. Dit rijdt nu niet langs de westkant van het kanaal, en zal dat dus in dit scenario wel gaan doen waardoor de bezettingsgraad van de Sint-Pietersbruglaan toeneemt.
  De **Verzetslaan** zal ongeveer even druk gebruikt worden - op vandaag wordt deze door IMOG vooral gebruikt voor verkeer richting Sint-Denijs en Avelgem, en door de bedrijven van Moen-Trekweg (om het kanaal over te steken). In geval van een keuze voor de westkant van het kanaal zal de brug in de Verzetslaan minder druk bereden worden, maar zullen de bedrijven van Moen-Trekweg nog steeds via deze Verzetslaan moeten passeren om de Sint-Pietersbruglaan te bereiken.
  (Indien een rechtstreekse ontsluiting gecreëerd kan worden vanaf het bedrijventerrein Moen-Trekweg richting kanaal, zal de drukte op de Verzetslaan evenwel afnemen).

De **Stationsstraat** zal door de realisatie van de alternatieve ontsluitingsweg minder zwaar verkeer te verwerken krijgen, aangezien het verkeer van en naar Moen-Trekweg - dat vandaag (deels) doorheen het centrum rijdt - zal verschuiven richting de nieuwe ontsluitingsweg.

Het laatste deel van de Stationsstraat, tussen De Klijte en de N8, krijgt in geval van een keuze voor scenario G echter wel al het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg te verwerken.

Om te voorkomen dat de realisatie van de omleidingsweg **sluipverkeer** in de hand werkt, en dat op die manier de verkeersbelasting naar andere routes verschuift (bvb. extra verkeer op Oeverlaan richting Avelgem), dienen de nodige maatregelen uitgewerkt te worden.

CONCLUSIE

Het **meest kritieke wegdeel** is, ook na realisatie van de nieuwe onsluitingsweg, de **Keiberg**. Daarbij zal vooral het deel tussen de Kwatanestraat en de Stationsstraat extra verkeer moeten verwerken. Hierdoor kan de bezettingsgraad van de weg verder stijgen. Verder onderzoek zal noodzakelijk zijn om na te gaan of dit tijdens de spits problemen kan opleveren.

Verder krijgt in scenario G ook de **Stationsstraat** zelf extra verkeer te verwerken. Ook hier is verder onderzoek nodig om na te gaan of dit - zeker tijdens de spits - mogelijk problemen kan opleveren.

	max. capaciteit i.f.v. verkeersleefbaarheid (pae/richting/dag)	huidige bezetting op weekdag	nieuwe bezetting op weekdag
Sint-Pietersbruglaan (richting Bossuit)	10.400	488	
keuze oostkant			*488 - verkeer IMOG richting N8 = +/- 0*
keuze westkant			*488 + verkeer Moen-Trekweg*
Sint-Pietersbruglaan (richting Zwevegem)	10.400	210	
keuze oostkant			*210 - verkeer IMOG richting N8 = +/- 0*
keuze westkant			*210 + verkeer Moen-Trekweg*
Sluislaan	4.000	935	0
Verzetslaan (richting kanaal)	10.400	964	
keuze oostkant			*964 + verkeer IMOG richting N8*
keuze westkant			*blijft gelijk*
Verzetslaan (richting Sint-Denijs)	10.400	1.758	
keuze oostkant			*1.758 + verkeer IMOG richting N8*
keuze westkant			*blijft gelijk*
Keiberg (richting Zwevegem) algemeen	19.200	5.368	blijft gelijk
tussen Kwatanestraat en Stationsstraat		*ca. 5.368 ?*	*ca. 5.368 +verkeer IMOG + verkeer Moen-Trekweg*
Keiberg (richting Moen) algemeen	19.200	9.667	blijft gelijk
tussen Kwatanestraat en Stationsstraat		*ca. 9.667 ?*	*ca. 9.667 +verkeer IMOG + verkeer Moen-Trekweg*
Oeverlaan (richting Moen)	10.400	600	blijft gelijk
Oeverlaan (richting Avelgem)	10.400	922	blijft gelijk
Stationsstraat tussen centrum en De Klijte	*6.400 (400 pae/richting/u max. capaciteit, x 16u/ dag)*	*niet gekend*	*- verkeer Moen-Trekweg richting N8*
Stationsstraat tussen De Klijte en N8	*6.400 (400 pae/richting/u max. capaciteit, x 16u/ dag)*	*niet gekend*	
bij scenario E			*- verkeer Moen-Trekweg richting N8*
bij scenario F			*- verkeer Moen-Trekweg richting N8*
bij scenario G			*+verkeer IMOG + verkeer Moen-Trekweg*

