

RUP Sluisweg

Gemeente Merelbeke

Startnota

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

RUP Sluisweg
Startnota

Opdrachtgever

Gemeente Merelbeke
Hundelgemsesteenweg 353
9820 Merelbeke

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4758203001

Projectmedewerkers

Evy De Wilde, Senior Advisor Ruimtelijke planning & Omgevingsbeleid – erkend ruimtelijk planner
Simon Steegmans, Advisor Ruimtelijke planning & Omgevingsbeleid – erkend ruimtelijk planner
Jari Peeters, Advisor Milieueffectrapportage & Omgevingsbeleid
Liesbet Van den Schoor, Principal Advisor Ruimtelijke planning & Omgevingsbeleid

Datum

26 juni 2024

Auteur

EDW, SIS, JPE, LVS

Status/ revisie

Startnota

Vrijgave

EDW

Inhoudsopgave

Blz

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en algemene doelstelling plan	4
1.2	Inhoud startnota	4
2	Plangebied	6
2.1	Situering	6
2.1.1	Macroniveau	6
2.1.2	Meso- en microniveau	6
2.2	Afbakening van het plangebied	7
2.3	Ruimtelijk-historische analyse	8
2.4	Ruimtelijk voorkomen en functioneren	12
2.5	Reikwijdte en detailleringsniveau	18
2.6	Overzicht in te zetten instrumenten	18
3	Juridische planologische toestand	19
3.1	Bestemmingsplannen	19
3.1.1	Gewestplan	19
3.1.2	RUP's en/of BPA	20
3.1.2.1	BPA nr. 12A Liedermeers	20
3.1.2.2	GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent	21
3.1.2.3	Grenzend aan het plangebied	26
3.2	Rooilijnplannen	28
3.3	Atlas der buurt- en voetwegen	29
4	Alternatieven	30
5	Beleidscontext	31
5.1	Structuurplanning	31
5.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	31
5.1.2	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	34
5.1.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Merelbeke	36
5.1.3.1	Richtinggevend deel	36
5.2	Beleidsplanning	40
5.2.1	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	40
5.2.2	Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen	41
5.2.3	Ruimtelijk Beleidsplan Merelbeke	44
5.3	Andere relevante beleidsplannen	45
5.3.1	Klimaat- en Adaptatieplan Merelbeke	45
6	Fysisch functioneren	47
6.1	Bodem	47
6.1.1	Reliëf	47
6.1.2	Bodemkaart	48
6.1.3	Ontginningen	48
6.1.4	Bodemonderzoeken	48
6.1.5	Erosiegevoeligheid en gevoeligheid voor grondverschuivingen	49
6.2	Water	51
6.2.1	Stroomgebiedbeheerplannen	51
6.2.2	Waterlopen	52
6.2.3	Watertoets 2023 – overstromingsgevoelige gebieden	53
6.2.4	Zoneringsplan en zuiveringsgebied	55
6.2.5	Waterwingebieden en beschermingszones	55
6.3	Biodiversiteit	56
6.3.1	Natura 2000	57

6.3.2	VEN en IVON	57
6.3.3	Bos	58
6.3.4	Natuurbeheerplan	59
6.3.5	Biologische waarderingskaart – versie 2	59
6.3.6	Risicoatlas vogels en vleermuizen	59
6.4	Landschap, erfgoed en archeologie	61
6.5	Omgevingskwaliteit en veiligheid	62
6.5.1	Geluid	62
6.5.2	Lucht	63
6.5.3	Straling	65
6.5.4	Veiligheid	65
6.6	Mobiliteit	67
6.6.1	Mobiliteitsplan	67
6.6.2	Vervoerregio Gent	68
6.6.3	Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk	69
6.6.4	Recreatief fietsnetwerk	70
6.6.5	Openbaar vervoer	70
7	Visie en planvoornemen	71
7.1	Heroriëntatie van de bedrijfsactiviteiten	71
7.2	Ruimtelijk rendement en flexibiliteit	73
7.3	Inzetten op duurzame vervoersmodi	74
7.4	Verankeren binnen het groenblauw netwerk	74
7.5	Doorvoeren van planologische correcties	75
8	Bepalen van de plan-m.e.r.-plicht	77
8.1	Feitelijke toestand	77
8.2	Juridisch planologische toestand	77
8.3	Overzicht wijziging bestemmingen	77
8.4	Toepassingsgebied	78
9	Onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieueffecten	79
9.1	Discipline Bodem	79
9.1.1	Bodemverstoring en grondstofvoorraden	79
9.1.1.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	79
9.1.1.2	Effectbespreking t.o.v. planologische referentiesituatie	80
9.1.1.3	Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie	80
9.1.2	Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging	80
9.1.2.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	80
9.1.2.2	Effectbespreking t.o.v. planologische referentiesituatie	81
9.1.2.3	Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie	81
9.1.3	Erosie	82
9.1.3.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	82
9.1.3.2	Effectbespreking	82
9.1.4	Conclusie discipline bodem	82
9.2	Discipline Water	83
9.2.1	Grondwater	83
9.2.1.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	83
9.2.1.2	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	83
9.2.1.3	Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie	84
9.2.2	Oppervlaktewater	84

9.2.2.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	84
9.2.2.2	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	85
9.2.2.3	Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie	85
9.2.3	Afvalwater	86
9.2.3.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	86
9.2.3.2	Effectbespreking	86
9.2.4	Conclusie discipline water	86
9.3	Discipline Biodiversiteit	87
9.3.1	Versnippering en barrièrevorming	87
9.3.2	Aandachtsgebieden: Natura-2000 gebieden, Ramsar-gebied, VEN-gebied	88
9.3.2.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	88
9.3.2.2	Effectbespreking	88
9.3.3	Biotoopverlies / biotoopwijziging	88
9.3.3.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	88
9.3.3.2	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	88
9.3.3.3	Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie	89
9.3.4	Rust- en lichtverstoring	90
9.3.4.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	90
9.3.4.2	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	90
9.3.4.3	Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie	91
9.3.5	Conclusie discipline biodiversiteit	91
9.4	Discipline Landschap, erfgoed en archeologie	92
9.4.1	Bouwkundig erfgoed	92
9.4.2	Landschap	93
9.4.2.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	93
9.4.2.2	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	93
9.4.2.3	Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie	93
9.4.3	Archeologie	93
9.4.3.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	93
9.4.3.2	Effectbespreking	94
9.4.4	Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	94
9.5	Discipline Mens – mobiliteit	95
9.5.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	95
9.5.2	Effectbespreking	95
9.5.3	Conclusie discipline mobiliteit	95
9.6	Discipline Mens – ruimtelijke aspecten	98
9.6.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	98
9.6.2	Effectbespreking	98
9.6.2.1	Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie	98
9.6.2.2	Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie	99
9.6.3	Conclusie discipline mens - ruimtelijke aspecten	99
9.7	Discipline Mens-gezondheid	100
9.7.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	100
9.7.2	Effectbespreking	102
9.7.3	Conclusie discipline mens - gezondheid (inclusief geluid en lucht)	103
9.8	Discipline Mens-veiligheid	104
9.8.1	Effectbespreking	104
9.8.2	Conclusie discipline mens - veiligheid	104
9.9	Discipline Klimaat	105
9.9.1	Kwetsbaarheden plangebied en omgeving	105
9.9.2	Effectbespreking	105

9.9.3	Conclusie discipline klimaat	105
9.10	Leemten in de kennis	106
9.11	Grensoverschrijdende effecten	106
9.12	Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten	106
10	Bijlagen	1
10.1	Orthofoto	1
10.2	Plan bestaande en juridische toestand	2
10.3	Mobiliteitsstudie	3

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en algemene doelstelling plan

De opmaak van het RUP heeft als hoofdintentie om een bedrijfssite heden bestemd in functie van zware nijverheid te herbestemmen naar een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein beter afgestemd op de omgevings- en beleidscontext. Met de opmaak van het RUP wil de gemeente tot herbestemmen overgaan zodat in de toekomst een ander type bedrijven zich op deze locatie kunnen vestigen.

De bedrijfssite is gelegen op een scharnierpunt tussen enerzijds de aansluiting op het hogere wegennet en de connectie met andere bedrijvigheid, en anderzijds het ruimtelijk aansluiten op het Liedermeerspark met omliggend woonweefsel. De omgevingskenmerken worden dan ook meegenomen in de keuze van plancontour alsook het uiteindelijke planvoornemen.

1.2 Inhoud startnota

Voorliggend document omvat de startnota binnen de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

Dit vormt de eerste stap binnen de formele procedure voor het RUP Sluisweg.

Deze startnota omvat nog geen concreet bestemmingsplan en voorschriften maar beschrijft onder andere het planvoornemen, het plangebied en de planopties. Het vormt de basis om met andere overheden, actoren en bevolking in dialoog te treden over dit plan gedurende de eerste raadpleging van 60 dagen.

Deze startnota dient samen gelezen te worden met de procesnota die een apart document vormt. De procesnota toont de procesaanpak in elke fase en beschrijft hoe het proces zal gevoerd worden, wie betrokken wordt op welke wijze, timing, etc. Dit document evolueert mee met het proces en zal tijdens elke fase worden geactualiseerd.

Deze startnota omvat de volgende decretaal verplichte onderdelen:

- een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft;
- een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven;
- een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;
- de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan;
- in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;

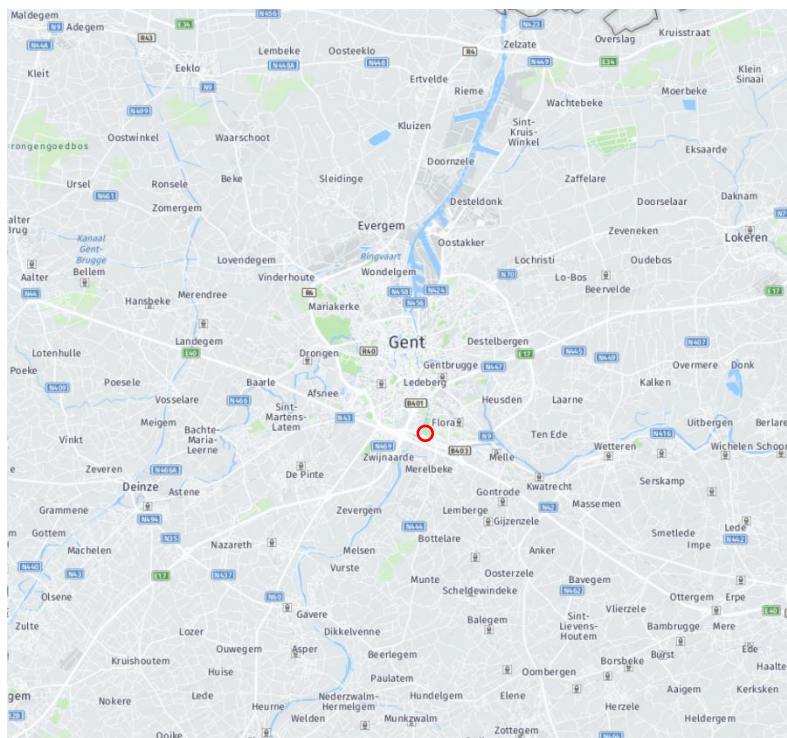
- in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen.

2 Plangebied

2.1 Situering

2.1.1 Macroniveau

Het plangebied is gelegen binnen de gemeente Merelbeke, centraal binnen de provincie Oost-Vlaanderen. Merelbeke grenst ten zuiden aan de stad Gent.



Figuur 2-1 Situering van het plangebied op macroniveau, bron: Google Maps

2.1.2 Meso- en microniveau

Het plangebied bevindt zich in het noorden van de gemeente Merelbeke en grenst aan het zuidelijk deel van het grondgebied van stad Gent. De gemeentegrens valt daarbij samen met de Schelde die de grens vormt aan westelijke zijde van het plangebied.

Het plangebied is gelegen aan en nabij verschillende infrastructuurlijnen en verkeerswisselaars, met name de Schelde, Ringvaart, R4, E40, E17, verkeerswisselaar van Zwijnaarde, N44 en de spoorlijn Gent-Brussel.

Ten oosten van het plangebied en de begrenzende Schelde situeert zich het bedrijventerrein Gent-Zuid, de bedrijfscluster van het Ghelamco Arena met de kenmerkende Blue Towers. Tussen dit bedrijventerrein en het plangebied ligt aan de Schelde de jachthaven van Merelbeke.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich het Liedemeerspark op grondgebied Merelbeke, met aansluitend de woonwijk Merelbeke Flora die ook het oosten inneemt. In het oosten bevindt zich tussen het plangebied en de woonwijk een groene structuur (bos).

Het zuidelijk deel van het plangebied grenst aan de Sluisweg, parallel aan de aanliggende R4 en Ringvaart. Ten zuiden van deze infrastructuur bevindt zich het gemengd bedrijventerrein 't Eilandje.



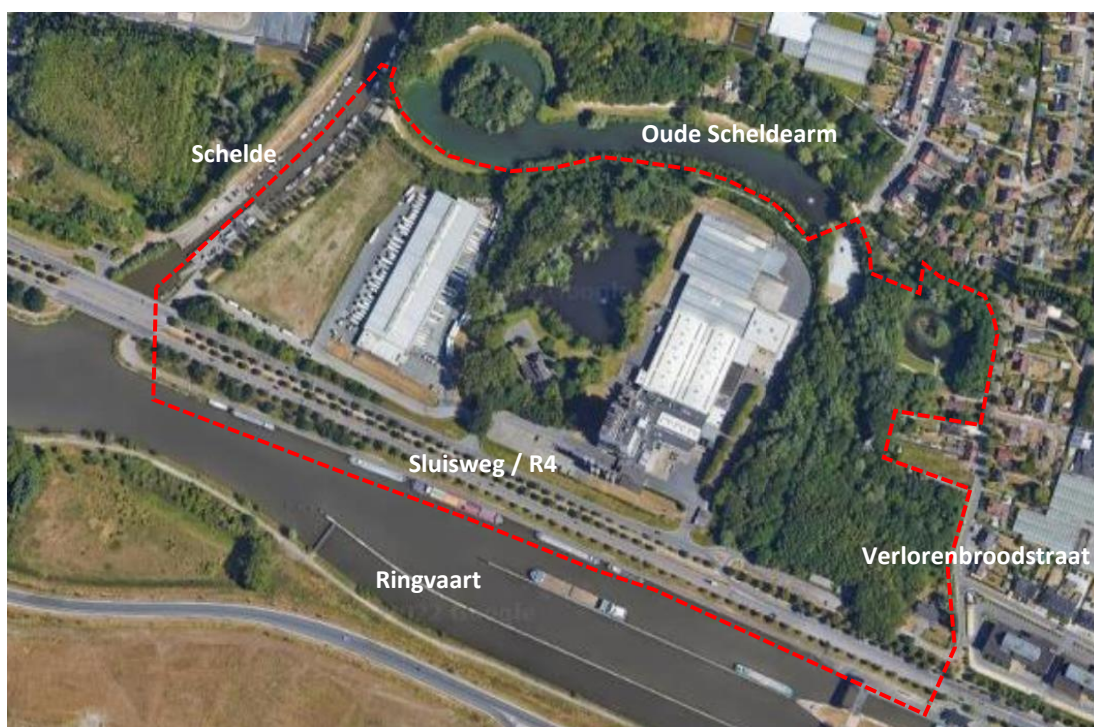
Figuur 2-2 Situering van het plangebied op meso- en microoniveau, bron: Google Maps

2.2 Afbakening van het plangebied

De afbakening van het plangebied wordt bepaald door het gebied ingesloten door de Vertakking De Pauw (Schelde) aan oostelijke zijde, de oude Scheldarm in het noorden alsook in het oosten omringd door een groengordel, en de Ringvaart in het zuiden.

De afbakening van het plangebied omvat enerzijds de bedrijfssite aan de Sluisweg en anderzijds het oostelijk gelegen natuurgebied. De keuze voor de plancontour werd bepaald vanuit een logische afbakening door o.a. rekening te houden met volgende elementen:

- In het westen werd de grens van de plancontour gevolgd van het onderliggende BPA nr. 12A Liedermeers dat (deels) zal worden opgegeven door voorliggende RUP. Zo zullen aan deze zijde geen restanten van het onderliggende plan van kracht blijven. Het plangebied grenst daarbij gedeeltelijk aan het grondgebied van stad Gent;
- In het noorden is een gedeelte groenzone als buffer naar de zone voor bedrijvigheid meegenomen die grotendeels in gemeentelijke eigendom is;
- In het oosten is de keuze gemaakt om het natuurgebied mee te nemen aangezien hier in de randen een aantal planologische correcties zich opdringen, die momenteel in strijd zijn met de feitelijke bestaande toestand;
- In het zuiden werd de grens van de plancontour afgestemd zodat de aanliggende wegenis wordt meegenomen en dit volgens de zonegrens van het onderliggende BPA nr. 12A Liedermeers.



Figuur 2-3 Afbakening van het plangebied

2.3

Ruimtelijk-historische analyse

Frickx-kaart (1712)

Op de Frickx-kaart van 1712 is het plangebied nog niet herkenbaar. De ontwikkeling van een landelijk dorp is zichtbaar. Noordelijk wordt de ontwikkeling van een dorp aangeduid, in het zuiden staat een kerk.



Figuur 2-4 Het plangebied met aanduiding rode cirkel binnen Frickx-kaart (1712)

Villaret-kaart (1745-1748) en Ferrariskaart (1777)

Op de Villaret-kaart (1745-1748) en Ferrariskaart (1777) is de oude Scheldearm zichtbaar waarbinnen het plangebied is gelegen, echter is er nog geen ontwikkeling zichtbaar.

Ten oosten van het plangebied is de Hundelgemsesteenweg in het landschap herkenbaar.



Figuur 2-5 Het plangebied met aanduiding rode cirkel binnen Villaret-kaart (1745-1748)



Figuur 2-6 Het plangebied met aanduiding rode cirkel binnen Ferrariskaart (1777)

Topografische kaart Vandermaelen (1846-1854)

De topografische kaart Vandermaelen (1846-1854) toont het plangebied binnen de oude Scheldearm, maar er is nog steeds geen sprake van ontwikkeling.

Het kanaal van Zwijnaarde (vandaag: Bovenschelde – het gedeelte van de Schelde ten zuiden van de Ringvaart) werd aangelegd en is zichtbaar op de kaart.

Aan oostelijke zijde begint de woonwijk Merelbeke Flora rond de Hundelgemsesteenweg vorm te krijgen.

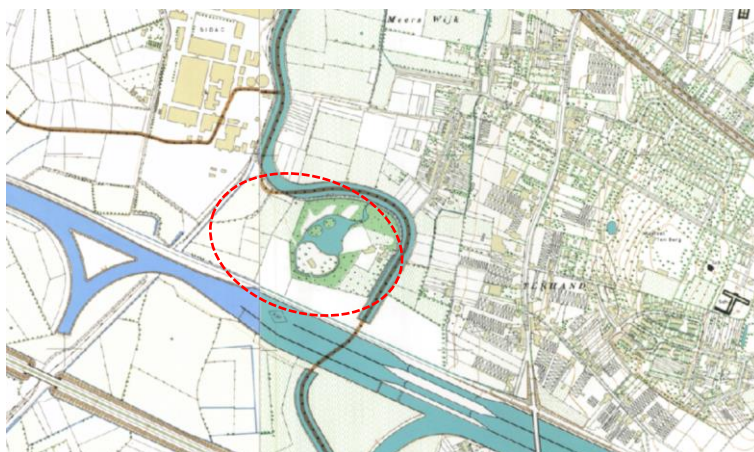


Figuur 2-7 Het plangebied met aanduiding rode cirkel binnen de Topografische kaart Vandermaelen (1846-1854)

Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1950-1970) en Luchtfoto Vlaanderen, zwart-wit (zomer 1971)

De Topografische kaart Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1950-1970) en de luchtfoto van 1971 tonen de structuren waarbinnen het plangebied is gelegen, met name de Vertakking de Pauw (Kanaal van Zwijnaarde) in het westen, de oude Scheldearm in het noorden en oosten en de Ringvaart in het zuiden. De biodiversiteitswaarden van het plangebied worden ook zichtbaar, gelet op de groenblauwe structuren waaronder de waterplas die vandaag nog steeds aanwezig is. Aan de waterplas werd een bouwvolume opgericht, reeds zichtbaar op de kaart en luchtfoto.

Aan de westelijke zijde van de Schelde is de ontwikkeling van het bedrijventerrein Gent-Zuid zichtbaar. Ten oosten van de oude Scheldearm groeit de woonwijk Merelbeke Flora verder uit. Het noordelijk deel van het plangebied kent beboste en agrarische structuren.



Figuur 2-8 Het plangebied met aanduiding rode cirkel binnen de Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1950-1970)



Figuur 2-9 Het plangebied met aanduiding rode cirkel op een Luchtfoto 1971

Luchtfoto Vlaanderen, kleur, winter (2000-2003)

De luchtfoto van de periode 2000-2003 toont het plangebied met de twee bedrijven die er vandaag gevestigd zijn. Tussen de bedrijven bevindt zich de waterplas met omliggend groen. Het bouwvolume dat er is opgericht is behouden.

In de omgeving is het bedrijventerrein Gent-Zuid verder ontwikkeld en is er een verdere invulling van de woonwijk Merelbeke Flora.



Figuur 2-10 Het plangebied met aanduiding rode cirkel op een Luchtfoto 2000-2003

Luchtfoto Vlaanderen, kleur, winter (2012)

De luchtfoto van 2012 toont een verdere vergroening van het plangebied en het Liedemeerspark ten noorden van het plangebied. Extra hoogstambomen worden voorzien langs de oude Scheldearm, rondom het plangebied.

De Ghelamco Arena en aanliggende bedrijven waaronder de Blue Towers ten westen van de Schelde zijn in opbouw. Het zuidelijk deel van de Ringvaart is onaangeroerd.



Figuur 2-11 Het plangebied met aanduiding rode cirkel op een Luchtfoto 2012

Luchtfoto Vlaanderen, kleur, winter (2022)

De luchtfoto van 2022 toont weinig verandering van het plangebied ten opzichte van het jaar 2012.

In de omgeving zijn de grootste ontwikkelingen ten zuiden van de Ringvaart. De infrastructuur van het bedrijventerrein 't Eilandje werd aangelegd.



Figuur 2-12 Het plangebied met aanduiding rode cirkel op een Luchtfoto 2022

2.4 Ruimtelijk voorkomen en functioneren

Bebouwde en verharde ruimte

Bedrijfsgebouwen

Het plangebied bestaat uit drie kadastrale percelen ten zuiden van de oude Scheldarm, waarvan twee percelen bebouwd in functie van bedrijvigheid. Het westelijk perceel is onbebouwd. Het middelste perceel is bezet met een bedrijf die nagenoeg de volledige terreinoppervlakte inneemt. Het meest oostelijk perceel bestaat deels uit een waterplas met omliggend groen in aansluiting op het Liedemeerspark, en het westelijk deel wordt ingenomen door een bedrijf. De bedrijfsperven zijn allen langwerpig van vorm waardoor de bedrijfsgebouwen deze vorm volgen. Quasi de volledige oppervlakte van de terreinen zijn bebouwd en verhard. Verhardingen zijn aangelegd in aansluiting op de bouwvolumes.

Ten oosten van de centrale waterplas was het bedrijf Innovia Films gevestigd. Inmiddels staan de bedrijfsgebouwen leeg en staat de site te koop. De vijver maakt deel uit van het bedrijfsterrein, echter is het gevrijwaard van bedrijfsactiviteiten. Het bouwvolume aan de vijver werd opgericht vóór de jaren '70. Het wordt in gebruik genomen door het bedrijf als kantoorruimte. Het bouwvolume heeft een niet-industrieel voorkomen. Het is niet zichtbaar vanaf de straatzijde. Het bedrijfspand van Innovia wordt gekenmerkt door een hoger bouwvolume in functie van productie aan de straatzijde. Het overige deel van het perceel wordt ingenomen door een vlak volume. Het bedrijf wordt ontsloten via de voorliggende Sluisweg. Het parkeren van het bedrijf gebeurt op een verharde parkeerstrook tussen het bedrijf / vijver met groen én de Sluisweg.

Het westelijk bedrijf is het logistiek bedrijf GLS Belgium Distribution gevestigd. Het bedrijf neemt quasi het volledige perceel in met bebouwing en verhardingen. Het bedrijfspand is ingeplant tot quasi de achterste perceelsgrens. Het parkeren op het terrein gebeurt op de verharde stroken langs de lange zijde van het bouwvolume.

Het meest westelijk bedrijfspand is braakliggend. Het bedrijfspand is enkele zomers gebruikt als pop-up bar. Op heden is het perceel verloederd. Een nieuwe invulling dringt zich hier op.

Innovia Films



Groene zone tussen Innovia Films en GLS



GLS Belgium Distribution



Pop-up bar op het braakliggend westelijk terrein



Figuur 2-13 Foto's bestaande feitelijke toestand: Bebouwde en verharde ruimte

Jachthaven

De jachthaven van Merelbeke maakt deel uit van het plangebied en situeert zich aan de westelijke zijde ter hoogte van de Schelde, Vertakking De Pauw. De jachthaven ligt aan de sluis van Merelbeke en beschikt over een aantal compacte bouwconstructies, onder andere een clublokaal met horecafiliteiten is hier gevestigd. De parking voorziet een 16-tal parkeerplaatsen.

De gemeentegrens tussen gemeente Merelbeke en stad Gent situeert zich temidden van de Schelde. De jachten liggen zowel aangemeerd op het grondgebied van beiden.

Horecazaak



Jachten aangemeerd



Sluisconstructie



Parkeerplaatsen bij de jachthaven



Figuur 2-14 Foto's bestaande feitelijke toestand: Jachthaven

Andere gebouwen en constructies

In het zuidwesten van het plangebied situeren zich twee sluiswachterswoningen in halfopen bouwvorm, op de hoek van de Sluisweg en Verlorenbroodstraat.

Ten westen van deze woningen bevinden zich op ca. 50m nog twee sluisdeuren van een oude scheepslift langs de Sluisweg. De overkant is voorzien van een verharde parkeerstrook.

Iets noordelijker aan de oostzijde van de plancontour bevindt zich het kadastraal perceel nr. 53N2 met het Natuureducatief Centrum (NEC) Waterrijk (Verlorenbroodstraat 106a).

Een hoogspanningsleiding loopt doorheen het oostelijk deel van het plangebied, van het oosten naar het noorden. Er staat een hoogspanningsmast in het bos tussen het bedrijf Innovia en de Verlorenbroodstraat.

De parking Liedemeerspark is gelegen in het noordelijk deel van het plangebied. Het situeert zich aan het uiteinde van de oude Scheldearm aan de rand van het Liedemeerspark. Het wordt gebruikt voor bezoekers van het Liedemeerspark.

Sluiswachterswoningen



Oude scheepsliften



NEC Waterrijk

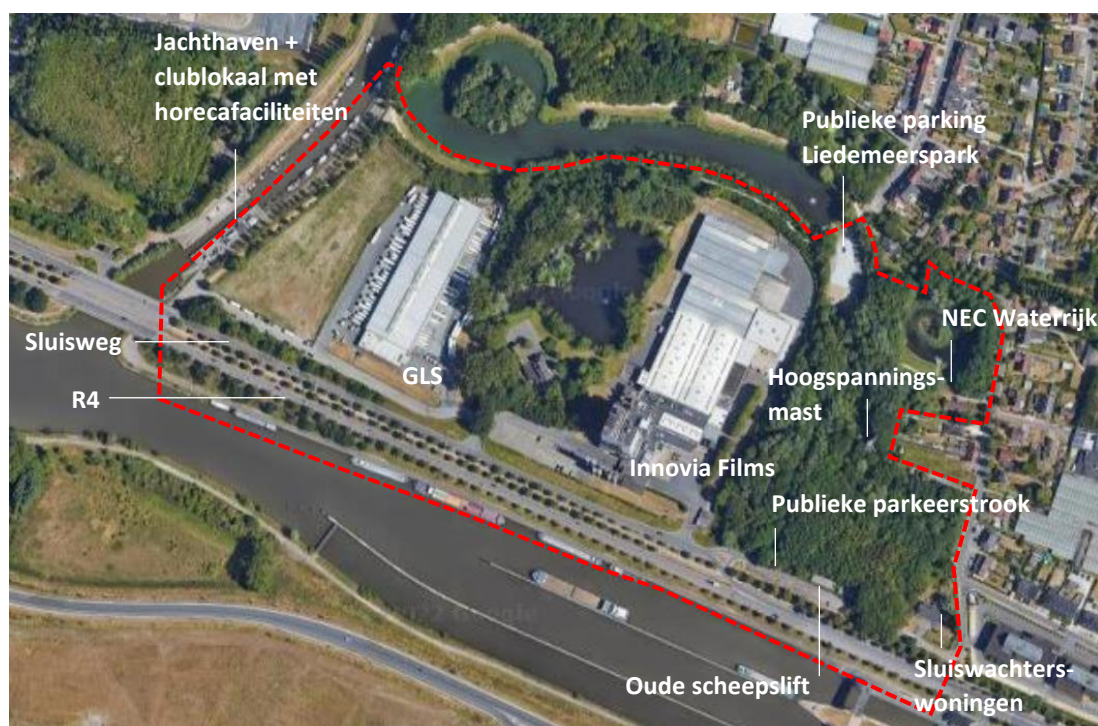


Parking aan het Liedemeerspark



Figuur 2-15 Foto's bestaande feitelijke toestand: Andere gebouwen en constructies

De situering van de andere gebouwen en constructies wordt hieronder op plan verduidelijkt:



Figuur 2-16 Situering van andere gebouwen en constructies uit de beschrijving van de bestaande toestand

Groenblauwe dooradering

Het plangebied bestaat uit drie kadastrale bedrijfsperven gelegd ten zuiden van een oude Scheldearm. Het meest westelijke perceel is braakliggend, maar bevindt zich in verloederde toestand. Het meest oostelijke en grootste perceel is deels bebouwd en deels onbebouwd. Het onbebouwde deel bestaat uit een waterplas en is omringd door bos.

Ter hoogte van de oude Scheldearm situeert zich een groenbuffer. De groenbuffer is toegankelijk via het Oude Scheldepad, een wandelroute die overgaat naar het Liedemeerspark. De groenbuffer bestaat uit een talud zodat de bedrijven deels verscholen liggen. Tussen de groenbuffer en de bedrijfsperven is een omheining voorzien. De inrichting van de groenbuffer vormt een kwalitatieve overgang naar het Liedemeerspark. De groenbuffer is aangelegd op gemeentelijke eigendom. De groeninrichting op de bedrijfsperven is eerder nihil, m.u.v. het westelijk bedrijfspervel met de waterplas.

Ten oosten van de bedrijfsterreinen is natuurgebied mee opgenomen in het plangebied. Het betreft het gebied tussen het bedrijfsperceel van Innovia Films en de Verlorenbroodstraat. In het noordelijk deel van het natuurgebied bevindt zich een waterplas, historisch ontstaan afkomstig van de oude Scheldearm. In de randen van het natuurgebied bevinden zich een aantal constructies die de aanleiding vormen voor de opname in het plangebied. Doorheen het natuurgebied loopt een hoogspanningslijn met aanwezigheid van een hoogspanningsmast.

Solitaire groenelementen bevinden zich ook in lijnvorm langs de Sluisweg en R4.

Zicht op de Oude Scheldearm



Verhoogd talud richting de bedrijfspercelen



Omheining tussen groenbuffer en bedrijven



Vijver ten noorden van het natuurgebied



Figuur 2-17 Foto's bestaande feitelijke toestand: Groenblauwe dooradering binnen het plangebied

Ontsluitingsstructuur

De bedrijfspercelen worden voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Sluisweg. De Sluisweg is een ventweg parallel aan de R4 en maakt op korte afstand verbinding met de verkeerswisselaars van de E40 en E17. Door de Sluisweg te volgen naar westelijke zijde, komt men uit aan de in het zicht springende Blue Towers aan de R4 liggend aan de Ghelamco-arena. In oostelijke richting is de Sluisweg vanaf Innovia Films éénrichtingsverkeer richting de Verlorenbroodstraat en geldt er een tonnageverbod voor meer dan 3,50 ton.

Doorheen de groenbuffer langs de oude Scheldearm en het natuurgebied ten oosten van de bedrijfspercelen lopen enkele wandelpaden die verbinding maken met de wandelpaden binnen het Liedemeerspark. Via een toegang aan de Sluisweg wordt een verbinding gemaakt richting de Verlorenbroodstraat, Natuureducatief Centrum (NEC) Waterrijk en de parking aan het Liedemeerspark. Dit wandelpad noemt het 'Verlorenbroodpad'. Vanaf het Liedemeerspark langs de groenbuffer parallel aan de Oude Scheldearm loopt het wandelpad 'Oude Scheldepad'. De wandelpaden zijn goed onderhouden en hebben een kwalitatieve waarde voor de bezoeker van het Liedemeerspark. Zowel de parkeerstrook aan de Sluisweg als de parking aan het Liedemeerspark worden intensief gebruikt voor een bezoek aan het park.

Aan de westelijke zijde van het plangebied loopt parallel aan de Schelde een fietssnelweg en een onverhard jaagpad. Bereikbaarheid met de wagen is niet voorzien. Tussen de R4 en de Sluisweg situeert zich eveneens een fietssnelweg. Deze wordt van de wegenis afgeschermd met een bomenrij.

Sluisweg ter ontsluiting van GLS



Sluisweg met parallelle fietssnelweg



Verkeersremmers aan de Sluisweg



Sluisweg gedeelte éénrichtingsverkeer



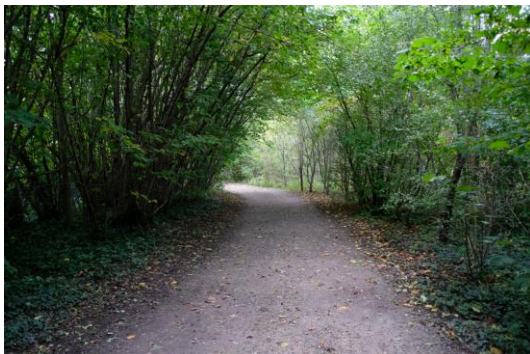
Ingang natuurgebied via Verlorenbroodpad



Verlorenbroodpad



Oude Scheldepad parallel aan de oude Scheldearm



Onverhard jaagpad parallel aan de fietssnelweg langsheen de Schelde



Figuur 2-18 Foto's bestaande feitelijke toestand: Ontsluitingsstructuur

2.5 Reikwijdte en detailleringsniveau

Het RUP “Sluisweg” omvat de opmaak van een grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften teneinde het plangebied te herbestemmen. Het RUP beoogt de ordening op gemeentelijk niveau van een plangebied met een oppervlakte van ca. 19,99 ha. De bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften worden vastgelegd op perceelsniveau.

2.6 Overzicht in te zetten instrumenten

Het RUP “Sluisweg” omvat de opmaak van een grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften teneinde het plangebied te herbestemmen.

3 Juridische planologische toestand

3.1 Bestemmingsplannen

3.1.1 Gewestplan

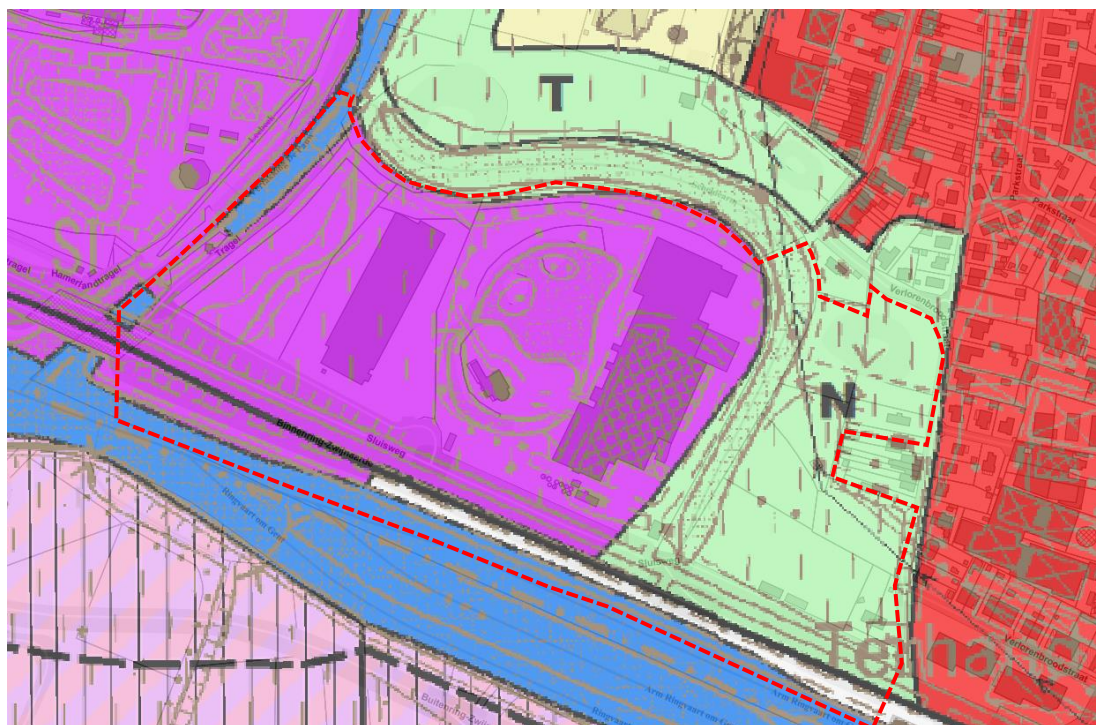
Het plangebied is gelegen binnen het origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone goedgekeurd d.d. 14/09/1977. Het is gelegen binnen de bestemmingszones “industriegebied” en deels binnen “natuurgebied” :

Industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.

Bestaande hoogspanningsleiding.

De bestemmingen van het gewestplan zullen met voorliggend RUP worden opgegeven, met uitzondering van de aanduiding van de bestaande hoogspanningsleiding op het gewestplan.



Figuur 3-1 Het plangebied binnen het Origineel Gewestplan Gentse en Kanaalzone

3.1.2 RUP's en/of BPA

3.1.2.1 BPA nr. 12A Liedermeers

Het plangebied is gelegen binnen het BPA nr. 12A Liedermeers, goedgekeurd bij M.B. 30/04/1994. Volgende bestemmingen zijn van toepassing:

- Industrierrein;
- Bufferzone;
- Achteruitbouwzone, tussen het industrierrein en de zone voor verkeerswegen;
- Zone voor verkeerswegen, voor de infrastructuurbundel Sluisweg en R4;
- Waterweg, ter hoogte van de Schelde en Ringvaart;
- Zone voor openbaar groen voor passieve recreatie;
- Zone voor openbaar nut, ter hoogte van de sluiswachterswoningen;
- Hoogspanningsleiding, als overdruk binnen de bufferzone.

De bestemmingen industrierrein en bufferzone nemen het grootste deel van het plangebied in:

Industrierrein

De bestemmingszone is bestemd voor:

- Vestiging van bedrijven voor zware nijverheid;
- Vestiging van recreatieve en toeristische voorzieningen met accommodatie zoals clubhuis, bergingen, herstelplaatsen, ... ;
- Complementaire- en dienstverlenende bedrijven, die nuttig of noodzakelijk zijn voor de goede werking van de bovengenoemde bedrijven;
- Bedrijfswoning: één bedrijfswoning per bedrijf en voor zover het nodig is voor de bedrijfsexploitatie. De bedrijfsgebouwen dienen voorafgaandelijk of gelijktijdig met de woning opgetrokken te worden;
- Wegen, parkeerplaatsen en stapelruimten.

Volgende inrichtingsvoorschriften dienen te worden nagestreefd:

- 1 parkeerplaats per 10 tewerkgestelde personen of per 100m² overdekte bedrijfsoppervlakte. Inrichtingen met een bruto-vloeroppervlakte van meer dan 500m² moeten een laad- en losruimte hebben op privégronden;
- Kavels van min. 25m breed en min. 50m diep;
- Minimaal 6m bouwvrije strook ter hoogte van zij- en achtergrenzen, met uitzondering van de zijde die grenst aan een groenzone. Binnen de zijdelingse en achterliggende stroken dient 75% beplant te worden met bosgoed;
- Maximaal 5m hoogte vanaf de toelaatbare bouwgrens in een hellend vlak van 45 graden naar boven tot een maximale nokhoogte van 45m;
- Dakvorm: plat of hellend met een maximale hellingsgraad van 45 graden;
- De bedrijfswoning heeft maximaal 2 bouwlagen en hellend dak.

Bufferzone

- Hoofdbestemming: Groenbeplanting onder vorm van bos. De realisatie gebeurt door de aanpalende industrie of woonzone binnen het jaar na de bouw- of exploitatievergunning.
- Nevenbestemming: bezaaiingen, waterplassen, dienstwegen en nutsleidingen. De nevenbestemming is niet geldig voor de bufferzone langs de spoorwegen.

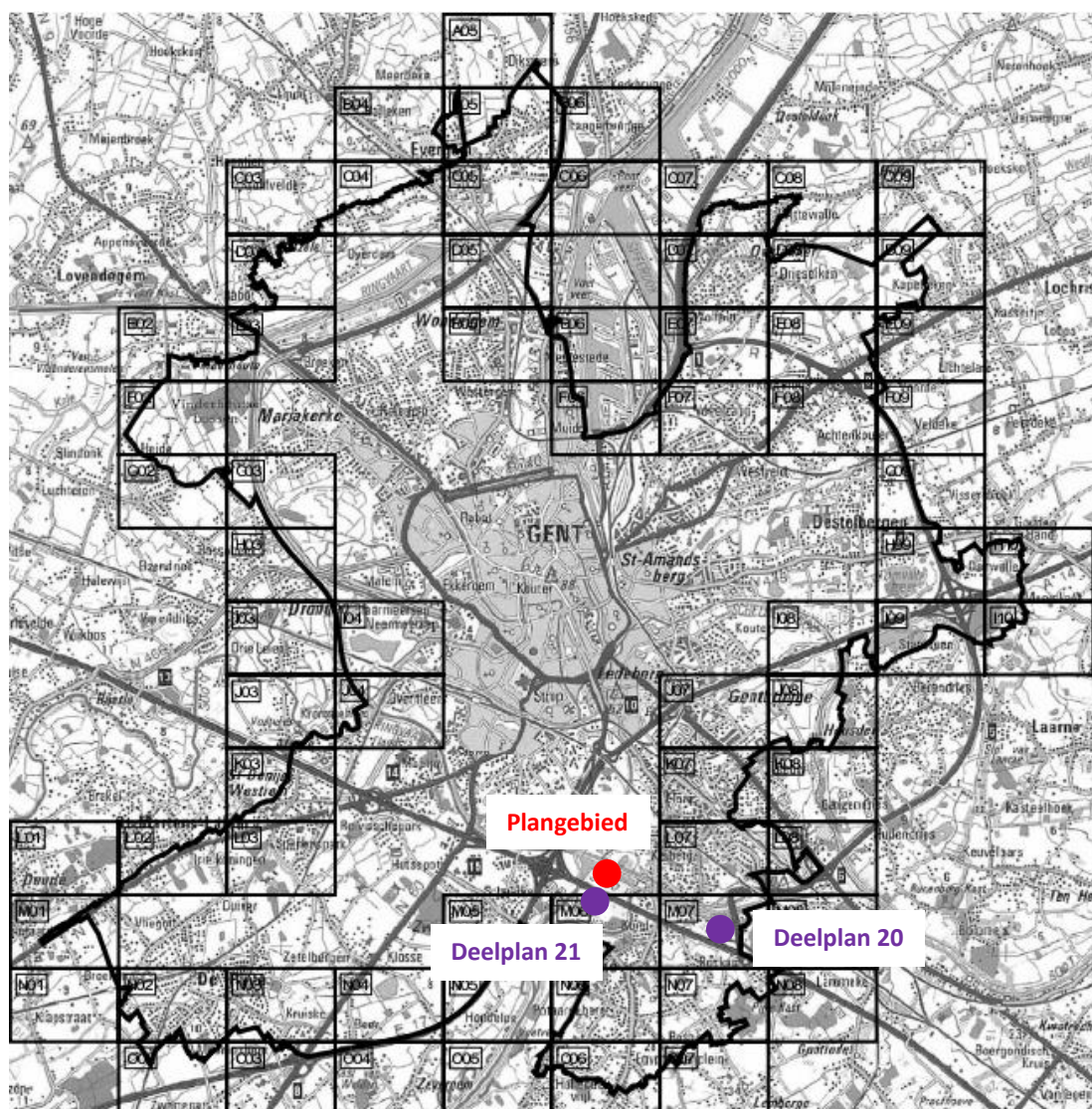


Figuur 3-2 Grafisch plan van het BPA nr. 12A Liedermeers

3.1.2.2 GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent

Het plangebied is gelegen binnen het gewestelijk RUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent, goedgekeurd door de Vlaamse regering d.d. 16/12/2005. Het plangebied valt binnen de afgebakende contour van het grootstedelijk gebied Gent.

Het plangebied valt niet binnen een deelplan van het GRUP, echter worden de meest nabije deelplannen toegelicht teneinde het beslist planologisch beleid van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving in beeld te brengen.



Figuur 3-3 Overzichtskaart van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent

Deelplan 20 – Deelproject R4 Merelbeke

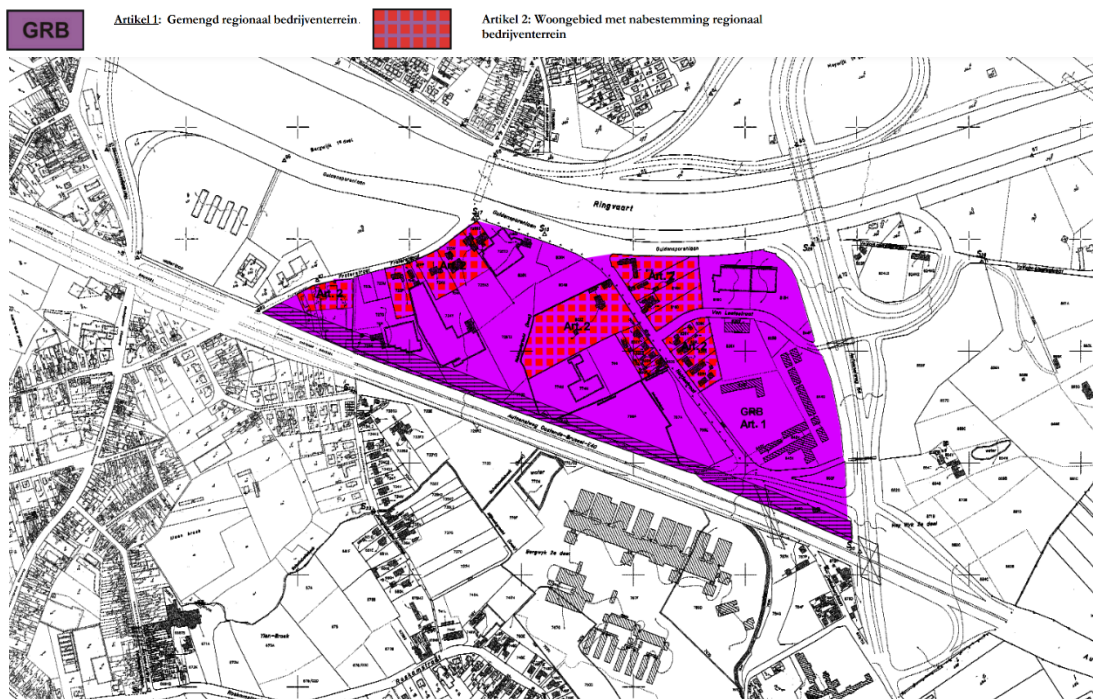
Het deelplan 20 – Deelproject R4 Merelbeke ligt op ca. 1km ten zuidoosten van het plangebied, en ligt tussen de R4 en E40 ten zuiden van de Ringvaart om Gent. Omwille van de aanwezige (en de geplande) lijninfrastructuur is het deelproject R4/E40 een geschikte locatie voor regionale bedrijvigheid die een goede autobereikbaarheid vereist. De aanpassingswerken aan de R4 en de realisatie van een nieuwe verdeelweg (om de Hundelgemsesteenweg te ontlasten) zullen de ontsluiting verbeteren.

Volgende sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn binnen het deelplan vooropgesteld:

- Behoud van de ecologische structuur opgebouwd rond de beken, de historische tuin en het loofbos;
- Verzorgd contactoppervlak met de E40;

- Gemengde zone tussen de Fraterstraat en de Heistraatgracht;
- Regionale bedrijvigheid langsheen de E40;
- Regionale bedrijvigheid langsheen de R4-buitenring;
- Herlocalisatie van het Zoölogisch Instituut en heroriënteren van het terrein op termijn.

Het deelplan omvat de bestemmingen “Gemengd regionaal bedrijventerrein” en “Woongebied met nabestemming regionaal bedrijventerrein”.



Figuur 3-4 Grafisch plan van het deelplan 20 – Deelproject R4 Merelbeke van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent

Het deelplan omvat de bestemming “Gemengd regionaal bedrijventerrein”.

Voor het gemengd regionaal bedrijventerrein specifiek voor deelplan 20 gelden één van de volgende hoofdactiviteiten:

- Productie en verwerking en bewerking van goederen, met uitsluiting van de agrarische productie;
- Verwerking en bewerking van grondstoffen, met inbegrip van delfstoffen;
- Logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie) en groothandel;
- Dienstverlening aan bedrijven.

Volgende activiteiten zijn toegelaten:

- Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen inherent aan het functioneren van een gemengd regionaal bedrijventerrein;
- Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel;

- Een beperkte oppervlakte voor kantoren, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en toonzalen gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven voor zover deze activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken;
- Herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande ondergrondse en bovengrondse nutsleidingen en aanleggen van nieuwe leidingen.

De bestaande kleinhandelsactiviteiten kunnen behouden en verbouwd worden zonder uitbreiding van de verkoopsoppervlakte en parkeermogelijkheden.

Bestaande lokale bedrijven en bestaande gemeenschapsvoorzieningen kunnen behouden blijven, verbouwd en uitgebreid worden.

Het verbouwen en herbouwen van bestaande serres voor landbouwproductie binnen het vergunde volume of het uitbreiden ervan, kan worden toegestaan. Nieuwe glastuinbouwbedrijven zijn niet toegestaan.

Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- Afvalverwerking, met inbegrip van recyclage;
- Autonome kantoren;
- Inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord d.d. 21/07/1999.

De minimale perceelsoppervlakte per bedrijf bedraagt 5000m². Uitzonderingen zijn toegestaan voor percelen met bestaande vergunde bedrijfsgebouwen en voor bedrijven die gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen verzorgen en in functie van optimaal ruimtegebruik.

Bouwvoorschriften met het oog op zuinig ruimtegebruik:

- Het bouwen in meerdere lagen daar waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat;
- Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw, daar waar het beheer dit toelaat;

Deelplan 21 – Deelproject 't Eilandje en deelproject Domo

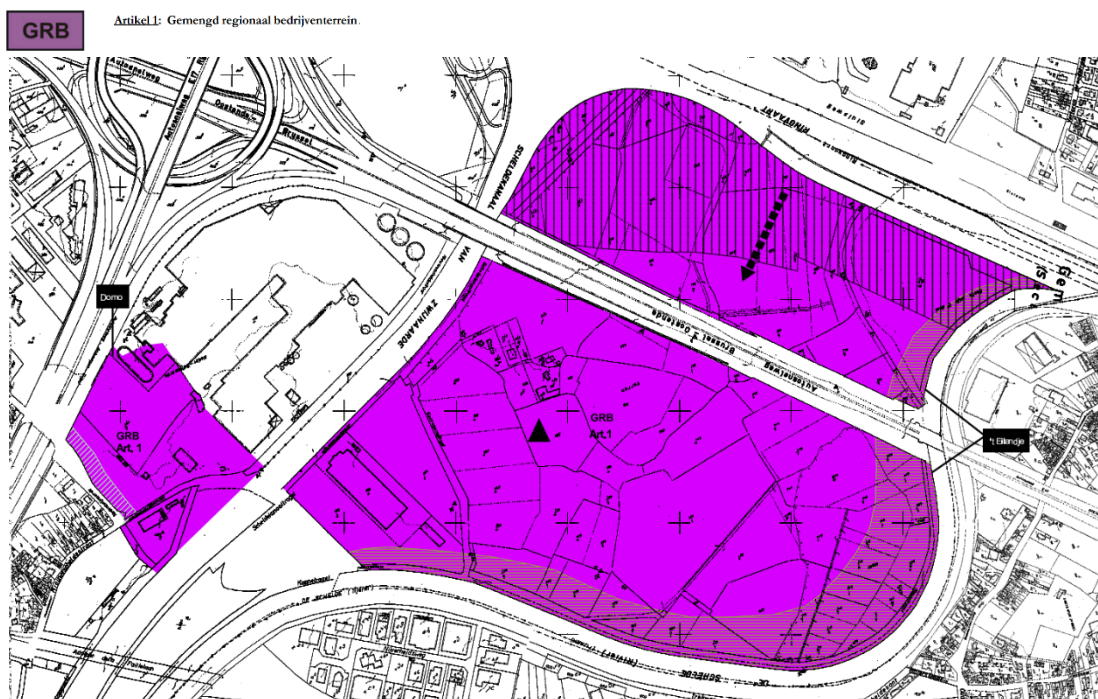
Het deelplan 21 – Deelproject 't Eilandje en deelproject Domo situeert zich ten zuiden van het plangebied aan de andere kant van de Ringvaart. Rekening houdend met de marktsituatie (ten tijde van opmaak GRUP) en de achterhaalde gewestplanbestemmingen werd een herbestemming voorgesteld voor het deelproject 't Eilandje naar een zone voor gemengde regionale bedrijvigheid.

Het gemengd regionaal bedrijventerrein 't Eilandje bestaat uit twee deelgebieden:

- Deelgebied noord, ten noorden van de bestaande autosnelweg E40;
- Deelgebied zuid, ten zuiden van de bestaande autosnelweg E40.