7.4.5. Gevolgen op micro-niveau

KRUISPUNT N8/STATIONSSTRAAT

In de praktijk blijkt de aansluiting van de Stationsstraat op de N8 voor heel wat verkeershinder te zorgen in Moen: door de moeilijke verkeerssituatie en de beperkte zichtbaarheid verloopt het invoegen op de N8 vanaf de Stationsstraat erg moeizaam. Hierdoor ontstaat file-opbouw op de Stationsstraat.

Dit probleem heeft vooral impact op het lokaal verkeer doorheen Moen-centrum, en is minder gelinkt aan het verkeer vanuit IMOG - aangezien verkeer vanuit IMOG op vandaag voornamelijk gebruik maakt van de route langsheen het kanaal, en dus meer noordelijk op de N8 aansluit.

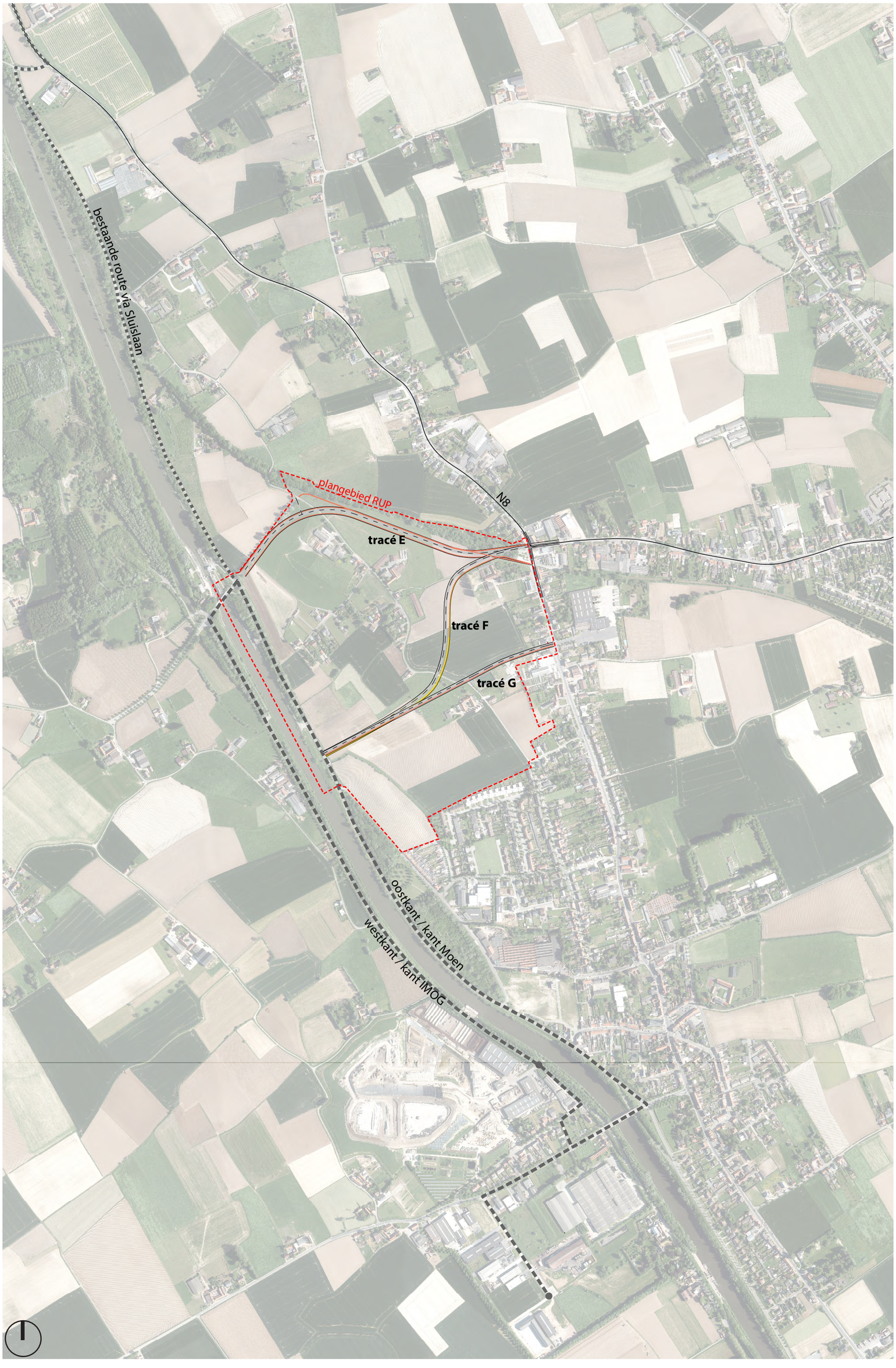
Bij de keuze voor scenario E of F zal een extra aansluiting op dit kruispunt moeten worden voorzien. Verder onderzoek is nodig om te bepalen welke oplossing hier best kan ingezet worden (rotonde of lichtengeregeld kruispunt). Bij een heraanleg van dit kruispunt, t.g.v. de nieuwe aansluiting, zal er ook rekening gehouden moeten worden met de - nu problematische - aansluiting van de Stationsstraat.