Volgende ruimtelijke concepten zijn vooropgesteld:

- Ontsluiting van het bedrijventerrein gericht naar de nog te realiseren R4-buitenring;
- Inpassing in de omgeving;
- Een gezoneerde invulling van het bedrijventerrein gescheiden door groenstroken;
- Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.



Figuur 3-5 Grafisch plan: deelproject R4 Merelbeke, bron: GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent

Het deelplan omvat de bestemming “Gemengd regionaal bedrijventerrein”. Het met overdruk gearceerde gebied is een reservatiegebied waarbinnen de verdere uitbouw van de R4 gefaseerd kan gerealiseerd worden.

Voor het gemengd regionaal bedrijventerrein specifiek voor deelplan 21 gelden één van de volgende hoofdactiviteiten:

- Dienstverlenende bedrijvigheid;
- Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en kennisintensieve productie van goederen;
- Logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie) en groothandel;
- Watergebonden industrie (productieactiviteiten).

Volgende activiteiten zijn toegelaten:

- Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen inherent aan het functioneren van een gemengd regionaal bedrijventerrein;
- Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel;
- Een beperkte oppervlakte voor kantoren en toonzalen gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven voor zover deze activiteiten geen intensieve loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximum 10% van de bebouwde gelijkvloerse oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau zij worden ingericht;
- Herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande ondergrondse en bovengrondse nutsleidingen en aanleggen van nieuwe leidingen.

Volgende activiteiten worden niet toegelaten:

- Autonome kleinhandel;
- Autonome kantoren;
- Agrarische productie;
- Opslag in open lucht, met uitzondering van container voor de watergebonden industrie;
- Productie en verwerking in open lucht.

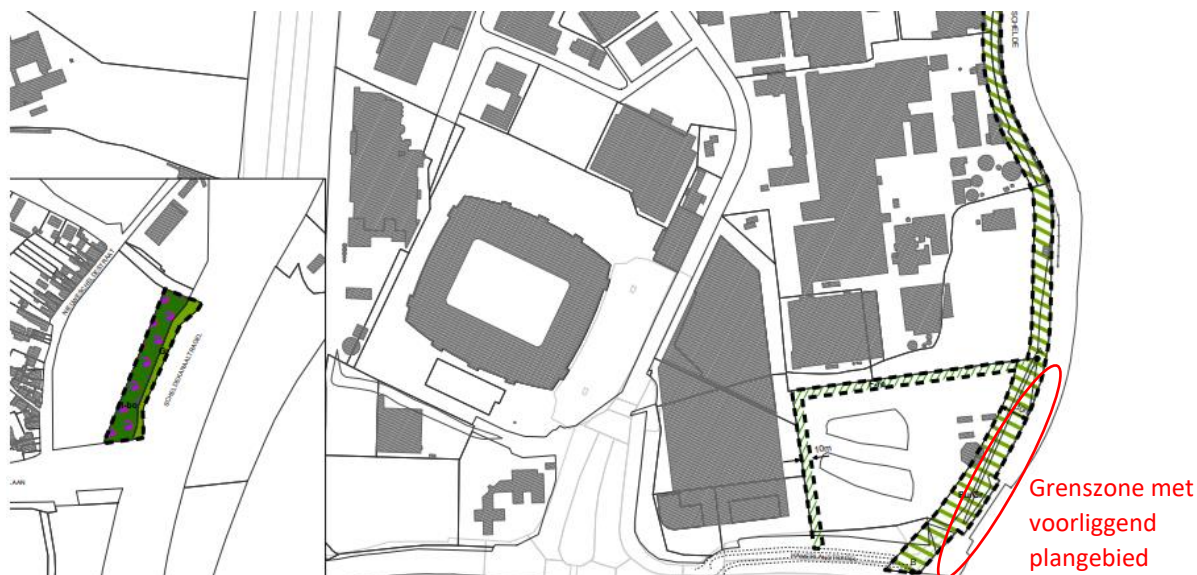
Bouwvoorschriften met het oog op zuinig ruimtegebruik:

- Het bouwen in meerdere lagen, het maximaal bezetten van het perceel en het bouwen op minimum één perceelsgrens;
- Parkeren gegroepeerd voor verschillende bedrijven; ondergronds parkeren en parkeren in een meerlagig gebouw of op het dak van een bedrijfsgebouw, voor zover de ondergrond het bouwtechnisch toelaat; per bedrijf kunnen maximum 10 parkeerplaatsen aansluitend bij het bedrijfsgebouw worden voorzien;
- De bedrijfsgebouwen worden dusdanig gebouwd dat ze aanpasbaar zijn in functie van hergebruik.

3.1.2.3 Grenzend aan het plangebied

RUP Groenas 4 – Bovenschelde

Het RUP 'Groenas 4 - Bovenschelde' sluit nagenoeg ten westen aan op het plangebied, aan de overzijde van de Schelde. Het is gelegen op grondgebied Gent. Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad van stad Gent d.d. 29/06/2016.



Figuur 3-6 Uitsnede uit het grafisch plan van het RUP 'Groenas 4 – Bovenschelde' t.h.v. het plangebied'

Volgende overdrukzones zijn relevant voor het plangebied:

Overdrukzone: Groenbuffer / groenas

De westelijke oever van de waterloop "Vertakking De Pauw" is opgenomen binnen de overdrukzone "Zone voor groenbuffer/groenas". De overdrukzone is voorzien op de bestemming industriegebied

volgens het gewestplan. Het is bestemd als groenbuffer voor het aanpalende industriegebied. Volgende inrichtingen zijn toegelaten:

- Jaagpaden en dienstwegen en tevens alle werken en handelingen noodzakelijk voor het beheer en de exploitatie van de waterweg;
- Overslagconstructies voor de aanpalende bedrijven;
- Fiets- en wandelpaden;
- Groenaanleg.

Bestaande gebouwen mogen niet verbouwd, herbouwd of uitgebreid worden tenzij omwille van milieuvoorwaarden of gezondheidsredenen. Wanneer de groenbuffer/groenas tussen de punten A en B niet kan worden gerealiseerd vervalt deze bestemming in overdruk en geldt de onderliggende bestemming industriegebied volgens het gewestplan.

Overdrukzone: Reservaatzone voor fiets- en wandelpad

Op de overdrukzone "Groenbuffer / groenas" takt een overdrukzone aan die instaat als reservaatzone voor fiets- en wandelpad. De overdrukzone maakt de verbinding tussen de overdruk langs het water van de "Vertakking De Pauw" en de Hamerlandtragedel.

De zone is voorbehoud in functie van de aanleg van een fiets- en wandelpad met bijhorende groenaanleg. De aanleg van dit fiets- en wandelpad is enkel toegelaten wanneer de doortrekking van de groenbuffer/groenas met fiets- en wandelpad langs de Schelde tussen de punten A en B niet mogelijk is. Wanneer de groenbuffer/groenas langs de Schelde tussen de punten A en B wel kan worden gerealiseerd vervalt deze reservatiezone en geldt de onderliggende bestemming industriegebied volgens het gewestplan.

Naast de nodige verhardingen voor het fiets- en wandelpad wordt de resterende ruimte gebruikt voor begeleidende groenaanleg.

RUP Liedermeers

Het RUP 'nr. 1 Liedermeers' sluit aan op het oosten van het plangebied. Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Merelbeke d.d. 26/02/2008.

Het RUP werd opgemaakt omdat er zich in het BPA nr. 12A Liedermeers (uit 1994) een aantal ruimtelijke knelpunten bevonden. Wegens nieuwe behoeften ging het gemeentebestuur over tot een gedeeltelijke herziening van het BPA via het RUP Liedemeers.

De belangrijkste onderwerpen die behandeld werden in het RUP zijn:

- actualisatie van de stedenbouwkundige voorschriften betreffende de bebouwing langs Hundelgemsesteenweg met het oog op een flexibele ontwikkeling
- vastleggen van rooilijnen en bouwlijnen langsheen Hundelgemsesteenweg
- het behoud van het voet- en fietswegennetwerk in het plangebied
- het formuleren van een visie over het omgaan met de aanwezigheid hoogspanningslijn en de beperking van bouw mogelijkheden die hierdoor ontstaan zijn.



Figuur 3-7 Grafisch plan van het RUP nr. 1 Lierdermeers

3.2

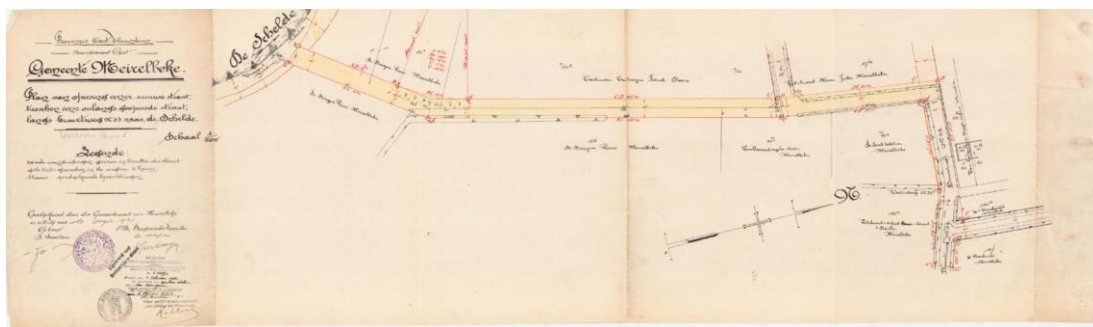
Rooilijnplannen

Er zijn geldende rooilijnplannen, met name:

- Rooilijnplan R4 met overdracht van wegenis d.d. 23/10/2018;
- Rooilijnplan Verlorenbroodstraat d.d. K.B. 05/02/1932.



Figuur 3-8 Rooilijnplan R4 met overdracht van wegenis d.d. 23/10/2018

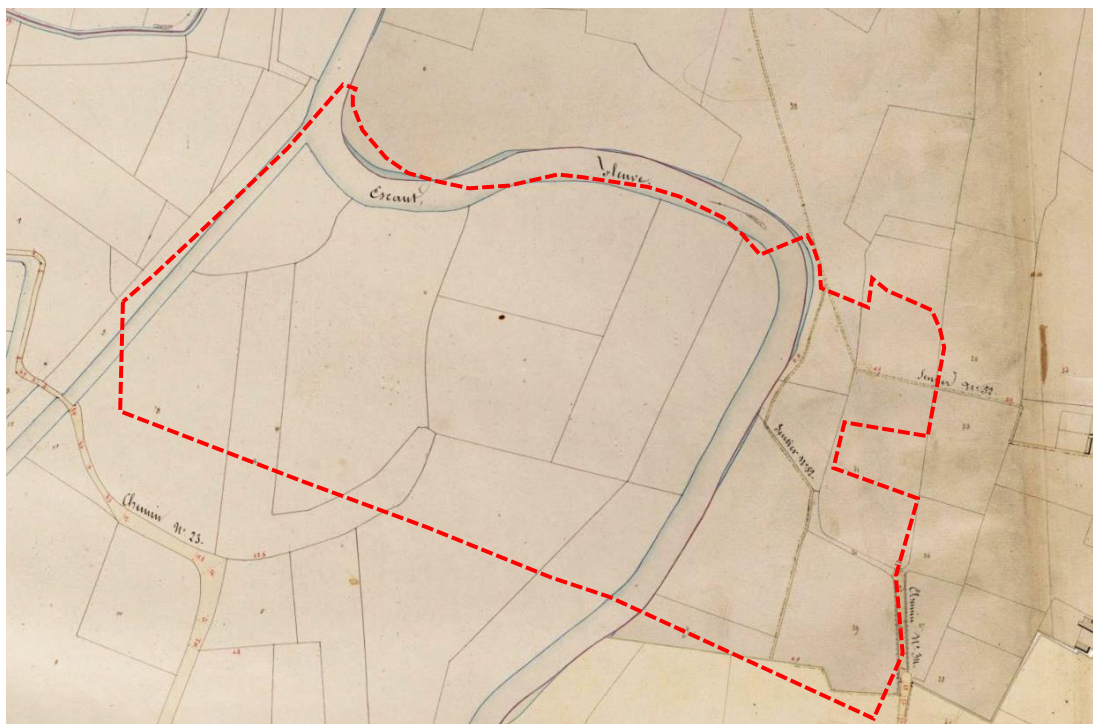


Figuur 3-9 Rooilijnplan Verlorenbroodstraat d.d. K.B. 05/02/1932

3.3 Atlas der buurt- en voetwegen

De atlas der buurt- en voetwegen werd opgemaakt in navolging van de wet van 10 april 1841. Deze wet op de buurtwegen werd inmiddels opgeheven door het gemeentewegendecreet, in werking getreden op 1 september 2019.

Doorheen het oosten van het plangebied loopt Sentier nr. 52. Deze Sentier loopt deels samen met het Verlorenbroodpad doorheen het natuurgebied ten oosten van de bedrijfspercelen.



Figuur 3-10 Het plangebied met rode contour binnen de Atlas der Buurtwegen 1841, bron: Geopunt

4 Alternatieven

Niet uitvoeren van het plan

Indien het plan niet wordt uitgevoerd, betekent dit dat de voorgenomen opmaak tot RUP niet doorgaat of m.a.w. dat het plangebied in zijn huidige 'vorm' blijft behouden. Dit heeft volgende ruimtelijk-juridische beperkingen:

- De bedrijfsperven binnen het plangebied blijven bestemd in functie van zware nijverheid volgens het vigerende BPA nr. 12A Liedemeers. Doordat het BPA ouder is dan 15 jaar, is het wel mogelijk om van de bestemmingszone af te wijken op basis van Art. 4.4.9 van de VCRO.
- Stedenbouwkundige voorschriften die meer inspelen op de kwaliteiten van de omgeving zullen niet worden opgenomen. Door de ligging van de site aan het Liedemeerspark en de relatie tot trage verbindingen, worden met het RUP kansen gezien om de site beter te verbinden met de omgeving.

Locatie- en inrichtingsalternatieven

Voorliggend planvoornemen heeft betrekking op het verfijnen van de bestemmingszone industriegebied volgens het gewestplan. Met het BPA nr. 12A Liedemeers werd de bestemming van het gewestplan vernauwd tot zware nijverheid. Binnen de visie van de gemeente wordt deze bestemmingszone als achterhaald beschouwd, en is het de wens van de gemeente om naar een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein te streven in afstemming op de omgevingscontext. Locatiealternatieven zijn niet aan de orde. Gelet op de duidelijke structuur van de bedrijfsperven, gebeuren inrichtingsalternatieven op het niveau van het perceel an sich.

5 Beleidscontext

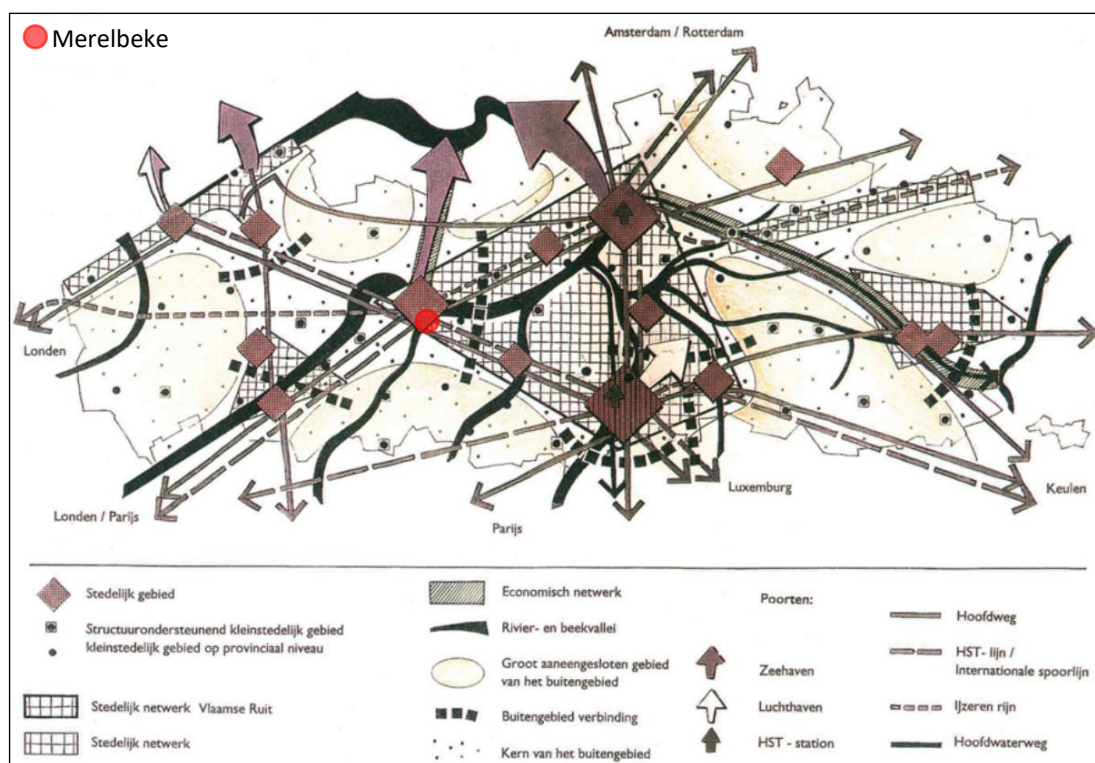
5.1 Structuurplanning

5.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse regering in 1997, met latere herzieningen in 2003-2004 en 2008-2011. Het RSV is de basis voor het ruimtelijk beleid van het Vlaams Gewest voor de korte termijn. Voor de lange termijn werkt de regering aan een opvolger van het RSV, nl. het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

Voor Vlaanderen worden vier structuurbepalende componenten onderscheiden: stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en lijninfrastructuren. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt.

Merelbeke hoort als gemeente tot de Vlaamse Ruit, een stedelijk netwerk op internationaal niveau. Dit netwerk mag echter niet worden gelijkgesteld met één grootstedelijk gebied; er moet tot een ruimtelijke afstemming tussen enerzijds de verschillende groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden en de buitengebiedgemeenten worden gekomen. De inplanting van nieuwe activiteiten moet – conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling – de bestaande stedelijke en economische structuur als basis nemen. Complementair hieraan is het aangewezen het buitengebiedsbeleid in de Vlaamse Ruit veeleer aan te scherpen dan af te zwakken.



Figuur 5-1 – Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Merelbeke binnen het Grootstedelijk Gebied Gent

De wijk Merelbeke Flora maakt deel uit van het grootstedelijk gebied Gent. Het plangebied sluit met het Liedemeerspark hierop aan en ligt tevens binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent.

De stedelijke gebieden zijn van doorslaggevend belang voor de economische structuur van Vlaanderen. In functie van de afbakening van ieder stedelijk gebied wordt een ruimtelijke visie op het stedelijk gebied als geheel opgesteld. Deze visie wordt vertaald naar een gewenste ruimtelijke structuur voor het betrokken stedelijk gebied. Omwille van het economisch belang van ieder stedelijk gebied wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de gewenste economische structuur. Op basis hiervan wordt desgevallend in locaties voor bijkomende regionale bedrijventerreinen voorzien.

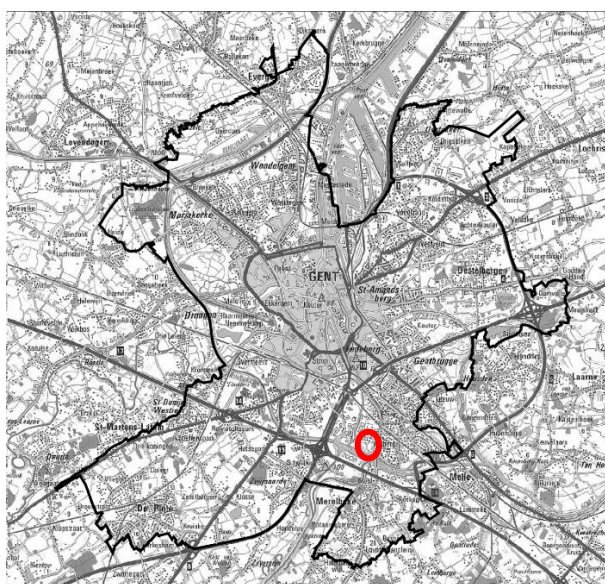
Merelbeke binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent

Om het gedifferentieerd beleid van het RSV mogelijk te maken is het noodzakelijk om stedelijke gebieden af te bakenen. Daarvoor worden de stedelijke gebieden geselecteerd en wordt het instrument van het afbakeningsplan als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorgesteld. Het afbakeningsplan bepaalt een lijn omheen die gebieden waar een beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing is. Het plangebied van voorliggend RUP Sluisweg is gelegen in het zuiden van de afbakening.

De Vlaamse regering heeft op 16 december 2005 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent definitief goedgekeurd, zie 3.1.2.

Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken voor:

- een afbakeningslijn die functioneert als een beleidslijn en aangeeft waar een grootstedelijkgebiedbeleid zal gevoerd worden (waar stedelijke ontwikkelingen gewenst zijn en waar niet). Dit houdt geen bestemmingswijzigingen in.
- Daarnaast bevat het gewestelijk RUP de acties, zgn. deelprojecten, die noodzakelijk zijn om het grootstedelijkgebiedbeleid vorm te geven en het stedelijk gebied ruimtelijk in te vullen. Deze acties vereisen wel een bestemmingswijziging.



Figuur 5-3 Het plangebied in rode contour binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent

In de hypothese gewenste ruimtelijke structuur wordt kort ingegaan op de visie, de krachtlijnen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het grootstedelijk gebied Gent. Voor voorliggend RUP Sluisweg is voornamelijk de visie “economische dynamiek: stuwende activiteit, diensten en kennis” van belang. Volgende passage komt rechtstreeks uit de toelichtingsnota:

De Gentse regio wil blijven profiteren van de schakelfunctie op de twee Europese hoofdtransportassen A10/E40 en A14/E17 en de gunstige ligging t.o.v. de grootsteden Brussel, Antwerpen en Rijsel. Deze gunstige ligging biedt potenties om Gent, en in het bijzonder het zeehavengebied, uit te bouwen tot een distributie- en logistiek knooppunt. Een tweede potentie situeert zich in de kennisgeoriënteerde

bedrijvigheid. De aanwezigheid van een universiteit, verschillende hogescholen en de unieke reputatie die de Gentse regio heeft uitgebouwd inzake biotechnologie, vormen hiervoor de motor. Voor de kennisgerichte bedrijvigheid is het van belang geschikte bedrijfsruimten voor de groeiende onderzoeksgroepen (materialen-ontwikkeling, informatica, biogenetica en bio-engineering) en spin-off bedrijven te vinden. De kracht van het stedelijk gebied ligt met name in de schakelfunctie tussen kennis en industrie/logistiek. Naast het ontwikkelen van deze twee potenties is de economische ontwikkelingsstrategie eveneens gericht op een zo goed mogelijke ondersteuning van de bestaande economische activiteiten.

Deze visie wordt verder gespecificeerd in het onderdeel “Invulling taakstelling bedrijvigheid”: Het aanbodbeleid in het grootstedelijk gebied Gent dient gerealiseerd te worden via twee evenwaardige sporen die gelijktijdig worden aangezet. Spoor 1 is het beschikbaar maken van bestaand juridisch aanbod. Door sanering, herstructurering en ontsluiting kunnen reeds bestemde bedrijventerreinen als effectief aanbod op de markt worden gebracht zonder dat nieuwe ruimte wordt aangesneden. Spoor 2 is het vergroten van het aanbod door het bestemmen van nieuwe locaties. Voorliggend RUP Sluisweg gaat uit van spoor 1.

Ruimtelijke visie landbouw, natuur en bos (AGNAS)

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2005 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Schelde-Dender.

Op 28 november 2008 nam de Vlaamse Regering kennis van deze visie en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 21.800 ha agrarisch gebied én een operationeel uitvoeringsprogramma goed.

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

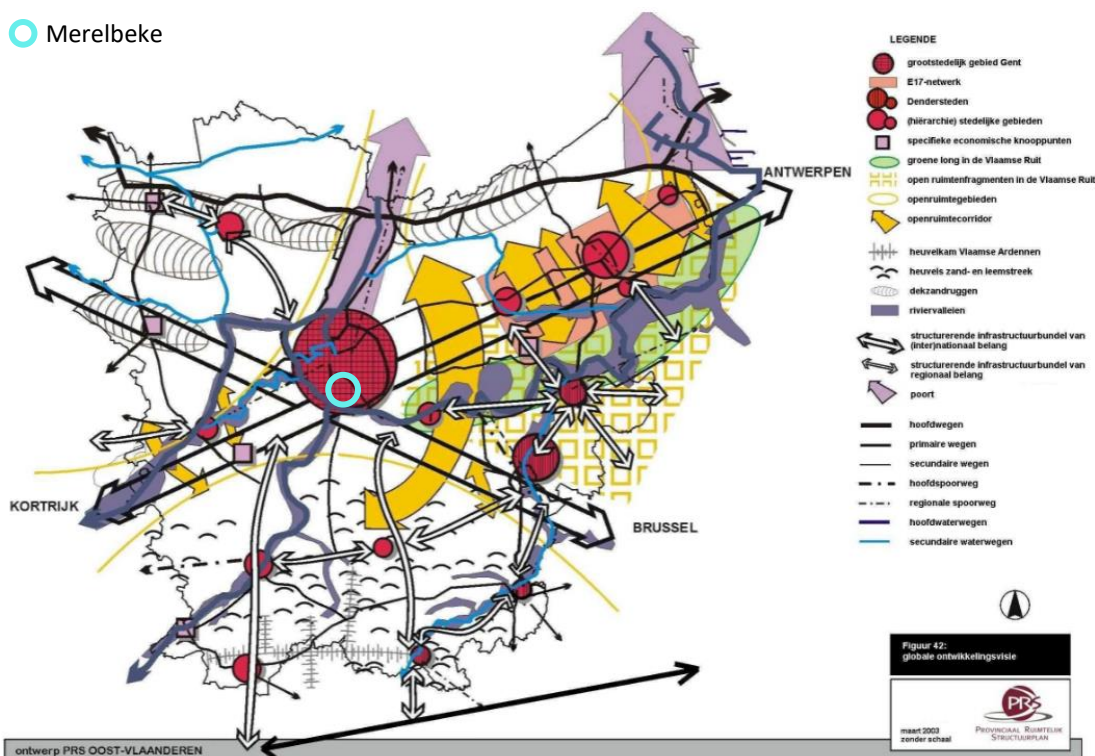
Gelet op de ligging van het plangebied binnen het grootstedelijk gebied van Gent, is het AGNAS-beleid niet van toepassing.

5.1.2

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 februari 2004 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het PRS is in 2009 deels herzien met als doel een provinciaal beleidskader voor windturbines toe te voegen. Een tweede partiële herziening vond plaats in 2012 die vooral wijzigingen kent op het vlak van wonen en bedrijvigheid.

Merelbeke



Figuur 5-4 – Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

In de gewenste ruimtelijke structuur van het PRS is Merelbeke Flora gelegen in het Oost-Vlaams kerngebied (Grootstedelijk gebied Gent). Dit gebied staat samen met het E17-netwerk in voor het opvangen van de dynamiek inzake wonen en bedrijvigheid die uitgaat van de Vlaamse Ruit, met een specifieke rol als multimodale economische poorten voor de Gentse Zeehaven en de Waaslandhaven.

Merelbeke Flora binnen de deelruimte 'het Oost-Vlaams kerngebied'

Merelbeke Flora is gesitueerd binnen de deelruimte 'het Oost-Vlaams kerngebied'. De ontwikkelingsvisie van deze deelruimte op economisch niveau gaat uit van "regionale tewerkstelling op goed ontsloten locaties". Dit betekent dat de regionale bedrijvigheid dient gesitueerd te worden op goed bereikbare locaties. De voorkeur gaat uit naar locaties op knooppunten van openbaarvervoersassen met de R4. Kantoorontwikkelingen dienen voorzien te worden op locaties op of nabij knooppunten van openbaarvervoersassen. Rond de stations Gent-Sint-Pieters en Dampoort wordt een hogere dichtheid van kantoren nagestreefd. Voor kleinere kantoren zijn er mogelijkheden nabij kleinere openbaarvervoersknooppunten. Door bovenstaand economische ruimtelijke sturing blijft de centrale functie van het grootstedelijk gebied Gent gegarandeerd en wordt tegelijk congestie, die het intern functioneren kan bedreigen, voorkomen.

Visie op de gewenste ruimtelijk-economische structuur

Specifiek voor de gewenste ruimtelijk economische structuur worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Bundelen van economische activiteiten met aandacht voor het buitengebied: het PRS wilt de bundeling van economische activiteiten binnen stedelijke gebieden en een aantal economische knooppunten behouden en verderzetten.
- Voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen

- Efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen
- Een sturend ruimtelijk-economisch beleid door een aanbod- en locatiebeleid.

De economische knooppunten zijn de plaatsen waar het wenselijk is economische ontwikkelingen te concentreren. Dit is bindend opgenomen binnen het RSV. Hier kan zowel lokale als regionale bedrijvigheid ontwikkeld worden. In Oost-Vlaanderen werd in het RSV onder andere het grootstedelijk gebied van Gent geselecteerd als economisch knooppunt. Merelbeke Flora maakt hier deel van uit. Voor deze stedelijke gebieden (Gent, Aalst en Sint-Niklaas) formuleert het Vlaams Gewest een visie (zie 5.1.1), terwijl de provincie dit doet voor de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten.

5.1.3 **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Merelbeke**

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Merelbeke werd goedgekeurd door de deputatie op 16 maart 2006.

5.1.3.1 *Richtinggevend deel*

Krachtlijnen van het beleid

Het toekomstbeeld en het profiel van de gemeente worden samengevat in drie krachtlijnen:

1. Een (voor)stedelijke ambitie binnen de Vlaamse ruit

De gemeente is door haar noordelijk deel (Flora en Merelbeke centrum) direct gekoppeld aan het netwerk van internationale en regionale verbindingen. Merelbeke wenst een deel van de Vlaamse taakstelling inzake regionale bedrijvigheid op te nemen en hierop te richten. Ze wenst deze bedrijvigheid te profileren als aansluitend geheel bij de diverse functies die deel uitmaken van de zuidelijke mozaïek van de stad Gent (kennisindustrie en -instellingen, groenstructuren, proviandkamers van het grootstedelijk gebied, grootschalige gemeenschapsvoorzieningen, enz.).

2. Een gelijkwaardig landelijk en landschappelijk waardevol rust- en stiltegebied

Deze krachtlijn is vooral van belang voor het zuidelijk deel van de gemeente Merelbeke.

3. Ruimtelijke diversiteit en kwaliteit als troeven

Het spanningsveld tussen verder verstedelijken en het beschermen van de landelijke eigenheid en dynamiek die de gemeente naar buiten wilt brengen als troef. Vooral de ruimten rondom de grenslijn tussen stedelijk gebied en het buitengebied zullen onderhevig zijn aan deze dynamiek en als gevolg zullen daar nieuwe grootschalige behoeften zoals lokale bedrijvigheid en recreatieve voorzieningen ingepast worden.

De gewenste ruimtelijke structuur voor Merelbeke is vervolgens opgebouwd uit deelstructuren en deelruimten. Voor voorliggend RUP is voornamelijk de deelstructuur 'De gewenste ruimtelijk-economische structuur' van belang. Het plangebied ligt in de deelruimte 'De economische infrastructuurbundel'.

Deelstructuur: Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur worden de volgende beleidsdoelstellingen binnen het GRS geformuleerd:

- het verbreden en versterken van de voorstedelijke centrumfunctie van Merelbeke-centrum;
- het waarborgen van minimale voorzieningen in de deeltkernen;

- het streven naar evenwicht tussen verweven bedrijvigheid, kwalitatieve en afgewerkte bestaande bedrijventerreinen en nieuwe kwalitatieve bedrijventerreinen;
- het stimuleren van grondgebonden landbouw in een voldoende groot samenhangend geheel;
- het differentiëren en concentreren van de lokale kleinhandel als structuurbepalend gegeven.

Voor het plangebied van RUP Sluisweg is de derde beleidsdoelstelling van toepassing, met name het streven naar evenwicht tussen verweven bedrijvigheid waarbij ingezet wordt op kwalitatieve afwerking in relatie tot de omgevingscontext.

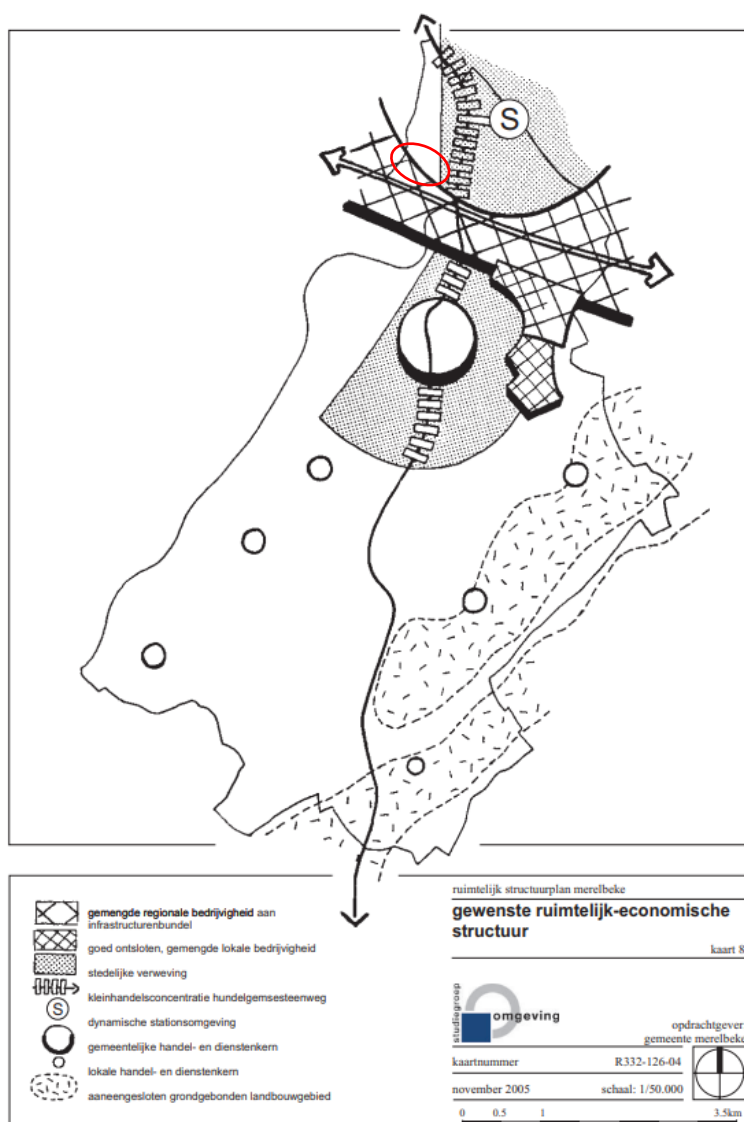
Vanuit de visie dat de beschikbare ruimte (ook voor economische activiteiten) schaars is, moet er zorgvuldig worden omgegaan met de nog beschikbare ruimte. Intensief ruimtegebruik is daarom een belangrijke pijler van het beleid. Voorbeelden zijn het gemeenschappelijk gebruik van parkings, collectieve afvalverzamelplaatsen, gekoppeld een meer gestapeld bouwen enzovoort.

De gewenste ruimtelijk-economische structuur formuleert een aantal krachtlijnen voor het beleid. Voorliggend RUP sluit inhoudelijk aan bij het element 'Gemengde regionale bedrijvigheid gekoppeld aan de infrastructuurbundel':

Het gebied langs de infrastructuurbundel wordt als een samenhangend geheel ingevuld met bedrijvigheid op regionale schaal. De aard van de bedrijvigheid is divers en wordt bepaald in de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent. Nieuwe bedrijvigheid kent een lage verkeersaantrekkende functie, grootschalige kleinhandel is niet gewenst. Bestaande bedrijvigheid in het gebied krijgt opnieuw toekomstperspectieven. De landschappelijke samenhang van dit gebied met groen karakter staat voorop. Intensief ruimtegebruik van de bedrijfsterreinen wordt gewaarborgd. Aanwezige parken blijven aantrekkelijk voor recreatief gebruik, zowel voor werknemers in het gebied als voor bewoners van het centrum. De invulling van het gehele gebied wordt als een geheel ontworpen maar gefaseerd uitgevoerd.

Binnen de 'Programmatie bijkomende bedrijventerreinen en -locaties' wordt voor het regionaal bedrijventerrein van voorliggend RUP het volgende gezegd:

Het gebied Sluisweg is reeds in belangrijke mate ingevuld. Zowel het profiel als de ontsluiting van het gebied sluit aan bij het gebied ten westen van de Schelde. De aanwezige buffers aan het Liedermeerspark en de jachthaven aan de sluis dienen te worden behouden en verder kwalitatief te worden ingevuld met groen. Zij staan borg voor het doorlopen van de vallei van de Schelde als groenas naar Gent.



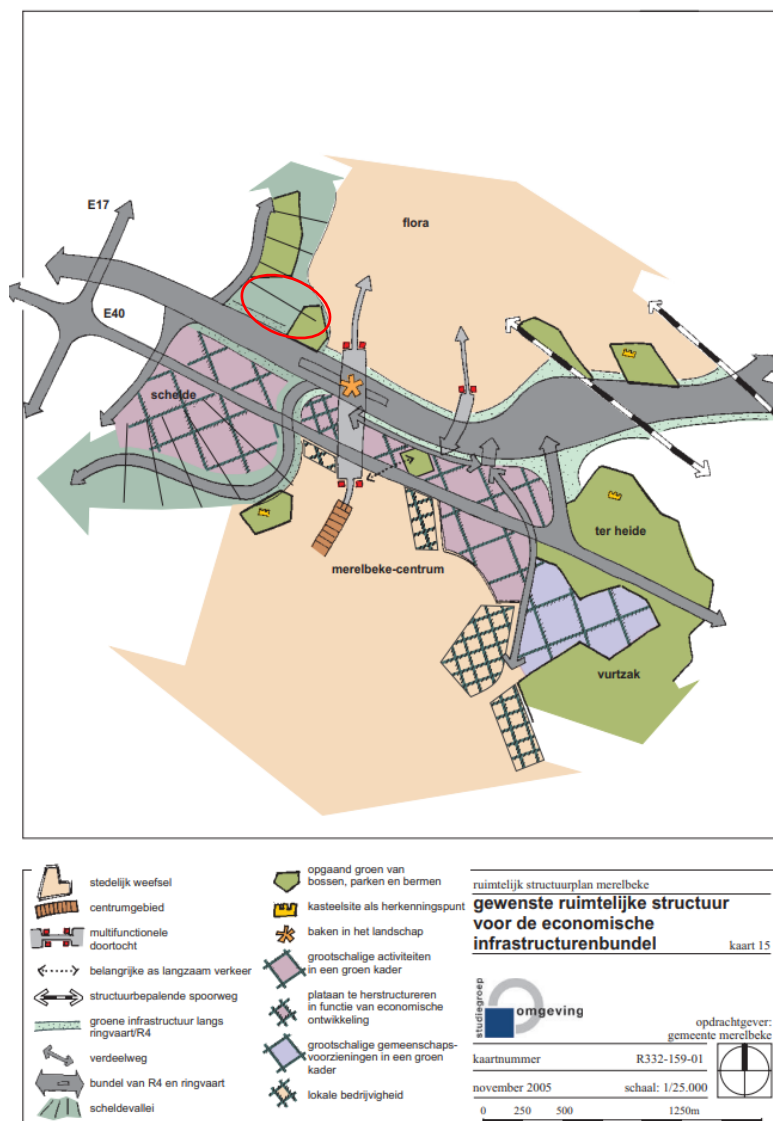
Figuur 5-5 – Situering van het plangebied binnen de deelstructuur: Gewenste ruimtelijk-economische structuur, bron: GRS Merelbeke

Deelruimte: De economische infrastructuurbundel

Het plangebied is gelegen binnen de deelruimte 'De economische infrastructuurbundel', waar volgende krachtlijnen gelden:

- Bij de uitbouw van deze economische functie wordt specifiek aandacht besteed aan de ontsluiting van het gebied, de soorten bedrijvigheid, de wijze waarop de verschillende activiteiten worden verweven, de landschappelijke inpassing en het vrijwaren (en versterken) van de natuurlijke structuur;
- Sterk auto-gerichte activiteiten (bijvoorbeeld logistieke bedrijvigheid, kleinhandel) worden geweerd. Het gebied wordt ontsloten via een volwaardige openbaar vervoersverbinding met Gent en een uitgesproken hiërarchie van autoverbindingen die bestaat uit volgende elementen: E40, doorgetrokken buitenoever R4-zuid, Guldensporenlaan, Hundelgemsesteenweg en Fraterstraat. Verschillende doorgangen voor fietsers en voetgangers zorgen voor een versterkte binding met Merelbeke-centrum;

- De grootschalige bebouwingselementen krijgen een landschapsbepalende omkadering van parkachtig opgaand groen. De Tijarm van de Schelde wordt sterk gebufferd als deel van de natuurlijke structuur.



Figuur 5-6 – Situering van het plangebied binnen de gewenste ruimtelijke structuur voor de economische infrastructuurbundel, bron: GRS Merelbeke

5.2 Beleidsplanning

5.2.1 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed, dat op termijn het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, waarmee de Vlaamse Regering een ambitieus veranderingstraject op gang wilt trekken om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen.

Strategische doelstellingen met doorwerking binnen voorliggend planvoornemen:

1. *Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag*

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaande ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.

Het planvoornemen van RUP Sluisweg vertrekt vanuit een heroriëntatie van een bestaand bedrijventerrein. Verouderde stedenbouwkundige voorschriften worden tegen het licht gehouden wat betreft optimalisatie van het ruimtegebruik.

2. *Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken*

Het versterken van de ruimtelijke ruggengraat gebeurt door ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruggengraat. De dichtheid van bedrijvigheid rond het geheel van strategisch collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat dient tegen 2050 met 50% toe te nemen ten opzichte van 2015. De bedrijfsoppervlaktes op deze locaties dienen jaarlijks te stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling. Vooral de locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zo veel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen. Een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer geeft ondernemers vlot vestigingsmogelijkheden binnen een ruim gamma werklocaties gaande van verweven locaties tot functionele bedrijventerreinen.

Het plangebied van voorliggend RUP is gelegen aan een infrastructuurbundel gericht op gemotoriseerd verkeer. Door de ligging langs de Schelde en het Liedemeerspark zijn er ook tal van kansen om de site beter te laten connecteren met het netwerk van trage verbindingen. Het betreft een strategische locatie binnen de gemeente Merelbeke, in aansluiting op het grondgebied van stad Gent.

3. *Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen*

De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen op het geheel van plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau tegen 2050 met minstens 30% zijn gestegen ten opzichte van 2015. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke rendementsoverwegingen aangewezen is.

Het plangebied van voorliggend RUP omvat in feitelijke toestand drie bedrijfspercelen, waarvan twee terreinen reeds ingenomen door zware nijverheidsindustrie. Met het beoogde plan wil men de belasting op de omgeving laten afnemen, zowel op vlak van mobiliteit als ruimtegebruik. Het is geenszins de bedoeling om de dynamiek van het terrein te verhogen.

4. Netwerk van groenblauwe aders

Een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dient tegen 2050 maximaal te worden ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015. De verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.

Desondanks het plangebied gericht is op een bedrijventerrein, kent het ook tal van groenwaarden door zijn ligging aan een oude Scheldearm. Met het planvoornemen is het de bedoeling om deze groenblauwe structuur te behouden en te versterken in haar context. Een herbestemming van de site staat voorop teneinde deze omgevingskwaliteiten beter te laten ontwikkelen.

5.2.2 Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen

Het voorontwerp Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' werd op 6 september 2023 goedgekeurd door de provincieraad.² Het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' bestaat uit een Strategische Visie en drie beleidskaders. Het RUP Sluisweg stemt haar planopties af op de doelstellingen en principes van de strategische visie en de beleidskader.

Het provinciaal ruimtelijk beleidsplan moet een leidraad bieden voor onze ruimtelijke ontwikkelingen tot 2050. De **strategische doelstellingen** voor 2050 zijn:

- Klimaatgezond zijn;
- Een duurzame maatschappelijke groei realiseren;
- Circulair en geïntegreerd denken en handelen;
- Het fysisch-natuurlijk systeem, de biodiversiteit en ecosysteemdiensten versterken.

De strategische visie schuift **8 kernwaarden** naar voor om haar beleid op te baseren: gezondheid en veiligheid, kwaliteit en comfort, klimaatgezond, identiteit en authenticiteit, autonomie en robuustheid, welvaart, rechtvaardigheid, sociale cohesie en inclusie.

De kernwaarden worden geconcretiseerd aan de hand van **5 ruimtelijke principes**:

- Gezonde ecosystemen en ecosysteemdiensten garanderen;
- Nabijheid en bereikbaarheid versterken;
- Meervoudig en intensief ruimtegebruik versterken;
- Klimaatneutraal en klimaatbestendig inrichten;
- Maatschappelijke betaalbaarheid verhogen.

De ruimtelijke principes zijn de toetsingsgrond voor het ruimtelijk beleid. Het voorliggende RUP Sluisweg sluit met haar planvoornemen bij deze doelstellingen aan. Een herbestemming van de bedrijfssite wordt beoogd met aandacht voor bedrijfspvormen afgestemd op de multimodale bereikbaarheid van de site. Desondanks de site reeds bezet is met twee bestaande bedrijven, wordt gestreefd naar een toekomstvisie voor het gehele terrein waarbij nagedacht wordt over

² De Provincieraad besliste op 6 september 2023 om de voorlopige vaststelling van het ontwerp beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' in te trekken. In deze zitting bekrachtigt de Provincieraad de basisprincipes die werden verwoord in het aanvankelijke voorontwerp beleidsplan, goedgekeurd op 7 april 2022.

nabestemmingen van de huidige bedrijven gericht op zware nijverheid. Er wordt gestreefd naar een visie die de ruimtelijke kwaliteit verhoogd door onder andere in te spelen op de omgevingskwaliteiten, met name de ligging aan de oude Scheldearm en het achterliggende Liedemeerspark, en het daarbij versterken van ecosysteemdiensten. Met het planvoornemen wordt gezocht naar een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en lange termijn.

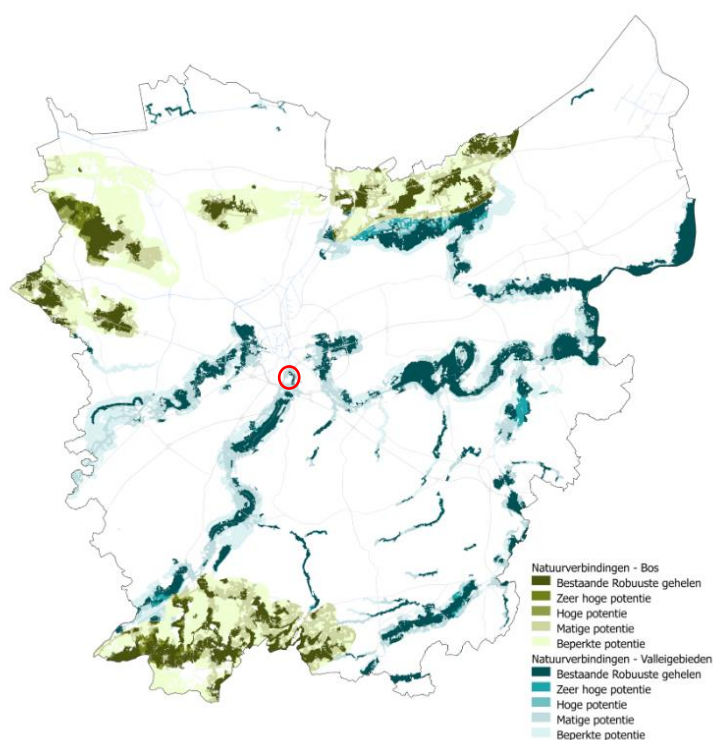
De ruimtelijke principes vormen de leidraad voor het ruimtelijk beleid op lange termijn (2050). In de drie beleidskaders worden operationele doelstellingen geformuleerd die op kortere termijn (2035) richting geven.

Beleidskader 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte'

Het beleidskader 'Transitie naar een robuust en veerkrachtige ruimte' gaat uit van volgende drie doelstellingen:

1. Robuuste open ruimtegehlen
2. Sterk groenblauw netwerk
3. Robuustheid en veerkracht is overal

Desondanks het plangebied gelegen is binnen het grootstedelijk gebied van Gent, wordt het in het noorden begrensd door de oude Scheldearm en vervolgens Liedemeerspark. Het maakt deel uit van een groter netwerk van groenelementen die zich noordwaarts uitstrekt tot aan de infrastructuurbundels. Volgens de potentiekaart natuurverbindingen – valleigebieden is het plangebied gelegen binnen een zone met een beperkte tot matige potentie voor natuurverbindingen.



Figuur 5-7 Potentiekaart van de robuuste natuurverbindingen, Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen

Beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving'

Het beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving' gaat uit van volgende drie doelstellingen:

1. Organiseren van ruimtegebruik op strategische plekken

Het voorontwerp beleidsplan onderscheidt drie soorten strategische plekken: kernen, de strategische plekken voor de organisatie van (een) circulaire HUB(s) en de strategische plekken voor niet-verweefbare bedrijvigheid.

Het plangebied is gelegen op een specifieke strategische plek voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Deze selectie baseert zich op een aantal criteria, met name:

- Oppervlakte (> 3ha): Een terrein vanaf 3ha is makkelijk ruimtelijk te ontwikkelen. Naast de niet-verweefbare activiteiten blijft er voldoende ruimte over voor een kwalitatieve aanleg van de ontsluiting en een klimaatadaptieve inrichting. De bedrijfssite van het plangebied is groter dan 3ha.
- Nabijheid van elk bedrijventerrein t.o.v. de bovenlokale en stedelijke kernen (afstand < of gelijk aan 2km): De nabijheid van kernen is belangrijk voor strategische plekken voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Dat heeft te maken met werkgelegenheid en mobiliteitsstromen voor logistiek woon-werkverkeer. Bedrijventerreinen die verder dan 2km van een kern liggen zijn daarom minder interessant om als strategische plek te ontwikkelen. De bedrijfssite van het plangebied situeert zich op ca. 2,50km van kernen.
- Duurzame ontsluiting van het bedrijventerrein: Er wordt gestreefd naar een vlotte bereikbaarheid van werknemers op een duurzame manier, d.m.v. auto, fiets en openbaar vervoer. Hoe beter bereikbaar het terrein, hoe hoger het scoort. De bedrijfssite van het plangebied haalt de hoogste score 4 op vlak van duurzame ontsluiting.
- Duurzame logistieke organisatie van het bedrijventerrein: De bereikbaarheid van goederen wordt bepaald door transport via de weg, het water en het spoor, in combinatie met aanwezige pijpleidingen. De bedrijfssite van het plangebied haalt de hoogste score 4 op vlak van duurzame logistieke organisatie.

2. Transformatie in functie van circulaire gebiedsontwikkeling

3. Circulariteit is overal

Beleidskader 'Transitie naar een solidaire (be)leefomgeving'

Het beleidskader 'Transitie naar een solidaire (be)leefomgeving' gaat uit van volgende drie doelstellingen:

1. Focus binnen een netwerk van kernen

Het voorontwerp beleidsplan onderscheidt verschillende soorten kernen: stedelijke kernen, kleinstedelijke kernen, bovenlokale kernen, lokale kernen, kleine kernen en overige bebouwingsconcentraties.

Het plangebied is gelegen binnen de stedelijke kern van Gent. Volgende troeven worden voor stedelijke kernen naar voor geschoven:

- Overstromingsgevoelig valleigebied: geen overstromingsgevoelige zones ter hoogte van de bebouwde zones;
- Station:
- Fietssnelweg: doorheen het plangebied loopt een fietssnelweg;

- Instappunt voor wandel- en fietsroutes, groene omgeving of erfgoedlandschap: nvt;
- Havengebied wonen en werken: is gelegen binnen een kern op een afstand van minder dan 500m van een havengebied, echter ligt het plangebied zelf op een grotere afstand van de haven.
- Energie: is gelegen in een kern met een voldoende warmtedichtheid voor de aanleg van een duurzaam collectief warmtenet maar een beperkt aantal grootverbruikers;
- Beschermd erfgoed: het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd stadsgezicht;

2. Alles op de juiste plek

3. (Be)leefbare kernen

Doorheen de drie beleidskader wordt uitwerking gegeven aan **drie transversale thema's**:

- Watersysteem: transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
- Energiesysteem: transitie naar een duurzaam energiesysteem
- Mobiliteitssysteem: transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

5.2.3

Ruimtelijk Beleidsplan Merelbeke

Het Ruimtelijk Beleidsplan Merelbeke is momenteel in opmaak. Het huidige ruimtelijk beleid werd geanalyseerd in een conceptnota, en ter inzage gelegd voor de bevolking (2019).

De hoofdpijlers van de gemeente Merelbeke zijn:

- Verdichten op strategische locaties;
- Valoriseren van de troeven van de open ruimte van Merelbeke;
- Inzetten op klimaatbestendige en leefbare kernen;
- Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit;
- Optimaliseren bestaande bedrijventerreinen en onderzoeken of extra ruimte nodig is voor een voldoende aanbod voor KMO's.

Voornamelijk de laatste doelstellingen zijn van toepassing op voorliggend RUP.

De ambitie m.b.t. het optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen wordt als volgt geformuleerd:

De gemeente wil haar lokale bedrijven ruimte geven binnen de eigen gemeente, doch zonder daarvoor extra open ruimte aan te snijden. De nood aan extra ruimte voor lokale bedrijven kan daarom best opgevangen worden binnen de bestaande terreinen. De gemeente is geen vragende partij om nog nieuwe terreinen (greenfieldontwikkeling) op haar grondgebied te voorzien. De ruimtelijke draagkracht voor terreinen op het grondgebied van Merelbeke is immers bereikt. Om bijkomend aanbod te creëren moet dus worden gekeken of bestaande terreinen efficiënter kunnen worden gebruikt.

Voorliggend plangebied heeft betrekking op een bestaand bedrijventerrein. De juridische bestemming is verzekerd, er is geen sprake van greenfieldontwikkeling.