Bij de keuze voor scenario G is geen extra aansluiting op het kruispunt nodig. Wel zal er in dit scenario extra verkeer op de Stationsstraat komen, waardoor de druk op dit - nu al problematische - kruispunt nog verder zal toenemen. Er dient te worden onderzocht welke maatregelen hier kunnen genomen worden om de doorstroming te verbeteren. Ook in dit scenario kan een lichtengeregeld kruispunt of de aanleg van een rotonde overwogen worden. Dit moet deel uitmaken van verder onderzoek.

KRUISPUNTEN CENTRUM MOEN

De keuze voor een alternatieve ontsluitingsweg voor IMOG en Moen-Trekweg zal het zwaar verkeer doorheen het centrum van Moen doen afnemen. Op de bestaande kruispunten (bvb. Verzetslaan - Bossuitstraat) zal de verkeersdruk dus afnemen en de doorstroming verbeteren. *(Bij de keuze voor scenario G zal echter de verkeersdruk op het bestaande kruispunt Stationsstraat - De Klijte sterk toenemen!)*

De keuze om alle verkeer voor IMOG en Moen-Trekweg aan één zijde van het kanaal te brengen, zal zorgen voor extra verkeer op het kruispunt van de Verzetslaan met de Trekweg en/of Steenbakkersstraat. Gezien de zeer beperkte bezettingsgraad op de Verzetslaan, worden hier geen congestieproblemen verwacht. Vooral de ruimtelijke aanleg van deze kruispunten dient echter te worden bekeken i.f.v. zwaar verkeer. (Indien gekozen wordt voor een verkeersafwikkeling langs de westzijde van het kanaal, en er een rechtstreekse ontsluiting gecreëerd kan worden vanaf het bedrijventerrein Moen-Trekweg richting kanaal, zullen deze kruispunten echter niet bijkomend belast worden).


bestaande route via Sluislaan
plangebied RUP
N8
tracé E
tracé F
tracé G
oostkant / kant Moen
westkant / kant IMOG