5.3 Andere relevante beleidsplannen

5.3.1 Klimaat- en Adaptatieplan Merelbeke

Het Klimaatactieplan en het Adaptatieplan werden respectievelijk goedgekeurd door de gemeenteraad op 24/01/2017 en 25/09/2018.

Het Klimaatactieplan werd opgesteld met de doelstelling om 40% minder CO₂ uit te stoten tegen 2030 (in vergelijking met 2011). De volgende doelstellingen, die gesteld worden tegen 2030, hebben relatie tot de bedrijvigheidssector:

- Tertiaire Sector: De gemeente Merelbeke wil bij de bestaande tertiaire gebouwen (bedrijven, organisatie...) een energiebesparing realiseren van 32% en bijkomende uitstoot vermijden. De gemeente wil dat organisatie en bedrijven hun gebouwen energetisch renoveren in een behoorlijk tempo. Voornamelijk verlichting en verwarming zijn hierbij belangrijk. Nieuwe gebouwen moeten duurzaam worden opgetrokken. Daarnaast dienen nieuwe gebouwen compact en zuid georiënteerd te zijn met een luchtdichte afwerking, voldoende isolatie, efficiënte installaties op hernieuwbare energie, opgetrokken uit duurzame materialen met een zo laag mogelijke milieu-impact en met een goede waterhuishouding. Er moet worden gestreefd naar een maximale inpassing van hernieuwbare en duurzame energietechnieken. Bedrijven en organisaties hebben een belangrijke verantwoordelijkheid inzake rationeel energiegebruik op de werkvloer. Ze moeten gestimuleerd worden om energiemangement op te nemen in hun bedrijfsvoering.
- Lokale productie hernieuwbare en duurzame energie: De gemeente Merelbeke wil dat inwoners, organisaties en bedrijven lokaal meer hernieuwbare energie en duurzame energie gaan produceren. De gemeente Merelbeke wil 750 nieuwe PV-installaties van 4 kWp (=installatie voor particulieren) en 6.250 kWp aan installaties bij bedrijven, organisaties, collectieve gebouwen, 80 nieuwe warmtepompen, 250 nieuwe zonneboilers, 55% van de huidige steenkool en stookoliegebruikers doen omschakelen naar groene warmte en een verdere toename van hernieuwbare energie (stroom en warmte).
- Transport: De gemeente Merelbeke ambieert het verminderen van het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en voor goederenvervoer, een verbetering van de milieukeurmerken van de vloot en de gebruikte brandstoffen, een duurzaam verplaatsings- en rijgedrag. De gemeente Merelbeke wil daartoe het fietsverkeer en het gebruik van openbaar vervoer en autodelen stimuleren. Verder wil de gemeente Merelbeke inzetten op het mogelijk maken van een modal shift voor goederenvervoer: via water, e.a. Op het niveau van bedrijventerreinen moet ook gestreefd worden naar samenwerking met het oog op het efficiënter organiseren van het goederenvervoer en het stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer.
- Industrie: De gemeente wil bij de sector industrie een besparing realiseren van 33% en bijkomende uitstoot vermijden. De gemeente Merelbeke wil dat bedrijven hun processen optimaliseren en hun nutsvoorzieningen rationaliseren op energetisch vlak. De gemeente Merelbeke wil ook dat de bedrijven hun gebouwen (in eigendom of gehuurd) energetisch renoveren (zie mogelijke ingrepen bij 'tertiaire sector' en dit in een behoorlijk tempo. Op het niveau van bedrijventerreinen moet gestreefd worden naar samenwerking gericht op het verminderen van het energieverbruik, het delen van voorzieningen, het gebruik van reststromen (o.a. warmte) en het produceren van hernieuwbare energie.

Het Adaptatieplan werd opgesteld om de negatieve gevolgen van de klimaatopwarming in beeld te brengen. In het plangebied en in de directe omgeving ervan worden de volgende knelpunten reeds aangekaart:

- Achteruitgang biodiversiteit: er zouden sporadisch problemen zijn met blauwalgen in de vijver van het Liedermeerspark;
- Er zouden problemen zijn met natte tuinen nabij het Liedermeerspark in de Verlorenbroodstraat;
- Aquafin meldde ook dat het waterpeil van de vijver in het Liedermeerspark permanent zodanig hoog staat dat het omgekeerd overstort naar de DWA-leiding in de naastgelegen wijk i.p.v. dat de RWA naar de vijver kan afwateren.

Het Adaptatieplan formuleert doelstellingen en maatregelen om de bestaande knelpunten zo veel als mogelijk op te vangen. De volgende doelstellingen zijn van toepassing op voorliggend RUP:

- Meer ruimte voor water: Merelbeke wil wateroverlast in de toekomst beperken door meer ruimte voor water te creëren. De nadruk ligt hierbij op ten eerste het voorkomen van overstromingen (preventie), ten tweede bescherming tegen overstromingen (protectie) en ten derde paraatheid. De gemeente maakt hiertoe gebruik van de instrumenten binnen het ruimtelijk beleid, vergunningenbeleid en communicatie en sensibilisatie.
- Aanpakken verdroging: Merelbeke wil verdere verdroging tegengaan via een streng vergunningenbeleid voor grondwaterwinningen en door hergebruik en infiltratie van regenwater te stimuleren.
- Beperken van hittestress en zorgen voor afkoeling: De gemeente wil de hittestress aanpakken op haar grondgebied via een goede ruimtelijke inrichting. Zo wil ze voldoende beschaduwing voorzien en vergroening realiseren via de realisatie van groenblauwe netwerken, ontharding en het gebruik van de juiste (bouw)materialen. Deze aanpak gebeurt met prioriteit in Merelbeke-centrum en Merelbeke Flora. Daarnaast ligt de focus ook op sociale maatregelen naar de meest kwetsbaren binnen de gemeenten.
- Een sterk groenblauw netwerk: De gemeente wil een sterk groenblauw netwerk uitbouwen doorheen de hele gemeente. Dit wil zeggen dat de groenblauwe dooradering ook in de dorpskern en eerder verstedelijkte delen (cfr. Flora) aanwezig moet zijn en niet enkel in de landelijkere gebieden van de gemeente.

6 Fysisch functioneren

6.1 Bodem

Tabel 6-1 Synthese bestaande feitelijke toestand bodem

	Plangebied en omgeving
Reliëf	Weinig tot geen hoogteverschillen
Bodemkaart	Antropogeen Een beperkt gedeelte is natte zware klei (Utf)
Ontginningen	/
Bodemonderzoeken	Oriënterend bodemonderzoek d.d. 13/05/2022 Oriënterend bodemonderzoek d.d. 09/07/2014 Eindevaluatieonderzoek d.d. 17/10/2006 Oriënterend bodemonderzoek d.d. 20/04/2004 Bodemsaneringsprojecten d.d. 12/12/1997 Beschrijvend bodemonderzoek d.d. 18/06/1997
Erosiegevoeligheid	Erosiegevoelige zones t.h.v. het braakliggend terrein en langs de Sluisweg
Gevoelig voor grondverschuivingen	Lage gevoeligheid
Waardevolle bodem	/

6.1.1 Reliëf

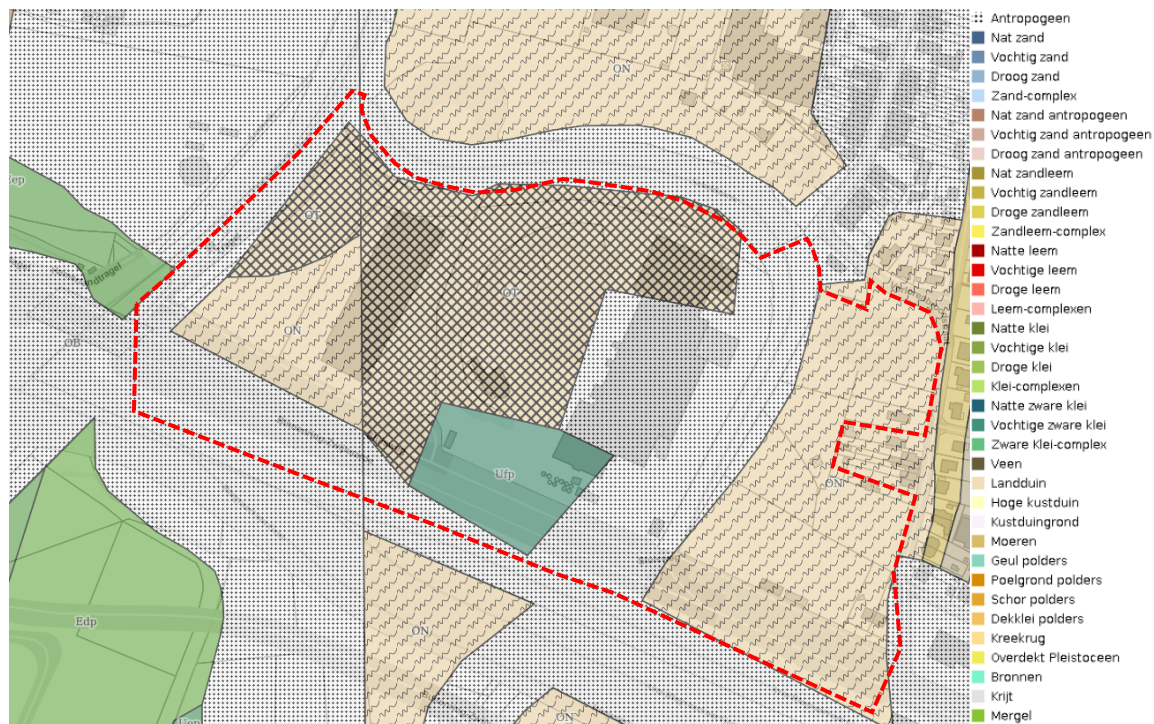
Er is weinig tot geen hoogteverschil binnen het plangebied.



Figuur 6-1 Digitaal hoogtemodel Vlaanderen – terrein (1m), bron: Geopunt

6.1.2 Bodemkaart

Volgens de bodemkaart zijn de gronden van het plangebied antropogeen, reeds bewerkt door de mens. Een zeer beperkt gedeelte is aangeduid als natte zware klei, dit ter hoogte van de parking van het meest oostelijk gelegen bedrijf.



Figuur 6-2 Bodemkaart, bron: Geopunt

6.1.3 Ontginningen

Er bevinden zich geen ontginningen in of grenzend aan het plangebied. Het plangebied is niet opgenomen in een oppervlakedelfstoffenplan.

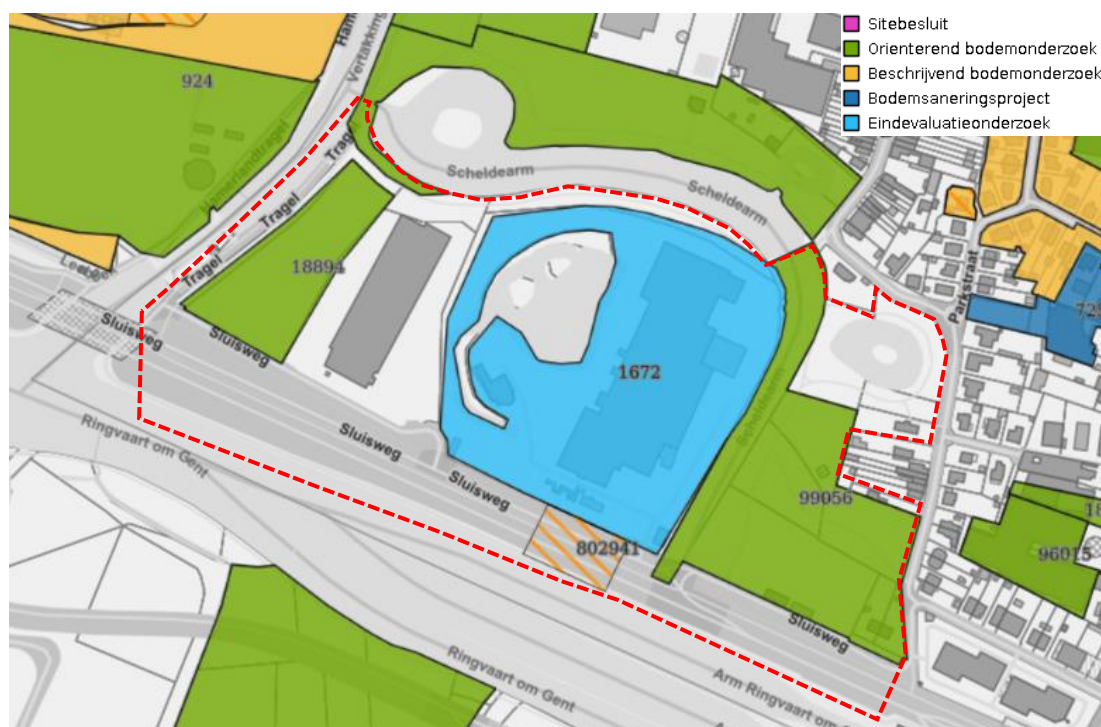
6.1.4 Bodemonderzoeken

Uit de OVAM-databank van de verspreiding van de bodemonderzoeken in Vlaanderen (toestand 26/10/2023) blijkt dat er volgende bodemonderzoeken hebben plaatsgevonden:

- Ter hoogte van het oostelijk braakliggend terrein (dossiernr. 18894): oriënterend bodemonderzoek d.d. 09/07/2014;
- Ter hoogte van het meest westelijk bedrijfsperceel (dossiernr. 1672):
 - o Beschrijvend bodemonderzoek d.d. 18/06/1997;
 - o Bodemsaneringsprojecten d.d. 12/12/1997;
 - o Oriënterend bodemonderzoek d.d. 20/04/2004;
 - o Eindevaluatieonderzoek d.d. 17/10/2006.
- In het oosten van het plangebied ter hoogte van het buffergroen (dossiernr. 99056):
 - o Oriënterend bodemonderzoek d.d. 13/05/2022.
- In het zuiden van het plangebied ter hoogte van de Sluisweg (802941):

- Melding van bodemverontreiniging.

Het plangebied is niet gelegen in een zone met potentiële risico-activiteiten voor verontreiniging.

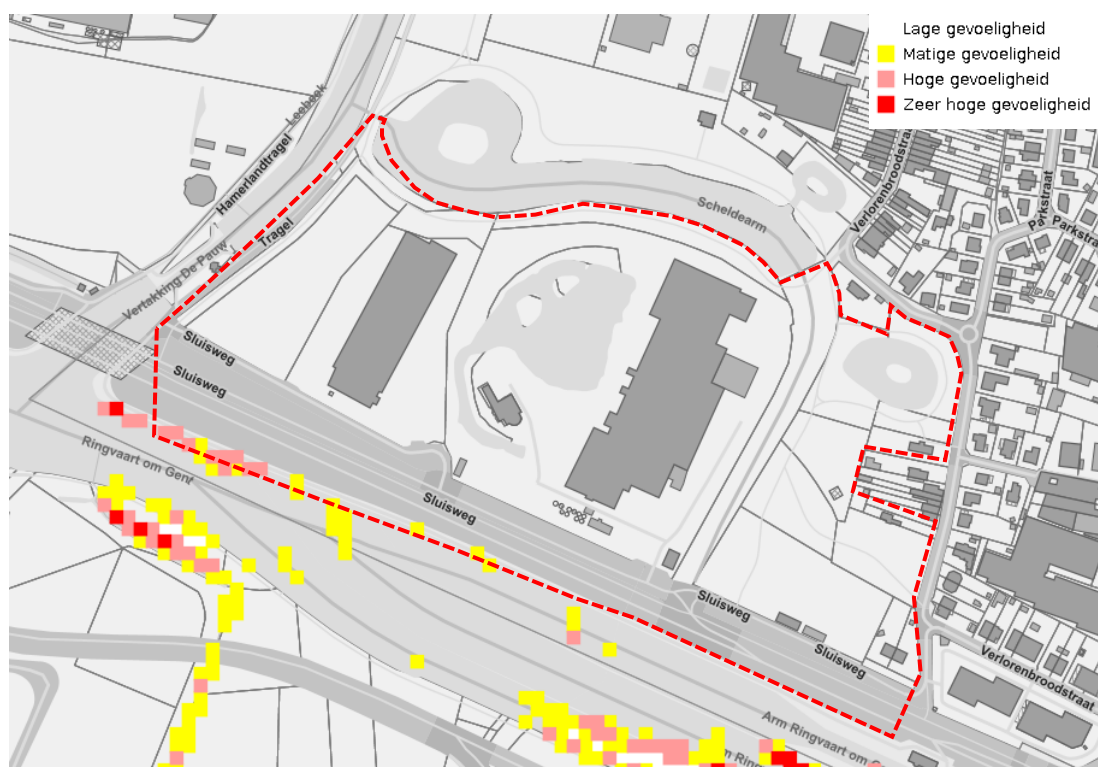


Figuur 6-3 Bodemonderzoeken, bron: Geopunt

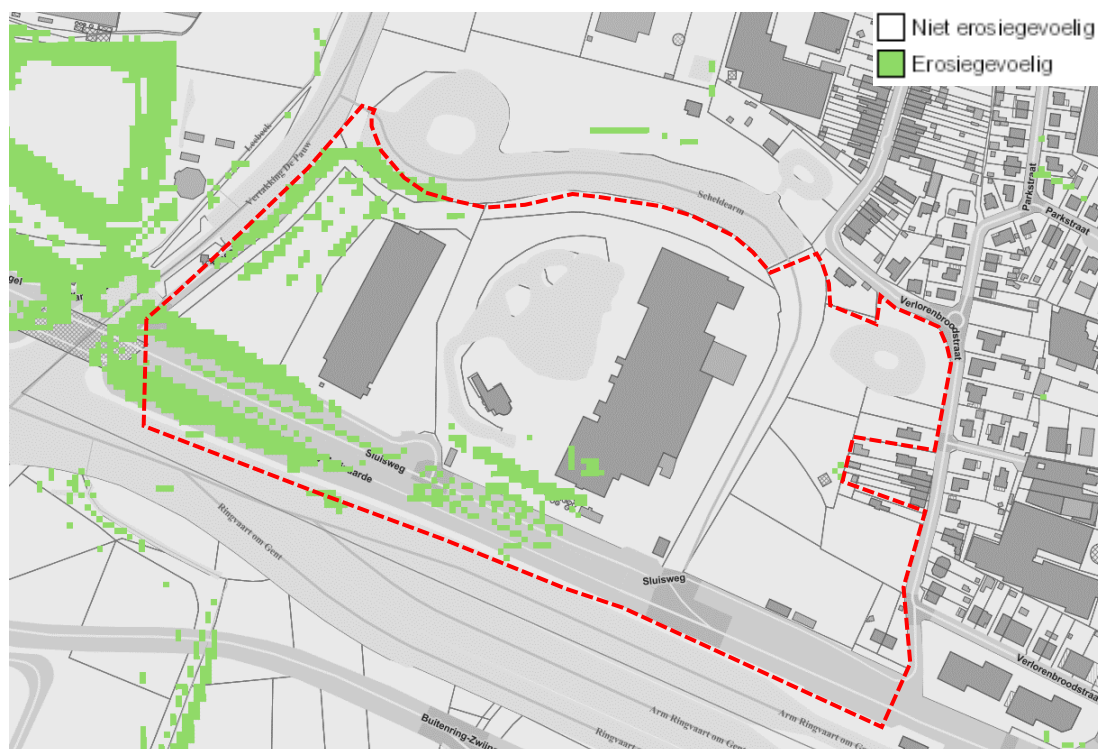
6.1.5 Erosiegevoeligheid en gevoeligheid voor grondverschuivingen

Het braakliggend bedrijfsperceel en de achteruitbouwstrook ter hoogte van de Sluisweg zijn erosiegevoelig.

Het plangebied is laag gevoelig voor grondverschuivingen.



Figuur 6-4 gevoeligheid voor grondverschuivingen, bron: Geopunt



Figuur 6-5 Bodemonderzoeken, bron: Geopunt

6.2 Water

Tabel 6-2 Synthese bestaande feitelijke toestand water

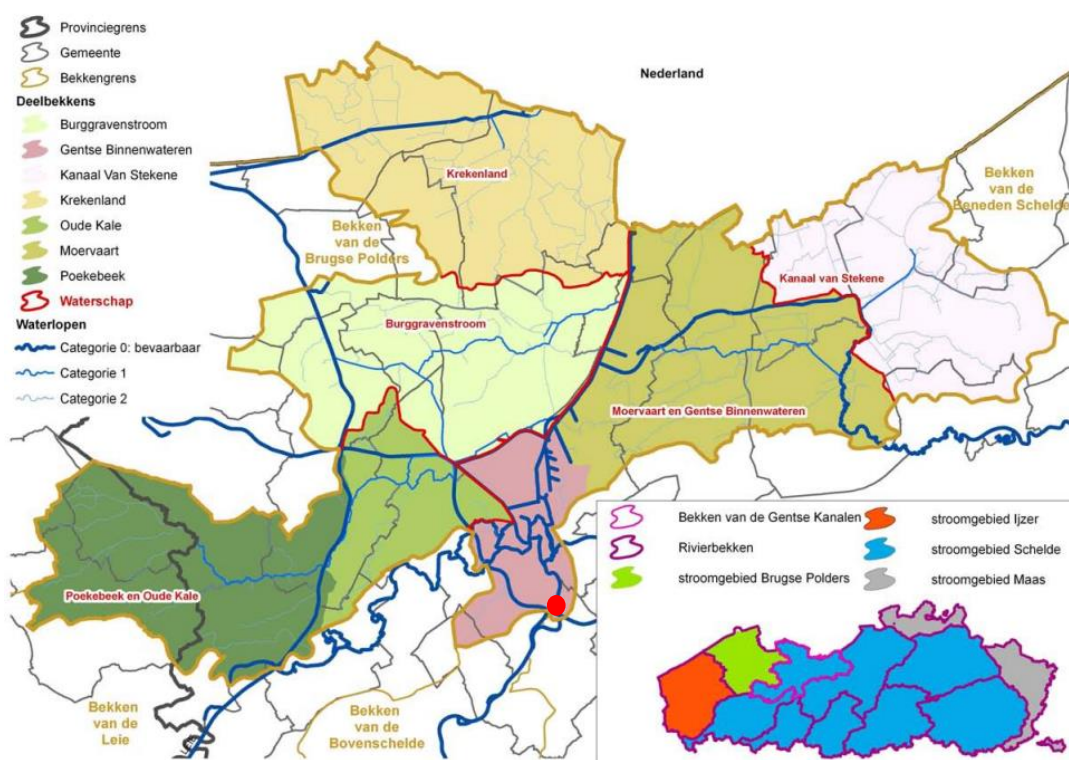
	Plangebied en omgeving
Stroomgebied / Bekken / Deelbekken	Stroomgebied: Schelde Bekken: Gentse kanalen Deelbekken: Gentse binnenwateren
Waterlopen	Grenzend aan de Schelde (Vertakking de Pauw, VHA-waterloop: 843) en een Scheldearm (VHA-waterloop: 884)
Overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2023)	Fluviaal: / Pluviaal: Het gedeelte van het plangebied waar de waterplassen zich bevinden hebben een middelgrote kans op pluviale overstromingen Het meest oostelijk bedrijfsperceel heeft aan de oostelijke en zuidelijke zijde stroken met een kleine tot middelgrote kans op overstromingen Vanuit de zee: /
Signaalgebied	/
Zuiveringsgebied	Merelbeke
Zoneringsplan	Centrale zone rondom de bedrijfsgebouwen is gelegen in centraal gebied De jachthaven ligt in individueel te optimaliseren buitengebied De westelijke, oostelijke en noordelijke zijde van het plangebied liggen in het buitengebied
Beschermingszone grondwaterwinning	/

6.2.1 Stroomgebiedbeheerplannen

In uitvoering van het decreet integraal waterbeleid, stelde de Vlaamse regering op 18 december 2015 het bekkenspecifieke deel voor het Bekken Gentse kanalen vast dat deel uitmaakt van het stroomgebiedbeheerplan Schelde voor de periode 2016-2021.

Het stroomgebiedbeheerplan bepaalt de hoofdlijnen van het integraal waterbeleid voor het desbetreffende stroomgebiedsdistrict en bevat maatregelen en acties om de waterkwaliteit te beschermen en te herstellen, om het duurzame gebruik van water op langere termijn te garanderen en om de negatieve impact van overstromingen op mens, milieu, cultureel erfgoed en economie te beperken.

Het plangebied is gelegen in het Bekken Gentse kanalen en het deelbekken Gentse binnenwateren, binnen het stroomgebied van de Schelde.

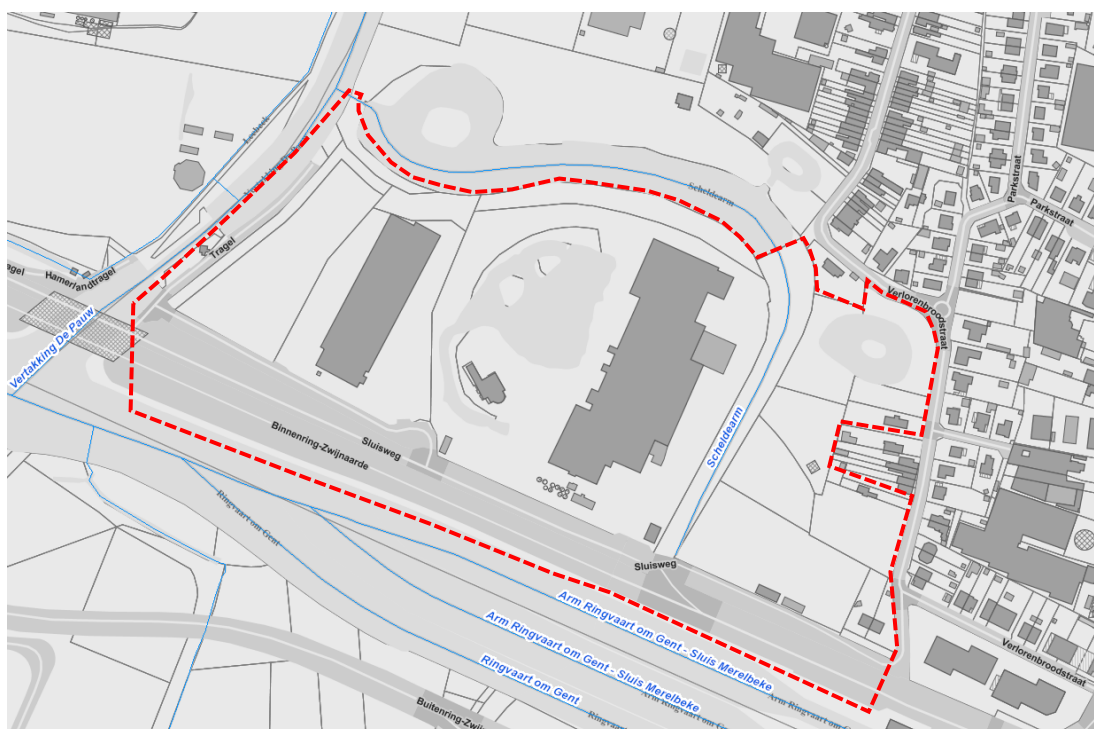


Figuur 6-6 Situering van het plangebied binnen het bekken van de Gentse Kanalen binnen het stroomgebied van de Schelde, bron: Integraal Waterbeleid

6.2.2

Waterlopen

De zuidelijke, oostelijke en noordelijke grens van het plangebied wordt gevormd door respectievelijk de Schelde (Vertakking De Pauw, VHA-waterloop: 843) en Scheldearm (VHA-waterloop: 884).

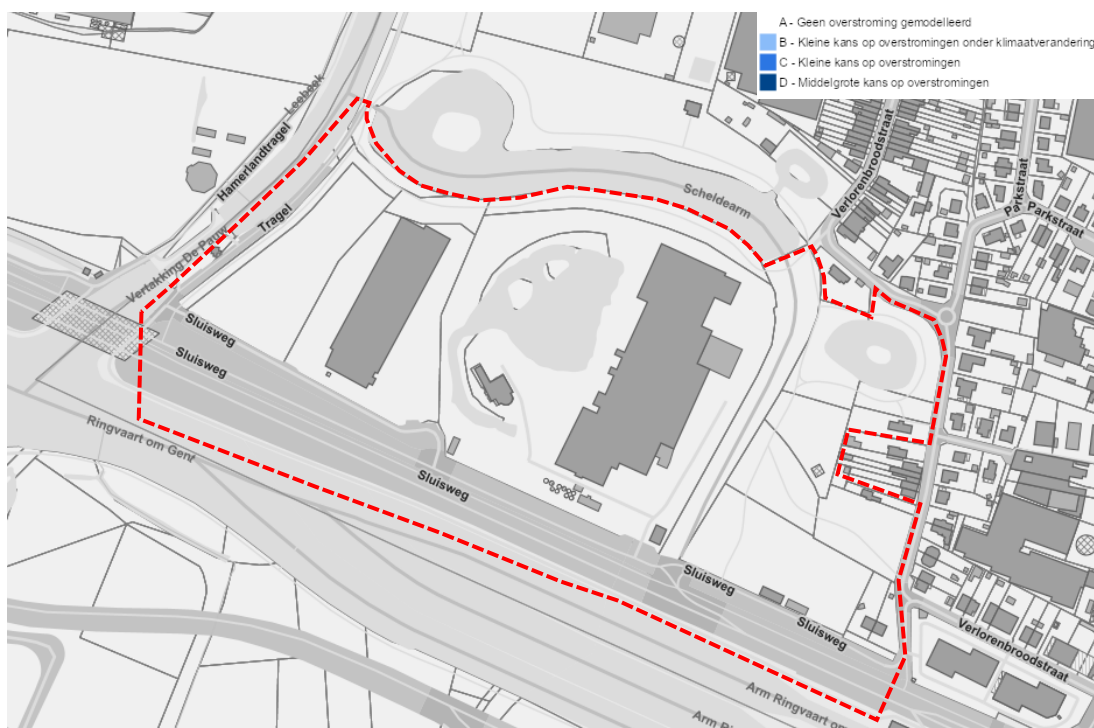


Figuur 6-7 Waterlopen volgens de Vlaamse Hydrografische Atlas, bron: Geopunt

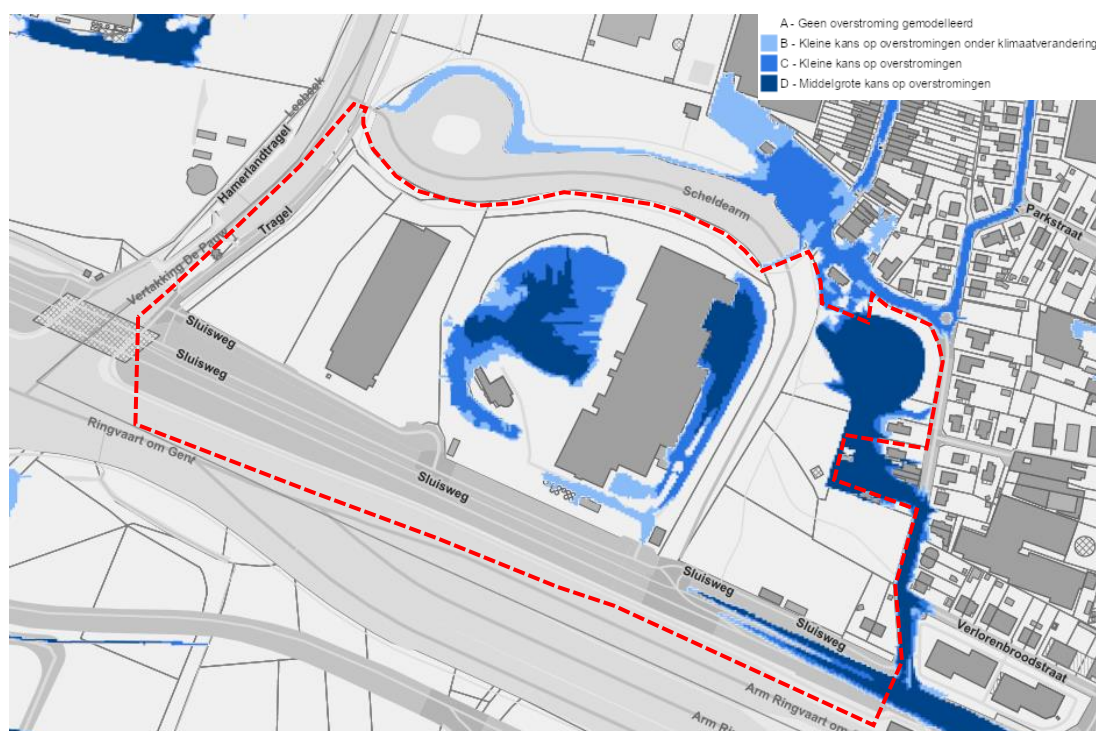
6.2.3

Watertoets 2023 – overstromingsgevoelige gebieden

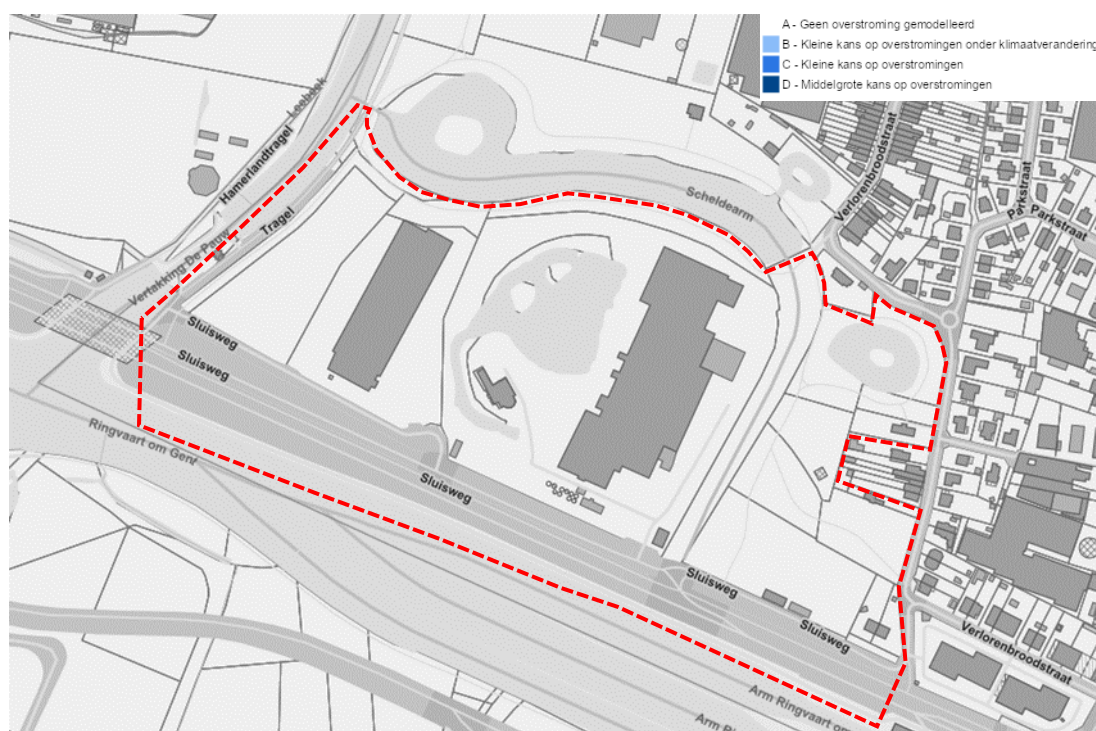
Het plangebied is niet fluviaal overstromingsgevoelig, noch vanuit de zee. Het gedeelte van het plangebied waar de waterplassen zich bevinden hebben een middelgrote kans op pluviale overstromingen. Het meest oostelijk bedrijfsperceel heeft aan de oostelijke en zuidelijke zijde stroken met een kleine tot middelgrote kans op pluviale overstromingen.



Figuur 6-8 Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden - fluviaal (2023), bron: Geopunt



Figuur 6-9 Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden – pluviaal (2023), bron: Geopunt



Figuur 6-10 Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden - vanuit de zee (2023), bron: Geopunt

6.2.4 Zoneringsplan en zuiveringsgebied

Het afvalwaterbeleid wordt gestuurd via gemeentelijk zoneringsplannen. Het zoneringsplan deelt het grondgebied van de gemeente op in het reeds gerioleerde gebied, het gebied waar nog een individuele zuivering zal worden voorzien en het gebied waar geen collectieve, maar een individuele zuivering zal worden voorzien.

De centrale zone rondom de bedrijfsgebouwen is gelegen in centraal gebied. De jachthaven ligt in individueel te optimaliseren buitengebied. De westelijke, oostelijke en noordelijke zijde van het plangebied liggen in het buitengebied.

Het plangebied is gelegen binnen het zuiveringsgebied Merelbeke. Dit is het gebied waarbinnen alle riolen naar éénzelfde rioolwaterzuiveringsinstallatie afvoeren.



Figuur 6-11 Zoneringsplan, bron: VMM

6.2.5 Waterwingebieden en beschermingszones

Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterwingebied.

6.3

Biodiversiteit

Tabel 6-3 Synthese bestaande feitelijke toestand biodiversiteit

	Plangebied en omgeving
Vogelrichtlijngebied	'Durme en de middenloop van de Schelde', op 11km naar het noordoosten
Habitatrichtlijngebied	'Schelde- en Durmeëstuarium van Nederland tot Gent', op ca. 2,6km naar het noordoosten
Ramsargebied	Geen Ramsargebied in heel Merelbeke
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Dichtstbijzijnde is het GEN 'De Vallei van de Bovenschelde Noord', op 1,2 km naar het zuiden
Bos	Het oostelijk deel van het plangebied is bos in de vorm van een groenbuffer Het bos loopt door via een groenbuffer langsheen de oude Scheldearm en rondom de waterplas tussen de bestaande bedrijfsgebouwen
Natuurbeheerplannen	Het noorden en het oosten van het plangebied maken deel uit van een voormalig uitgebreid bosbeheerplan "Liedemeerspark", over te zetten naar een natuurbeheerplan
IHD-zoekzones	Geen IHD-zoekzones in geheel Merelbeke
Biologisch waardevolle zones	Biologische zeer waardevol: eutroof water (ae), rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr-)) Complex van biologisch zeer waardevol en waardevol: soortenrijk permanent cultuurgrasland (hp+), eutroof water (ae), rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr)), bomenrij (kb). Biologisch waardevol: verruigd grasland (hr), opslag van allerlei aard (sz), jong loofbos excl. populier (n), bomenrij met dominantie van populier (kbp), waterloop (wat), bomenrij met dominantie van linde (kbt), dijk (kd), verruigd grasland (hr), mesofiel hooiland (hu-).
Risicoatlas vogels en vleermuizen	Gelegen binnen een risicozone voor vogels en een risicozone voor vleermuizen.
Waarnemingen.be	Ter hoogte van de waterplas tussen de bedrijven bevindt zich een reigerkolonie en aalscholvers in het broedseizoen. De waterplas in het noordelijk deel van het oostelijk gelegen natuurgebied omvat een biotoop van amfibieën, waaronder 5 salamanders. De kamsalamander en de vuursalamander zijn bijzonder en worden extra beschermd. Om de amfibieën te beschermen worden

	Plangebied en omgeving
	nieuwe poelen aangelegd en jaarlijks worden amfibieën overzetzetacties georganiseerd.

6.3.1

Natura 2000

Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied “Durme en de middenloop van de Schelde” situeert zich op ca. 11km ten noordoosten van het plangebied.

Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied “Schelde- en Durmeëstuarium van Nederland tot Gent” situeert zich op ca. 2,6km ten noordoosten van het plangebied.

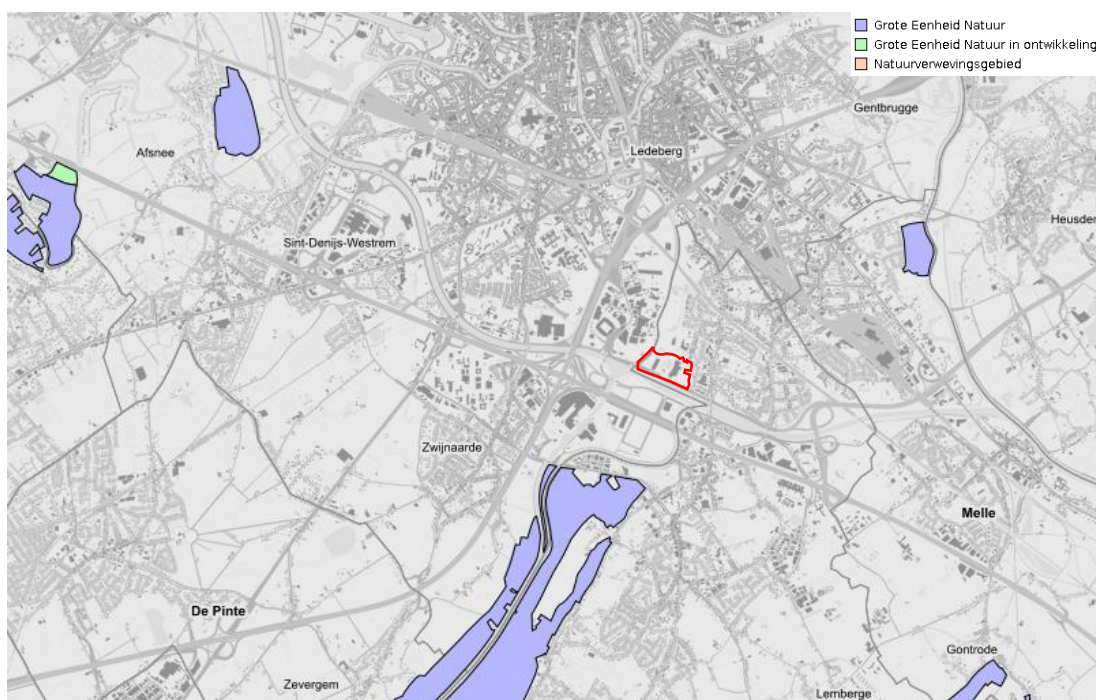


Figuur 6-12 Vogel- en habitatrichtlijngebied, bron: Geopunt

6.3.2

VEN en IVON

Het dichtstbijzijnde GEN-gebied ‘De Vallei van de Bovenschelde Noord’ situeert zich op ca. 1,2km ten zuiden van het plangebied.

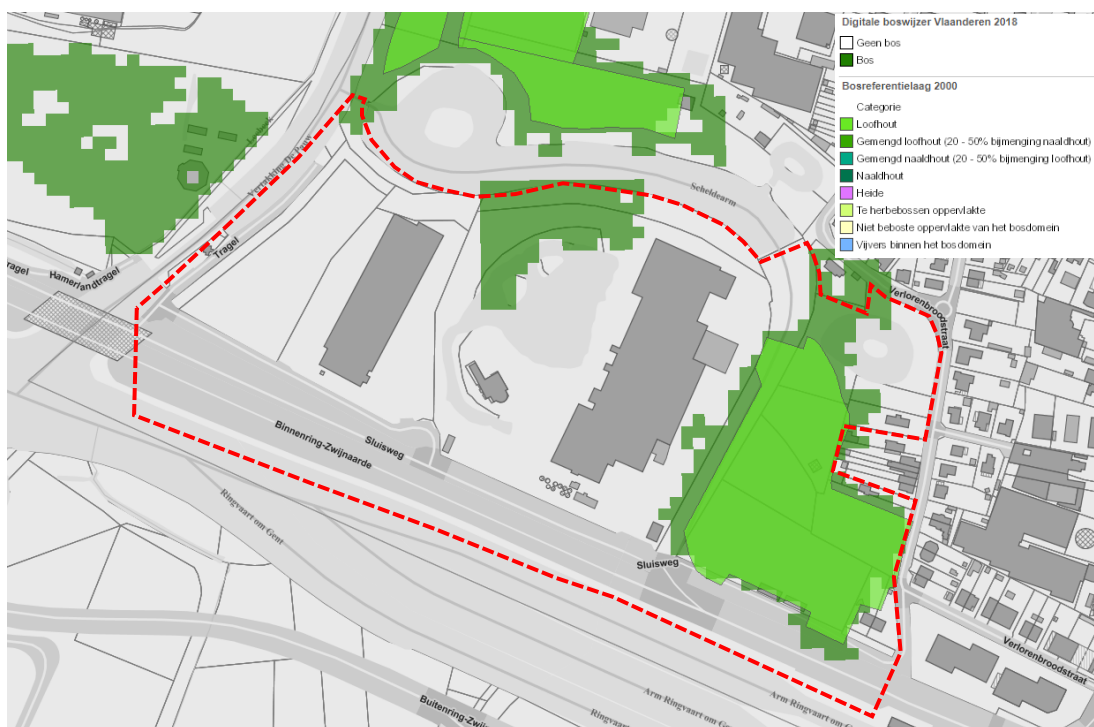


Figuur 6-13 VEN- en IVON-gebieden, bron: Geopunt

6.3.3

Bos

Binnen het plangebied situeert zich bos volgens de digitale boswijzer Vlaanderen (2018), met name begroeiing hoger dan 3m met een aaneengesloten oppervlakte van meer dan 0,5ha.



Figuur 6-14 Digitale boswijzer Vlaanderen (2018), bron: Geopunt



Figuur 6-16 Risicoatlas vogels, bron: Inbo



Figuur 6-17 Risicoatlas vleermuizen, bron: Inbo

6.4 Landschap, erfgoed en archeologie

Tabel 6-4 Synthese bestaande feitelijke toestand landschap, erfgoed en archeologie

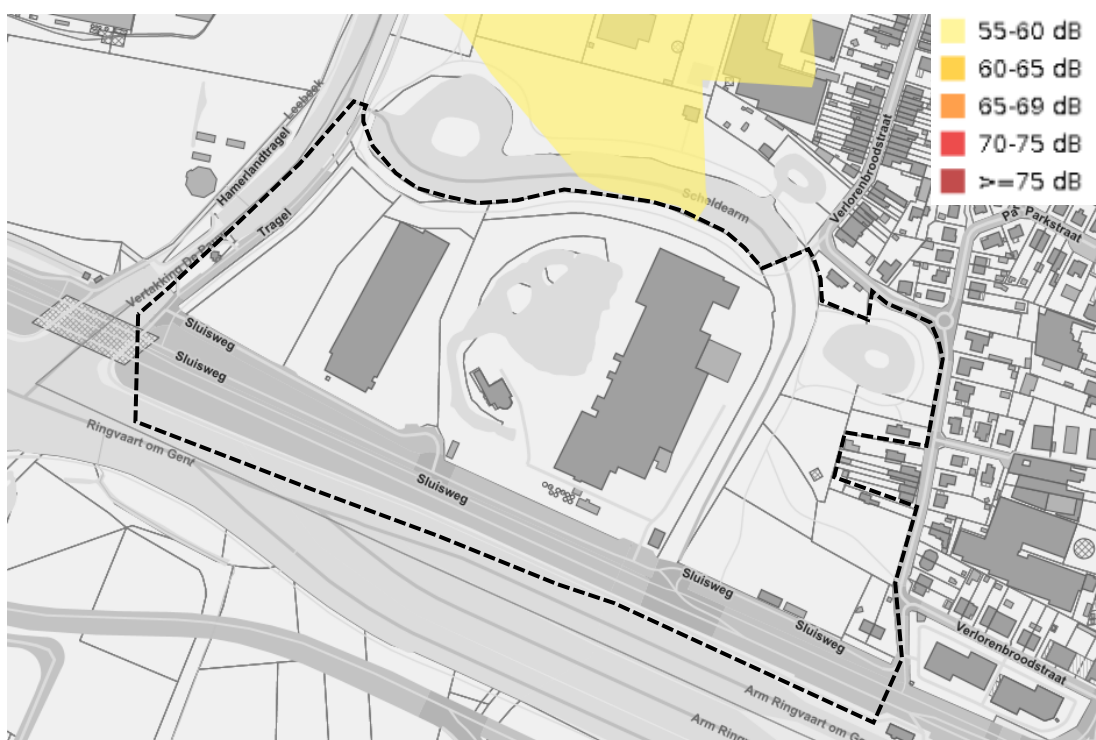
	Plangebied en omgeving
Beschermd erfgoed (cultuurhistorische landschappen, monumenten, stads- en dorpsgezichten, overgangszones, archeologische sites, etc)	/
Vastgestelde inventarissen	/
Erfgoedlandschappen	/
Unesco werelderfgoed	/
Gebieden geen archeologie	In het westen grenst het plangebied aan een gebied geen archeologie (gebied 5407).

Tabel 5 Synthese bestaande feitelijke toestand omgevingskwaliteit en veiligheid

	Plangebied en omgeving
Geluidsoverlast	Geluidsoverlast binnen het plangebied.
Luchtkwaliteit	De luchtkwaliteit voldoet aan de norm.
Seveso- inrichtingen	Er zijn seveso-inrichtingen in de nabijheid.

Het gehele plangebied ondervindt geluidshinder van de R4. Het zuidelijke gedeelte van het plangebied is gelegen binnen een zone 70-75dB. Deze geluidsbelasting neemt af naar het noorden van het plangebied (het verst verwijderd van de R4). Deze zone ondervindt geluidsoverlast tussen 55-60dB met enkele zones (achter de bedrijfsgebouwen) met een geluidsbelasting die lager is dan 55dB.

Figuur 6-18 Geluidsbelasting wegverkeer – dag (2021), bron: Geopunt



Figuur 6-19 Geluidsbelasting spoorverkeer – dag (2021) , bron: Geopunt

6.5.2

Lucht

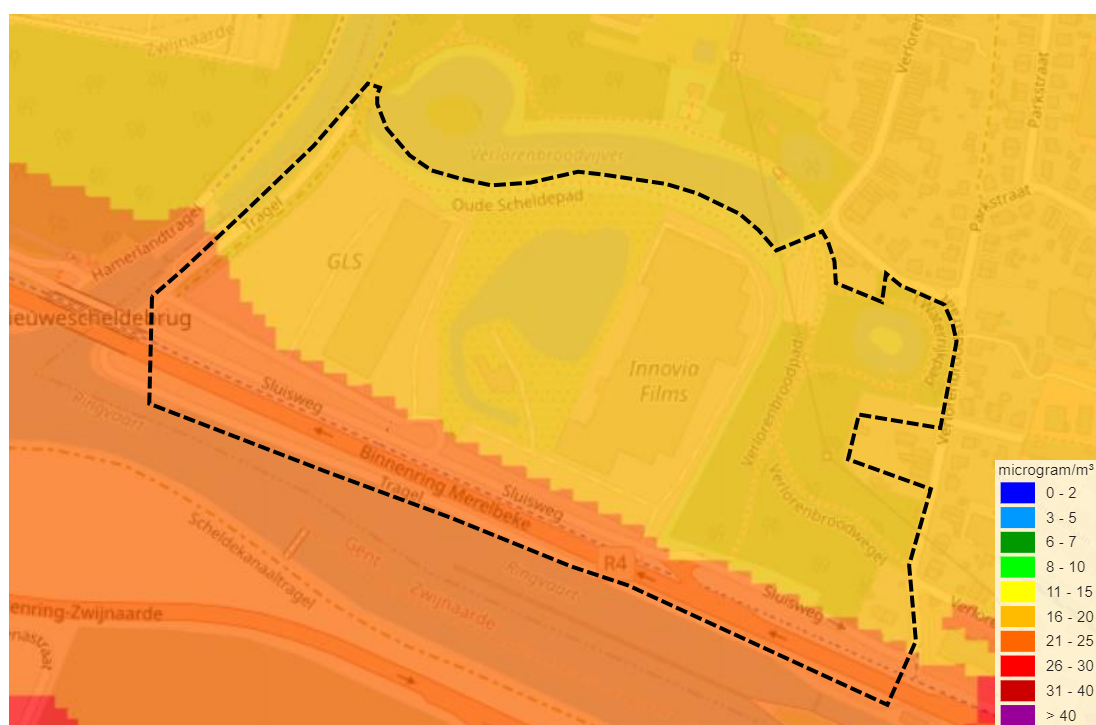
De beschrijving van de luchtkwaliteit in de omgeving gebeurt aan de hand van de beschikbare meetgegevens van de VMM. Hierbij wordt gefocust op de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) omdat het naleven van de Europese grenswaarden voor deze polluenten het meest kritiek is in Vlaanderen.

Uit onderstaande tabel blijkt dat de waarden ruimschoots voldoen aan de norm.

Tabel 6-5 Luchtkwaliteit  bron: VMM

	PM _{2,5} 2022 Jaargemiddelde	PM ₁₀ 2022 Jaargemiddelde	NO ₂ 2022 Jaargemiddelde
Grenswaarde	20 µgram/m ³	40 µgram/m ³	40 µgram/m ³
Plangebied	10,6-12,5 µgram/m ³	21-25 µgram/m ³	16-20 µgram/m ³ 20-25 µgram/m ³ (zuidelijk gedeelte)

4758203001 | 64



Figuur 6-22 NO₂ (2022), bron: VMM

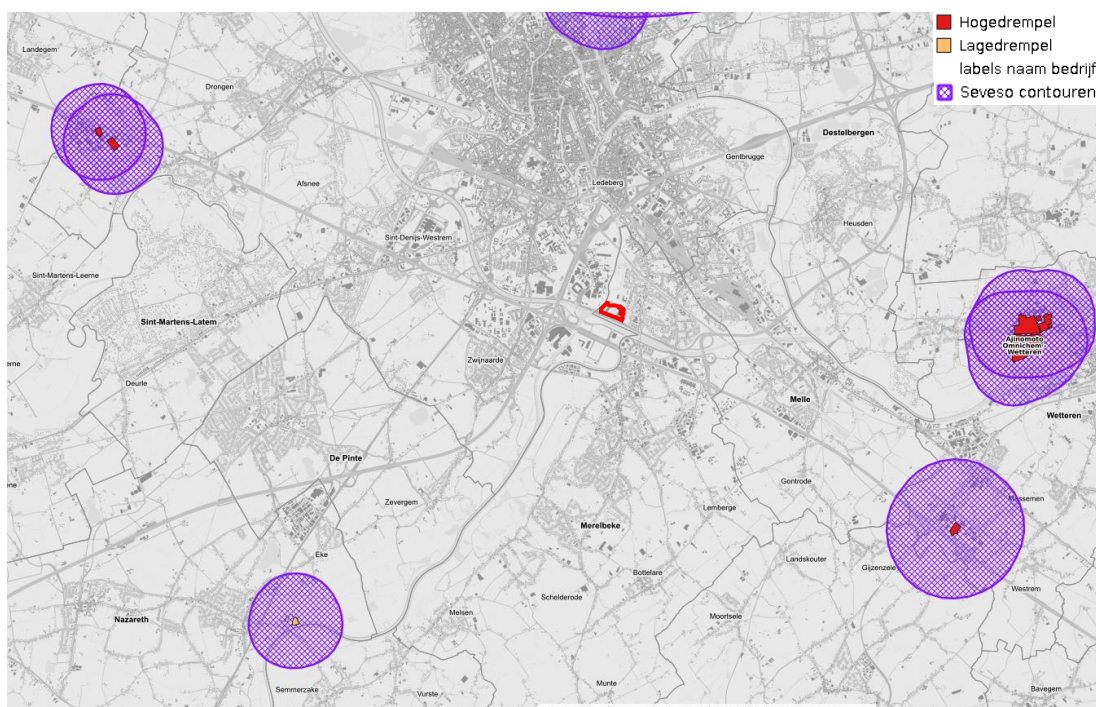
6.5.3 Straling

In het noordoosten van het plangebied loopt een hoogspanningslijn het gaat om een **150 kV-lijn**.

6.5.4 Veiligheid

Er zijn Seveso-inrichtingen gelegen binnen een straal van 10 km rondom het plangebied:

- Het bedrijf Christeyns (Afrikalaan 182, Gent) op ca. 6km ten noorden van het plangebied;
- Het bedrijf Ajinomoto Omnicem (Cooppallaan 91, Wetteren) op ca. 7,50km ten oosten van het plangebied;
- Het bedrijf Recticel (Damstraat 2, Wetteren) op ca. 7,50km ten oosten van het plangebied.



Figuur 6-23 Seveso-inrichtingen en consultatiezones, bron: geopunt

6.6 Mobiliteit

Tabel 6-6 Synthese bestaande feitelijke toestand mobiliteit

	Plangebied en omgeving
Mobiliteitsplan	Gemeentelijk mobiliteitsplan d.d. 17/02/2003, verbreed en verdiept d.d. 09/04/2008
Vervoerregio	Het plangebied is gelegen binnen vervoerregio Gent
Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk	Twee fietssnelwegen lopen doorheen het plangebied, zowel in het zuiden langs de Sluisweg / R4 als in het westen langs de Schelde richting het centrum van Gent. Langs de Hundelgemsesteenweg loopt een functionele fietsroute op ca. 200m ten oosten van het plangebied.
Recreatief fietsnetwerk	Parallel aan de fietssnelweg langs de Schelde is een recreatieve fietsroute met een onverharde ondergrond.
Openbaar vervoer	Het station van Merelbeke situeert zich op ca. 1,40km in vogelvlucht van het plangebied. De dichtstbijzijnde bushalte situeert zich op ca. 170m van het plangebied.

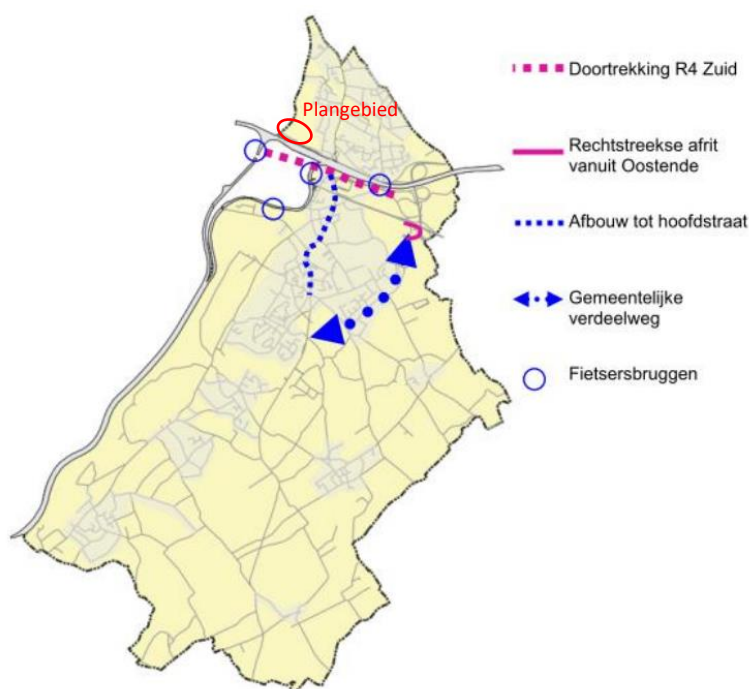
6.6.1 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan van Merelbeke werd conform verklaard 17 februari 2003. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 9 april 2008 koos in de sneltoets voor spoor 2: verbreden en verdiepen. Hieronder wordt ingegaan op de elementen van het mobiliteitsplan met de meeste toepassing op het plangebied.

Gewenste verkeersstructuur

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werden een aantal kansen vertaald in een kaart geplande / gewenste verkeersstructuur, met name:

- Bijkomende fietserbruggen voor het verhogen van de toegankelijkheid voor fietsers;
- Een gemeentelijke verdeelweg voor het ontlasten van de Hundelgemsesteenweg;
- Afbouw Hundelgemsesteenweg als hoofdstraat;
- Doortrekking van de R4 Zuid en rechtstreekse afrit vanuit E40 Oostende zodat het centrum van Merelbeke en de Zwijnaardsesteenweg wordt ontlast.



Figuur 6-24 Geplande/gewenste verkeersstructuur, bron: Mobiliteitsplan Merelbeke

Veel van de destijds geformuleerde kansen zijn inmiddels gerealiseerd. Zo zijn twee van de vier fietsbruggen gerealiseerd (Ottergembrug en Bergwijkbrug). Dit zijn gemengde bruggen waarbij het gemotoriseerd verkeer wordt gescheiden van het traag verkeer. Momenteel wordt er eveneens gebouwd aan de fietsbrug ten zuiden van het eiland Zwijnaarde over de Tijarm van de Schelde. Enkel de beoogde fietsbrug ter hoogte van de Vandepittebrug (Hundelgemsesteenweg) is nog niet gerealiseerd. Dit betreft nog steeds een brug voor gemotoriseerd verkeer met aan weerszijden van de baan fietsstroken. Verder is ook de doortrekking van de zuidelijke R4 en de rechtstreekse afrit vanuit Oostende gerealiseerd.

Wegencategorisering

De R4 ter hoogte van het plangebied is aangeduid als een primaire weg type II. Ten oosten van het plangebied ligt de Hundelgemsesteenweg. Dit noordelijk deel van de Hundelgemsesteenweg is geselecteerd als secundaire weg type III. Ten zuiden van het plangebied ligt de autosnelweg E40 (grondgebied Merelbeke). Dit is een hoofdweg. Ten westen van het plangebied ligt de autosnelweg E17 (grondgebied Gent). Dit is eveneens een hoofdweg.

6.6.2

Vervoerregio Gent

In het kader van het decreet basisbereikbaarheid werd Vlaanderen in 2019 opgedeeld in 15 vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's kunnen gemeenten samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Merelbeke maakt deel uit van de vervoerregio Gent.

Het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent werd definitief vastgesteld op 21 december 2023. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn (tijdshorizon van 10 jaar en een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Binnen de mobiliteitsstudie (zie bijlage) wordt verder ingegaan op dit Regionaal Mobiliteitsplan.

6.6.3 Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk

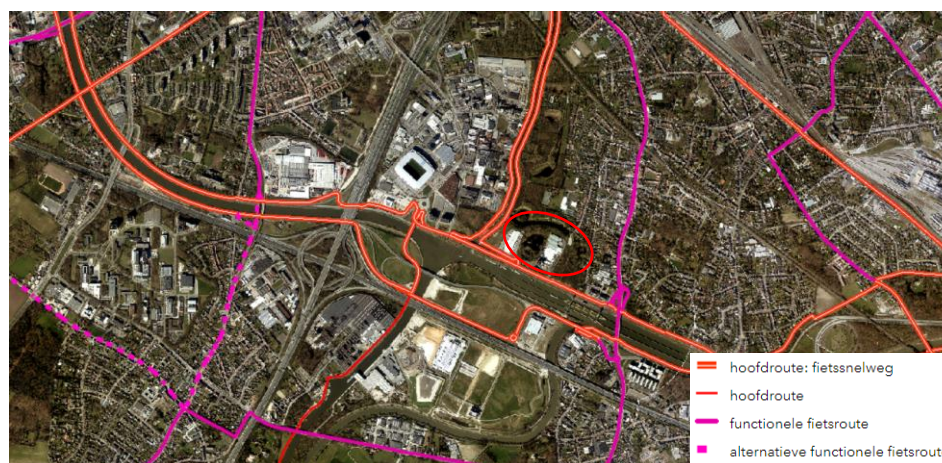
Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams gewest en de Vlaamse provincies werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd. Doel is dit netwerk te realiseren middels de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeentebesturen en andere belanghebbenden.

Het functioneel fietsroutenetwerk bestaat uit vier soorten routes:

- **Fietssnelwegen** (of fiets-o-strades): zijn fietspaden bedoeld voor langeafstandsverkeer. Ze zijn zoveel mogelijk afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid en het comfort voor de fietsers te verhogen. De focus ligt sterk op functionele verplaatsingen (5 tot 15-20km) naar school, werk, winkel,
- **Hoofdroutes** (ook wel non-stop hoofdroutes genoemd): zijn gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes waarbij de nadruk ligt op comfort (bv. brede fietspaden, materiaalgebruik) en veiligheid (minimaal aantal conflictpunten).
- **Functionele routes** verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (historische steenwegen die van centrum tot centrum lopen).
- **Alternatieve routes** zijn complementair aan de functionele routes waarbij de fietser een afweging kan maken tussen de kortste (eerder functionele) of de veiligste en aangenaamste (eerder alternatieve) route.

Twee fietssnelwegen lopen doorheen het plangebied, zowel in het zuiden langs de Sluisweg / R4 als in het westen langs de Schelde richting het centrum van Gent.

Langs de Hundelgemsesteenweg loopt een functionele fietsroute op ca. 200m ten oosten van het plangebied.

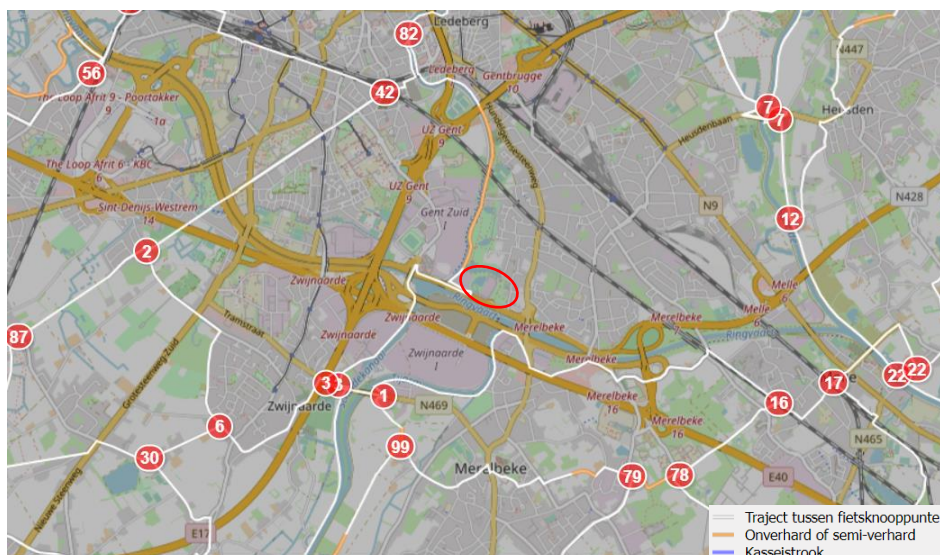


Figuur 6-25 Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk, bron: Gisoost

6.6.4 Recreatief fietsnetwerk

Het fietsknooppuntennetwerk dat door Toerisme Oost-Vlaanderen werd ontwikkeld loopt ook over het grondgebied van Merelbeke. Het recreatief fietsknooppuntennetwerk vormt de voornaamste faciliteit in Vlaanderen voor recreatief fietsen. Recreatief fietsen vormt op zijn beurt dan weer één van de belangrijkste vormen van recreatie.

Aan de oostelijke zijde van de Schelde loopt een onverharde/semi-verharde recreatieve fietsroute parallel met de fietssnelweg.



Figuur 6-26 Recreatieve fietsroutes, bron: Fietsnet

6.6.5 Openbaar vervoer

Het station van Merelbeke situeert zich op ca. 1,40km in vogelvlucht van het plangebied.

De dichtstbijzijnde bushalte is Merelbeke Ringvaartstraat op ca. 170m van het plangebied. Deze halte bedient de lijnen **41 en 44** in de richting Merelbeke Car Pool Park&Ride, Merelbeke Kwenenbos en Merelbeke Molenhoek.

7 Visie en planvoornemen

Voorliggend RUP heeft als hoofddoel om de bedrijfssite gelegen aan de Sluisweg op heden bestemd in functie van zware nijverheid te laten transformeren naar een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein met activiteiten die zich beter laten integreren binnen de omgevings- en beleidscontext.

De bedrijfssite is gelegen op een scharnierpunt tussen enerzijds de aansluiting op het hogere wegennet en de connectie met andere bedrijvigheid, en anderzijds het ruimtelijk aansluiten op het Liedemeerspark met omliggend woonweefsel. De omgevingskenmerken worden dan ook meegenomen in de keuze van plancontour alsook de visie op het planvoornemen.

Onderstaand worden de ontwerprichtlijnen m.b.t. het plangebied besproken.

7.1 Heroriëntatie van de bedrijfsactiviteiten

Volgens de huidige bestemmingscontext is de bedrijfssite bestemd in functie van zware nijverheid. Gelet op de omgevingscontext nabij het natuurgebied van het Liedemeerspark, de ligging aan een jachthaven gericht op recreatieve scheepvaart en het aanleunen bij een residentiële woonwijk, wordt geoordeeld dat deze bestemmingsfunctie op deze locatie niet passend is. De bestemming van het BPA opgemaakt in de jaren '90 wordt hierbij als achterhaald aanzien op deze locatie. Gezien de site nog over één onbebouwd terrein beschikt aan de zijde van de jachthaven alsook één van de bedrijven recent te koop werd aangeboden, worden kansen gezien op een transformatie op relatief korte termijn. Een herbestemming van een gedeelte van het BPA nr. 12A Liedemeers staat dan ook voorop binnen dit planvoornemen.

De **heroriëntatie** van de bedrijfsactiviteiten dient te worden bekeken **binnen het ruimtelijk beleid**:

- Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is nog steeds sturend op Vlaams niveau. Een gedeelte van de gemeente Merelbeke waartoe het plangebied behoort, is opgenomen binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent. Binnen dit grootstedelijk gebied worden bedrijfsactiviteiten gezien op het niveau van de haven of meer kennisgerichte bedrijvigheid. Het plangebied behoort tot deze laatste. De **schakelfunctie** ligt hier **tussen kennis en industrie / logistiek**, gelet op de aanwezigheid van de universiteit Gent, verschillende hogescholen en de unieke reputatie die de Gentse regio heeft uitgebouwd inzake **biotechnologie**. Het RSV geeft aan dat voor de kennisgerichte bedrijvigheid het van belang is om geschikte bedrijfsruimte te vinden voor de groeiende onderzoeksgroepen (materiaalontwikkeling, informatica, biogenetica, bio-engineering) en spin-off bedrijven.
- Vanuit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) werd Merelbeke Flora waartoe het plangebied behoort, opgenomen in een kerngebied waarbij de ontwikkelingsvisie op economisch niveau uitgaat van **regionale tewerkstelling** op goed ontsloten locaties.
- De visie op provinciaal niveau is verder doorvertaald op gemeentelijk beleidsniveau in het GRS, waarbij de aansluiting van het plangebied op de zuidelijke mozaïek van de stad Gent wordt benadrukt (kennisindustrie en -instellingen, grootschalige gemeenschapsvoorzieningen, groenstructuren, etc). Binnen het richtinggevend gedeelte van het GRS wordt benadrukt te streven naar **verweven bedrijvigheid** binnen een kwalitatief bedrijventerrein. De bedrijvigheid dient een lage verkeersaantrekkende functie te hebben. Daarbij is logistiek en grootschalige kleinhandel uitgesloten. De nadruk ligt tevens op de landschappelijke samenhang van dit gebied met groen karakter. Het aanwezige Liedemeerspark moet aantrekkelijk blijven voor recreatief gebruik, zowel voor de werknemers in het gebied als voor het gebruik door bewoners. De

landschappelijke inpassing en het vrijwaren (en versterken) van de natuurlijke structuur staat voorop.

Geconcludeerd kan worden dat de visie uit de ruimtelijke structuurplannen in strijd is met de huidige bestemmingsfunctie van het plangebied, namelijk zware nijverheid die tevens logistieke bedrijven toelaat. De verklaring hiertoe is dat het BPA werd opgemaakt in de jaren '90, terwijl de ruimtelijke structuurplannen dateren van enkele jaren later. Een herziening van de bestemmingsfunctie is dan ook te verantwoorden in relatie tot het beleid.

De ruimtelijke structuurplannen zijn in herziening met de komst van de ruimtelijke beleidsplannen. De meest bepalende krachtlijnen in relatie tot het plangebied zijn opgenomen onder §5.2. Het ruimtelijk beleidsplan Oost-Vlaanderen is daarbij het verst gevorderd met specifieke uitspraken over het plangebied. Het geeft daarbij aan dat het plangebied gelegen is op een specifieke plek voor niet-verweefbare bedrijvigheid. De beoordeling gebeurde op basis van een aantal ruimtelijke criteria (oppervlakte, nabijheid van bovenlokale en stedelijke kernen, duurzame ontwikkeling). Vanuit een evaluatie zijn we van oordeel dat een **herbestemming** naar louter **niet-verweefbare bedrijvigheid** op deze locatie eerder **niet gewenst** is:

- Een minimale oppervlakte van 3 hectare is een criterium. De twee bedrijfsterreinen in het westen hebben deze oppervlakte, echter wordt het ingesloten door landschappelijke en natuurlijke omgevingskwaliteiten die geen niet-verweefbare bedrijvigheid vragen: de recreatieve jachthaven van Merelbeke aan westelijke zijde, in het noorden en oosten aansluiting op een groenzone die deel uitmaakt van het omliggende natuurgebied dat fungeert als park met verschillende wandelpaden op korte afstand van de site.
- De nabijheid van bovenlokale en stedelijke kernen wordt als factor aangehaald. Deze nabijheid heeft onder ander te maken met werkgelegenheid en mobiliteitsstromen. Het plangebied ligt inderdaad nabij een goede ontsloten infrastructuurbundel in aansluiting op het hogere wegennet waardoor vanuit ontsluitbaarheid de strategische locatie te verantwoorden is, echter is de ruimere omgeving van het plangebied in volle ontwikkeling en dient er aandacht te gaan naar mogelijke capaciteitsproblemen op het omliggende wegennet. De specifieke omgevingscontext binnen de Scheldevallei en nabij parkinfrastructuur kan ook beter benut worden in relatie tot de bestemmingsfunctie. Het gebied wordt namelijk druk bezocht door recreanten rondom de bedrijfssite, via de jachthaven naar de ingang van het Verlorenbroodpad doorheen natuurgebied. Niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten met een groot aantal verkeersbewegingen zijn hier niet gewenst.

De toekomstige heroriëntatie van de bedrijfsactiviteiten wordt eerder gezien in relatie tot de visie van de ruimtelijke structuurplannen. Een vernieuwde visie naar **innovatieve economische activiteiten** staat voorop. Kenmerken daartoe zijn een innovatief karakter, hoge toegevoegde waarde, beperkte goederenstromen, een representatieve uitstraling, beperkte omvang maar een functionele relatie tot de markt.

Om tot een gefundeerde keuze van programma te komen, werd het plangebied vergeleken en afgestemd met de vigerende ruimtelijke bestemmingsplannen in de directe nabijheid. De toegelaten activiteiten uit het Deelplan 20 én Deelplan 21 van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent werden daarbij onder de loep genomen (zie §3.1.2). Gelet op de locatie van voorliggend plangebied en het functioneren binnen de omgevingscontext, werd bekeken welke activiteiten binnen de bestemmingsplannen wel of niet toepasbaar kunnen zijn binnen de ambitie van voorliggend plangebied zonder negatieve effecten te hebben op de waardevolle locatie. Volgend programma afgestemd op de draagkracht van het plangebied wordt daarbij samengesteld:

- Dienstverlenende bedrijvigheid;
- Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en kennisintensieve productie van goederen;
- Productie, verwerking en bewerking van goederen.

Een beperkte oppervlakte voor kantoorruimte verbonden aan de hoofdfunctie wordt eveneens toegelaten, echter in ondergeschikte orde tot maximaal 40% van de bruto vloeroppervlakte. Autonome kantoren worden daarbij niet toegestaan gelet op de impact van mobiliteitsbewegingen.

Daarnaast zijn ook volgende functies moeilijk te integreren binnen de omgevingscontext en niet toegelaten: zware productiebedrijven, productie en verwerking in open lucht, afvalverwerking, autonome kleinhandel en stockagebedrijven.

Wat betreft de huidige bedrijven op de bedrijventerreinen, is het voortzetten van de activiteiten mogelijk. Bij stopzetten en/of overnames zullen vergunningen dienen te voldoen aan de bedrijfsactiviteiten voorgesteld in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

7.2 Ruimtelijk rendement en flexibiliteit

Ruimtelijk rendement is een pijler uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De gedachte dat spaarzaam ruimtegebruik, functieverweving en verdichting op welgekozen knooppunten hand in hand gaan en bijdragen aan het behoud en versterken van de open ruimte wint terrein. We moeten m.a.w. anders omgaan met onze ruimte. Binnen het bedrijfsterrein van voorliggend plangebied is dit niet anders: het is een uitgelezen kans om bij herontwikkeling naar nieuwe activiteiten sterker in te zetten op duurzaam ruimtegebruik.

Het BPA waarbinnen het bedrijfsterrein uit het plangebied is gelegen, doet geen uitspraken over een maximale bebouwbare oppervlakte. Volumes en vloeroppervlaktes worden vormgegeven vanuit inplantings- en bouwvoorschriften zonder stringent op te treden. Binnen voorliggend RUP wordt gestreefd naar een vernieuwde visie.

Om te voorkomen dat de bedrijfspercelen blijvend maximaal verhard kunnen worden, zal in het RUP een **bebouwingsgraad (B/T-index)** worden opgelegd. Het is de verhouding van het geheel van bebouwde en/of verharde terreinoppervlakte van alle gelijkvloerse ruimtes van de bouwvolume(s), ten opzichte van de oppervlakte van het bedrijfsperceel. Eenzelfde B/T-index zal voor alle bedrijfspercelen binnen de geëigende bestemmingszone worden nagestreefd. Het vastleggen van de B/T-index zal mee bepaald worden door de strenge eisen voor ruimte voor water in functie van infiltratie en buffering zoals opgelegd in de gewestelijke verordening hemelwater en het provinciaal beleidskader wateradviezen.

Het ruimtelijk rendement van de bedrijfspercelen kan dan worden vastgelegd met de klassieke parameter **V/T-index**. Dit is de verhouding van de vloeroppervlakte ten opzichte van het desbetreffende terrein.

Vanuit eerdere mobiliteitsstudies voor één van de bedrijfssites en aanvullend ontwerpmatige onderzoek, wordt een B/T-index van 20% en een V/T-index van 0,60 per bedrijfsterrein naar voor geschoven. Er is beslist geen ontwerpschetsen op te nemen doordat er binnen de vooropgestelde B/T en V/T verschillende inrichtingen mogelijk zijn. De randvoorwaarden zijn wel ingezet om de mobiliteitseffecten binnen een mobiliteitsstudie (MOBER) in beeld te brengen, zoals terug te vinden als bijlage. Hieruit volgen een aantal mogelijke milderende maatregelen teneinde de effecten te milderen tot een aanvaardbaar niveau. Deze milderende maatregelen kunnen al dan niet gecombineerd worden ingezet:

- *Beperken van het ruimtelijk programma:* Om geen negatief effect te hebben van het ruimtelijk programma, dient dit programma met 25% te worden ingekrompen, met behoud van dezelfde verdeelsleutel tussen hoofd- en nevenactiviteiten.
- *Gewijzigde verhouding hoofd- en nevenfunctie:* Een andere mogelijkheid is om het toegelaten aandeel aan ondersteunende kantoren te verlagen tot maximaal 27%.
- *Bewerkstelligen van de modal shift* door het beperken van het aantal parkeerplaatsen via een sturend parkeerbeleid om zo het aantal toegelaten auto's te beperken.

Volgens de bestaande juridische toestand van het BPA is ook de centrale waterplas gelegen binnen de bestemmingszone voor zware nijverheid. Het is een juridische bestemmingszone die bouwtechnisch geen ontwikkeling toelaat, onder andere door de overstromingscontext. Daarbij is de waterplas biologisch waardevol en sluit deze aan op de ruimere groenstructuur van de omgeving. Een herbestemming van de vijver van een parse naar een groene bestemmingszone staat voorop. Het vestigen van een recht van voorkoop wordt daarbij verder onderzocht.

7.3 Inzetten op duurzame vervoersmodi

Het plangebied en zijn ruimere omgeving kennen een sterk hiërarchisch autogericht ontsluitingsstructuur. Het gebied wordt gekenmerkt door heel wat bedrijfsgerelateerde functies, alsook zitten er nog heel wat ontwikkelingen in de pijplijn (bv. 't Eilandje Zwijnaarde). Het omliggende wegennet is reeds verzadigd op specifieke tijdstippen en het verder uitbouwen dient dan ook vanuit mobiliteitsaspect met een kritisch oog te worden bekeken. In dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt de keuze gemaakt naar een heroriëntatie naar minder verkeersgenererende functies, waardoor de impact op de omgeving eerder nihil wordt ingeschat. Voor het inschatten van de milieueffecten wordt verwezen naar hoofdstuk 9.

In functie van het personenvervoer is het van belang om de site toekomstig te ontwikkelen met het oog op een goede bereikbaarheid voor de duurzame vervoersmodi. Vanuit dit aspect dient volop ingezet te worden op de structuur van verschillende doorgangen van langzame verkeersverbindingen die zorgen voor een sterke verbinding met de centrumgebieden van Merelbeke en stad Gent, alsook met de knooppunten van openbaar vervoer. Naast de functionele verbindingen, takt het plangebied ook tevens aan op het recreatieve netwerk van wandelverbindingen (zie Liedemeerspark).

Voor de bedrijfssite wordt een realistische, maar ambitieuze modal split nagestreefd. Het hoeft daarbij geen statisch gegeven te zijn. Als op (middel)lange termijn concepten als autodelen, zelfrijdende voertuigen, elektrische fietsen, deelmobiliteit e.d. nog meer toegang vinden tot de reguliere markt, dan kan namelijk de modal split nog gevoelig wijzigen.

7.4 Verankeren binnen het groenblauw netwerk

Het plangebied bestaat enerzijds uit een bedrijfssite met een waardevolle groenstructuur tussen de bedrijfsperven, en anderzijds uit buffergroen die het oostelijk deel van het plangebied inneemt.

Het buffergroen in het oostelijk deel van het plangebied wordt alvast behouden en versterkt door de bestemmingszone van natuurgebied te hernemen. In de randen van het buffergroen worden enkele planologische correcties doorgevoerd zodat de juridische en feitelijke bestaande toestand met elkaar overeenstemmen (zie §7.5).

Door de heroriëntatie van de bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied, wordt gestreefd naar een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein waarbij de inrichting van de site een betere ruimtelijke connectie kan vormen met de aanliggende groenstructuren. Zoals de beleidsdocumenten het voorschrijven, staat de landschappelijke inpassing van de bedrijfssite en het vrijwaren (en versterken) van de natuurlijke structuur binnen het plangebied en de ruimere omgeving voorop.

Om het groenblauwe netwerk verder te versterken zal de centrale waardevolle waterplas tussen de bedrijfsperven worden herbestemd naar een groenblauwe bestemmingsfunctie in aansluiting op de omliggende groenstructuur. Deze waterplas is biologisch waardevol gelet op de aanwezigheid van een reigerkolonie. De opname binnen het omliggende groennetwerk is dan ook te verantwoorden.

De aanwezige groenbuffers aan het Liedemeerspark en de jachthaven langsheen de bedrijfssite worden behouden en verder kwalitatief ingevuld met groen. Zij staan borg voor het doorlopen van de vallei van de Schelde als groenas richting het stedelijk gebied van Gent.

De inrichting van de bedrijfsterreinen dient ruimte te laten voor een kwalitatieve aansluiting op de bestaande en te versterken groenblauwe structureren. Binnen de bedrijfsperven dient te worden ingezet op een landschapsbepalende omkadering van parkachtig opgaand groen. Bij de herontwikkeling van de omliggende bedrijvigheid dient het daarbij de ambitie te zijn een open karakter te creëren richting de centrale waardevolle waterplas en het omliggend opgaand groen. Het behouden en herbestemmen van deze waterplas zal een ruimtelijke opwaardering betekenen voor de belevingswaarde van het gebied in aansluiting op het Liedemeerspark. Een kwalitatieve maat bij het bepalen van het ruimtelijk rendement van de bedrijfsperven zal daarbij sturend zijn.

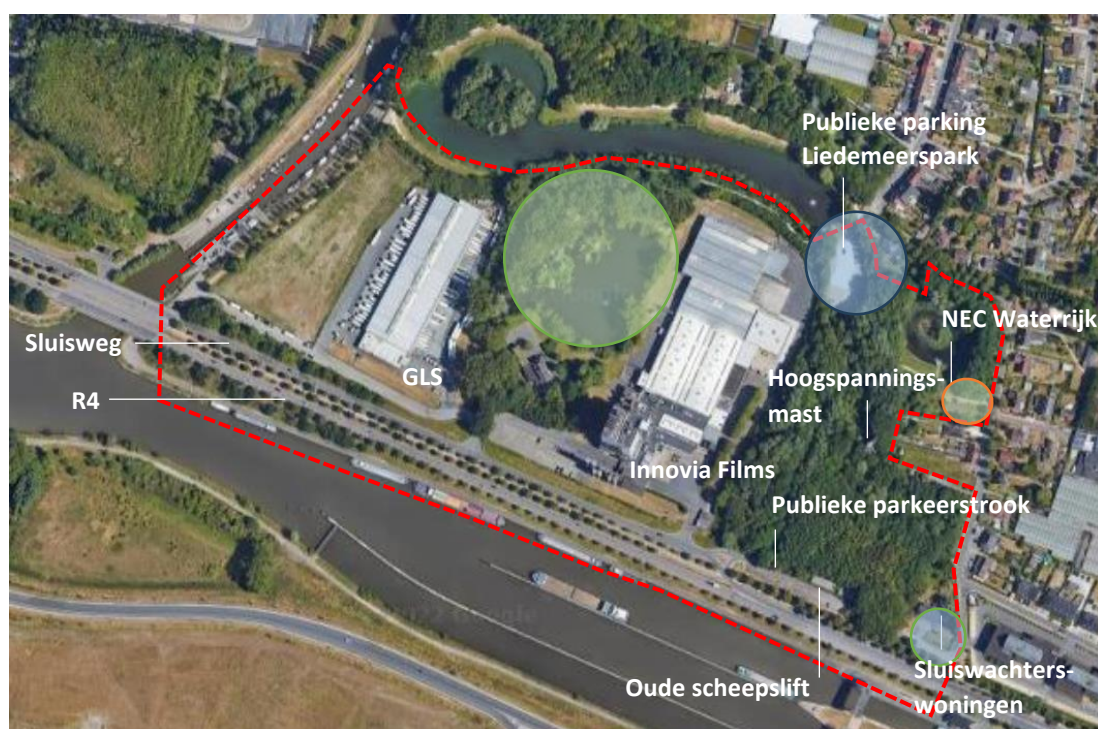
De uitdagingen door de klimaatwijziging vragen een duurzaam waterbeleid binnen de bedrijfsperven. Het is een volwaardig duurzaamheidsaspect waarmee rekening moet worden gehouden bij iedere ontwikkeling.

7.5 Doorvoeren van planologische correcties

Binnen het plangebied, met name in de randen en binnen de bufferzone zoals bestemd binnen het BPA nr. 12A Liedemeers, zullen een aantal planologische correcties worden doorgevoerd:

- De **parking van het Liedemeerspark** is gelegen binnen de bufferzone van het BPA en heeft dus een zonevreemd statuut. Het bestendigen ervan staat voorop binnen een zone-eigen bestemmingszone waardoor een herbestemming zal worden doorgevoerd. Er wordt onderzocht of het herbestemmen van de centrale waterplas als compensatie kan dienen voor het gedeeltelijk wegnemen van de groene bestemmingszone ter hoogte van de parking.
- Het **Natuureducatief Centrum (NEC) Waterrijk** is gelegen binnen de bufferzone van het BPA. Het behoud ervan staat voorop. Doordat het bouwvolume in relatie staat tot de groene bestemmingszone, wordt onderzocht of de functie integreerbaar is binnen een zone waarbinnen bouwvolumes kunnen worden opgetrokken.
- Binnen het **kadastraal perceel nr. 53C2** van het buffergroen is een vergund geacht bouwvolume gelegen.
- De **sluiswachterswoningen** binnen de kadastrale percelen nrs. 539N en 539M zijn volgens het gewestplan gelegen binnen natuurgebied en verder verfijnd door het BPA. Binnen het BPA zijn de woningen zelf bestemd binnen een zone voor openbaar nut en het overige deel van het perceel is opgenomen binnen de bufferzone. Er wordt onderzocht of de percelen geheel kunnen worden herbestemd naar een zone voor gemeenschapsvoorzieningen met behoud van de aanwezige groenelementen in aansluiting op het omliggende groen.

De bestaande aanduiding van de hoogspanningslijn op het gewestplan blijft behouden, conform het regelgevend kader van de VCRO Art. 7.4.5. Het behoud ervan zal worden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP.



Figuur 7-1 Overzicht van de bestemmingswijzigingen die verder onderzocht worden

8 Bepalen van de plan-m.e.r.-plicht

8.1 Feitelijke toestand

Het plangebied omvat drie bedrijfsperven ingesloten door de parallelle bundel Sluisweg / R4 / Ringvaart in het zuiden, de Schelde met de jachthaven in het westen, een oude Schelde-arm met aansluitend het Liedemeerspark in het noorden en de Verlorenbroodstraat in het oosten.

Het binnengebied bestaat van oost naar west uit twee bedrijfsperven waarvan het meest oostelijke onbebouwd is, volgend door een groenzone met centraal een vijver, bebouwd bedrijfspervel en ten westen een groenzone met noordelijk een gemeentelijke parking voor het bezoeken van het Liedemeerspark en enkele verspreide woningen langs de Sluisweg en Verlorenbroodstraat (Natuureducatief centrum en sluiswachterswoningen).

Kijkend naar de ruimere omgeving situeert het grondgebied van Gent zich ten westen van het plangebied, met de Blue Towers langs de Sluisweg / R4 op ca. 200m van het plangebied en aansluitend via de rotonde van de Ottergemsesteenweg bevindt zich de Ghelamco arena. Het gedeelte ten zuiden van het plangebied / Ringvaart omvat bedrijvigheid. De noordoostelijke omgeving wordt ingenomen door woonweefsel. Het aansluitende Liedemeerspark maakt daarbij deel uit van een groene ader richting het centrum van Gent.

8.2 Juridisch planologische toestand

De planologische referentiesituatie is het plangebied waarbij deze een invulling kent zoals bepaald door de geldende bestemmingsplannen.

Voor een beschrijving van de planologische referentiesituatie wordt verwezen naar §3.1 waar de geldende bestemmingsplannen worden beschreven. Er wordt onderzocht om delen van de bestemmingszones "industrieterrein" en "zone voor openbaar groen voor passieve recreatie" te herbestemmen binnen voorliggend RUP (zie §7 Visie en planvoornemen). Doordat het BPA het onderliggende gewestplan verfijnd, wordt de onderliggende bestemming "Zone voor openbaar groen en passieve recreatie" beschouwd als natuurgebied.

8.3 Overzicht wijziging bestemmingen

Tabel 8-1 Overzicht wijziging bestemmingen

	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Bestemmingen	Industrieterrein	Kennisindustrie en bedrijvigheid	Geen wijziging van gebiedscategorie
	Industrieterrein	Natuurgebied	Wijziging van gebiedscategorie
	Zone voor achteruitbouwzone	Kennisindustrie en bedrijvigheid	Geen wijziging van gebiedscategorie
	Zone voor openbaar groen voor passieve recreatie	Zone voor gemeenschapsvoorzieningen	Wijziging van gebiedscategorie
	Zone voor openbaar nut	Zone voor gemeenschapsvoorzieningen	Geen wijziging van gebiedscategorie
	Bufferzone	Bufferzone	Geen wijziging van gebiedscategorie
	Zone voor verkeerswegen	Openbare wegenis	Geen wijziging van gebiedscategorie

	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
	Waterweg	Waterweg	Geen wijziging van gebiedscategorie

8.4 Toepassingsgebied

RUP's vallen onder de **definitie** van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM. Omdat ze het kader vormen voor de toekenning van een vergunning vallen ze eveneens onder het **toepassingsgebied** van het DABM.

Het voorgenomen plan **vormt het kader voor het toekennen van een vergunning voor een project vermeld in bijlage I, II of III** van het BVR 'houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage' van 10/12/2004 en wijzigingen, namelijk:

- Bijlage III, rubriek 10. Infrastructuurprojecten, a) industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen)

Het voorgenomen plangebied regelt het gebruik van een **klein gebied op lokaal niveau** omdat het plangebied ca. 19,9 ha betreft en 0,54% van het grondgebied van de gemeente Merelbeke.

Het voorgenomen plan komt dus in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

9 Onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieueffecten

Bij de bespreking van de volgende disciplines wordt er verwezen naar Hoofdstuk 6 Fysisch functioneren waar de bestaande feitelijke toestand wordt beschreven. In dit hoofdstuk is ondersteunend beeld- en kaartmateriaal te vinden.

Per discipline wordt een checklist van de potentiële ingrepen weergegeven. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking. Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden.

9.1 Discipline Bodem

Tabel 9-1 Overzicht potentiële ingrepen discipline Bodem

Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem	Ja	Nee
Bodemverstoring en grondstofvoorraden		
- Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	☒	☐
- Voorziet het plan een toename inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	☒	☐
- Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	☐	☒
Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging		
- Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. bedrijvenzone)?	☒	☐
- Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)	☒	☐
Erosie		
- Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	☐	☒

9.1.1 Bodemverstoring en grondstofvoorraden

9.1.1.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

De bodems in het plangebied worden hoofdzakelijk gekarteerd als antropogene bodems (bebouwde zone, opgehoogde grond, sterk vergraven grond) volgens de bodemkaart (bron: Geopunt). Deze bodems zijn niet gevoelig voor verdichting of profielvernietiging.

Een beperkte zone in het zuiden van het plangebied ter hoogte van de parking van het meest oostelijk gelegen bedrijf is gekarteerd als natte zware klei (Ufp: Zeer sterk gleyige zware kleibodem zonder profiel). Dit bodemtype is uiterst gevoelig voor bodemverdichting en niet gevoelig voor profielvernietiging (aangezien "zonder profiel").

Er komen geen waardevolle bodems (bodembkundig erfgoed) voor in het plangebied of in de ruime omgeving hiervan.

Er zijn geen ontginningen in of grenzend aan het plangebied.

9.1.1.2 *Effectbespreking t.o.v. planologische referentiesituatie*

Ter hoogte van de zones die momenteel bestemd zijn als industriegebied en ook in de geplande situatie als industriegebied (zone voor kennisbedrijvigheid/dienstverlenende bedrijvigheid/verweefbare bedrijvigheid) worden bestemd treden geen wijzigingen op. Er zijn geen aanzienlijke effecten. Binnen het huidige industriegebied ligt een kwetsbare natte zware kleibodem. Gezien deze gelegen is binnen een actuele harde bestemming (industriegebied) en ook in de geplande situatie verhard zal zijn (industriegebied - zone voor kennisbedrijvigheid/dienstverlenende bedrijvigheid/verweefbare bedrijvigheid) worden geen wijzigingen en bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht.

De herbestemmingen die worden doorgevoerd van natuurgebied naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut zijn gelegen in antropogene bodems volgens de bodemkaart. Dit zijn dus geen kwetsbare bodems voor verdichting of profielvernietiging, waardoor er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn.

De herbestemming van industriegebied naar natuurgebied (ter hoogte van de centrale vijver) heeft eveneens geen negatieve impact aangezien het hier ook over een antropogene bodem gaat. Enige impact op de bodem zal t.h.v. de vijver eerder positief zijn aangezien deze zone na herbestemming naar natuurgebied niet langer verhard en bebouwd kan worden.

Het gegeven dat binnen het plangebied geen actuele kwetsbare bodems, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied niet tot doel heeft om een diepere ontginning mogelijk te maken, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

9.1.1.3 *Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie*

In de feitelijke referentiesituatie kan gesteld worden dat de bodems ter hoogte van de geplande te herbestemmen zones reeds verstoord zijn door bodemingrepen voor de aanleg van gebouwen en parking. De herbestemming verandert niets aan de feitelijke situatie. Deze bodems, alsook de bodems ter hoogte van de zone waarbij bestemming 'industriegebied' behouden blijft (en waar dus bijkomend vergraving kan optreden in de toekomst), zijn in hoofdzaak antropogene bodems volgens de bodemkaart. De bodems zijn dus niet gevoelig voor verdichting en profielvernietiging.

Binnen het plangebied komt plaatselijk een natte zware kleibodem voor, dewelke als uiterst gevoelig voor verdichting wordt beschouwd. Echter kan gesteld worden dat deze bodem in de huidige situatie reeds grotendeels verhard is (parking van het aanwezige bedrijfsgebouw, Sluisweg). Bovendien kan aangenomen worden dat de kleibodems die actueel niet verhard zijn, reeds verstoord zijn door/tijdens de aanleg van bovengenoemde infrastructuur. Er zijn geen aanzienlijke effecten.

De herbestemming van industriegebied naar natuurgebied ter hoogte van de centrale vijver heeft geen negatieve impact op de bodem.

Er worden bijgevolg t.o.v. de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van bodemverstoring en grondstofvoorraden ten gevolge van het planvoornemen.

9.1.2 **Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging**

9.1.2.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

Uit de OVAM-databank van de verspreiding van de bodemonderzoeken in Vlaanderen (toestand 26/10/2023) blijkt dat er volgende bodemonderzoeken hebben plaatsgevonden:

- Ter hoogte van het oostelijk braakliggend terrein (dossiernr. 18894):
 - oriënterend bodemonderzoek d.d. 09/07/2014;

- Ter hoogte van het meest westelijk bedrijfsperceel (dossiernr. 1672):
 - Beschrijvend bodemonderzoek d.d. 18/06/1997;
 - Bodemsaneringsprojecten d.d. 12/12/1997;
 - Oriënterend bodemonderzoek d.d. 20/04/2004;
 - Eindevaluatieonderzoek d.d. 17/10/2006.
- In het oosten van het plangebied ter hoogte van het buffergroen (dossiernr. 99056):
 - Oriënterend bodemonderzoek d.d. 13/05/2022.
- In het zuiden van het plangebied ter hoogte van de Sluisweg (802941):
 - Melding van bodemverontreiniging.

Het plangebied ligt niet in een actuele no regret zone inzake PFAS-vervuiling. De dichtstbijzijnde actuele no regret zone bevindt zich op ca. 2,3 km ten noordwesten van het plangebied, ter hoogte van de Kortrijksesteenweg. Hier zijn beperkingen op het grondwatergebruik.

Binnen het plangebied zijn verschillende stortplaatsen gelegen.

9.1.2.2 *Effectbespreking t.o.v. planologische referentiesituatie*

Het planvoornemen voorziet de bestemmingen 'zone voor natuurgebied', 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut' en 'industriegebied - zone voor kennisbedrijvigheid/dienstverlenende bedrijvigheid/verweefbare bedrijvigheid'. Er wordt echter geen uitbreiding van de industriële bestemming voorzien en het RUP heeft als bedoeling om andere bedrijven dan zware nijverheid (wat momenteel mogelijk is in het industriegebied) hier te vestigen. Er zijn geen wijzigingen die kunnen leiden tot aanzienlijke effecten.

De herbestemming van 'natuurgebied' naar 'zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen' kan gepaard gaan met verontreiniging van de bodem. Deze bodemverontreiniging zal zich echter beperken tot het voordoen van eventuele calamiteiten, die nooit uit te sluiten zijn. De bestaande regelgeving zal bovendien steeds gevolgd worden.

Er wordt van een hoger naar een lager type gegaan bij de herbestemming van industrie naar natuur t.h.v. de plas waardoor de bodemsaneringsnormen verstrengen. De site is gesaneerd tot aan de grens voor industriegebied, mogelijk is er nog restverontreiniging aanwezig in het vaste deel (deze norm is anders voor de verschillende bestemmingstypes). Gezien er al een eindevaluatieonderzoek is geweest, moeten deze conclusies geherevalueerd worden bij effectieve herinrichting van het terrein. Dit betreft geldende wetgeving, er wordt geen aanzienlijke impact verwacht.

Als gevolg worden er geen aanzienlijke effecten verwacht worden ten aanzien van de planologische referentiesituatie.

9.1.2.3 *Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie*

Het planvoornemen voorziet de realisatie van een bedrijvensite. Bijgevolg is het mogelijk dat vergraving zal optreden. Een accidentele bodemverontreiniging is daarbij nooit uit te sluiten, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving te worden gevolgd. De zone van het plangebied waar bijkomende bebouwing voorzien wordt overlapt met twee gekende OVAM-bodemdossiers. De bestaande regelgeving zal gevolgd worden. Wat betreft de nieuwe bedrijvigheid kan deze gepaard gaan met verontreiniging van de bodem/. Deze bodemverontreiniging zal zich echter beperken tot het voordoen van eventuele calamiteiten, die nooit uit te sluiten zijn. De bestaande regelgeving zal bovendien steeds gevolgd worden.

Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet en/of calamiteiten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie. Ook in de exploitatiefase wordt niet verwacht dat het planvoornemen een aanzienlijk effect heeft op de bodemkwaliteit in het plangebied.

De overige herbestemmingen die gebeuren in kader van het RUP bestendigen louter de feitelijke situatie (parking etc.). Hier zal dus geen sprake zijn van vergraving.

9.1.3 **Erosie**

9.1.3.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

De gemeente Merelbeke wordt aangeduid als medium erosiegevoelig op de erosiegevoeligheidskaart van de Vlaamse Gemeenten. Het plangebied ligt echter in het noorden van de gemeente Merelbeke en sluit meer aan bij de stedelijk omgeving van Gent, dat als zeer weinig erosiegevoelig wordt gekarteerd.

Het plangebied is grotendeels vlak. Er is nagenoeg geen reliëf, met uitzondering van de oevers van de vijvers. De gronden ter hoogte van het plangebied worden niet gekarteerd als (potentieel) erosiegevoelig volgens de potentiële bodemerosiekaart per perceel (2023). Ook in de omgeving zijn geen erosiegevoelige gronden gekend.

9.1.3.2 *Effectbespreking*

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in en nabij het plangebied geen gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er ten aanzien van de planologische referentiesituatie én feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten t.g.v. erosie optreden.

9.1.4 **Conclusie discipline bodem**

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

9.2 Discipline Water

Tabel 9-2 Overzicht potentiële ingrepen discipline Water

Checklist potentiële ingrepen discipline Water	Ja	Nee
Grondwater		
- Voorziet het plan (omvangrijke) ondergrondse constructies?	☒	☐
- Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	☒	☐
- Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	☒	☐
- Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. bedrijvenzone)?	☒	☐
Oppervlaktewater		
- Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	☐	☒
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	☒	☐
Afvalwater		
- Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	☒	☐

9.2.1 Grondwater

9.2.1.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone voor grondwaterwinning. De dichtstbijzijnde beschermingszone grondwaterwinning bevindt zich op ongeveer 15,5 km ten oosten van het plangebied.

De grondwaterkwetsbaarheid wordt aangeduid als zeer kwetsbaar t.h.v. het industriegebied (Ca1). De watervoerende laag is zand, de deklaag is kleiner dan 5 m en/of zandig en de dikte van de onverzadigde zone is minder dan 10 m.

De bodemkwaliteit en bodemverontreiniging werden reeds beoordeeld in §9.1.2. Er werden vier gekende bodemdossiers aangetroffen.

9.2.1.2 Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het plangebied is momenteel in hoofdzaak bestemd als industriegebied en bufferzone (natuurgebied). Het planvoornemen voorziet enerzijds in de herbestemming van enkele percelen natuurgebied naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Dit zorgt voor de mogelijkheid tot meer verharding en bebouwing. Anderzijds wordt een deel van het industriegebied t.h.v. de vijver herbestemd naar natuurgebied.

Gezien de geringe oppervlaktes van de nieuwe zones voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, alsook het ontbreken van beschermingszones in of in de directe omgeving van het plangebied wordt de impact als beperkt beschouwd. Bovendien zorgt de herbestemming van de centrale vijver naar natuurgebied voor een compensatie die groter is dan de afname aan natuurgebied door de andere herbestemmingen. Waar deze vijver momenteel verwijderd, verhard en bebouwd kan worden, zal het planvoornemen ervoor zorgen dat deze in de toekomst een belangrijke zone voor infiltratie zal blijven. Als gevolg worden er geen aanzienlijke effecten verwacht.

Er zijn vier OVAM-bodemdossiers gesitueerd binnen de plancontour. Er kan weliswaar van uit worden gegaan dat de geldende regelgeving wordt gevolgd waardoor er geen aanzienlijke invloed op de grondwaterkwaliteit wordt verwacht. .

Er kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van het grondwater optreden ten opzichte van de planologische referentiesituatie.

9.2.1.3 *Effectbespreking t.o.v. feitelijke referentiesituatie*

Het plangebied is nu deels verhard en deels onverhard. Realisatie van het planvoornemen gaat gepaard met de ontwikkeling van bijkomende bedrijvigheid in het bestaande industriegebied. Dit deel van het plangebied zal dus bijkomend verhard kunnen worden, hetgeen de infiltratie van hemelwater naar de grondwatertafel zal belemmeren. Er zal evenwel voldaan worden aan de hemelwaterverordening en bovendien is deze verharding en bebouwing ook mogelijk in de huidige situatie. Het planvoornemen heeft hier dus in principe geen invloed op. Het effect ten aanzien van de grondwaterkwantiteit als gevolg van het planvoornemen wordt bijgevolg als niet aanzienlijk beoordeeld.

Mogelijk worden er ondergrondse constructies voorzien. Het oppervlaktewaterpeil in de omgeving wordt geregeld door de waterlopen in de omgeving en door de sluis. De zone in het westen waar bijkomende bebouwing voorzien kan worden, is niet opgenomen als kwetsbaar gebied op de fluviale en pluviale kaart. Bovendien wordt de plas gevrijwaard van verharding en kan hier infiltratie plaats vinden. De gewestelijke stedenbouwkundige verordening dient tevens gevolgd te worden. Er worden bijgevolg door de aanwezigheid van ondergrondse constructies geen aanzienlijke effecten op grondwaterkwantiteit verwacht.

Gezien de ligging van stortplaatsen t.h.v. het plangebied dienen bij het voorzien van ondergrondse constructies de nodige bodemonderzoeken te gebeuren opdat gegarandeerd kan worden dat de eventueel aanwezige verontreinigingen niet verplaatst worden en er geen risico's zijn voor het verdere gebruik van de site.

In de aanlegfase is het voorkomen van een bemaling mogelijk. Tijdelijke bemalingen tijdens de aanlegfase met niet permanente impact (bv. geen impact op grondwaterstandsgevoelige vegetatie uit omgeving) worden niet via het RUP geregeld.

Het effect ten aanzien van de bodemkwaliteit werd reeds besproken in de discipline bodem.

In globo worden geen aanzienlijke effecten verwacht ten gevolge van het planvoornemen ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie.

9.2.2 **Oppervlaktewater**

9.2.2.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

De bevaarbare waterloop "Scheldearm" is gelegen binnen de plancontour³. Verder wordt het plangebied in het westen begrensd door de bevaarbare waterloop "Vertakking De Pauw" en in het zuiden door de bevaarbare waterloop "Arm Ringvaart om Gent – Sluis Merelbeke".

Het plangebied is in de feitelijke referentiesituatie deels verhard en deels onverhard. De bestaande bebouwing is verspreid gelegen in het plangebied, waarbij de grotere bebouwing gelegen is in het centrale industriegebied, en de kleinere gebouwen voornamelijk gelegen zijn in het oosten van het plangebied.

Volgens de kaart met overstromingsgevoelige gebieden fluviaal (te raadplegen via waterinfo.be) is het plangebied niet gevoelig voor overstromingen vanuit de waterlopen (er worden geen overstromingen

³ In praktijk is deze niet bevaarbaar.

gemodelleerd). De kaart met overstromingsgevoelige gebieden pluviaal geeft aan dat de zones rond de vijvers een middelgrote kans hebben op pluviale overstromingen. Het meest oostelijk bedrijfsperceel heeft aan de oostelijke en zuidelijke zijde stroken met een kleine tot middelgrote kans op overstromingen. Het plangebied is niet gevoelig voor overstromingen vanuit de zee.

Het plangebied ligt niet in of nabij signaalgebied. Het dichtstbijzijnde signaalgebied ligt ca. 4,5 km ten noordwesten.

Voor de Schelde (westelijke grens plangebied) zijn twee acties opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen voor Schelde en Maas (2022-2027):

- Actiefiche 8A_D_0184 - Creatie ecologische oevers Gentse Binnenwateren. Maatregel: Natuurvriendelijke inrichting en beheer van oevers.
- Actiefiche 8B_D_0106 - Baggerwerken Gentse Binnenwateren, sanering waterbodems. Maatregel: De waterbodems kwaliteit verbeteren door duurzaam saneren van verontreinigde waterbodems.

9.2.2.2 *Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied is momenteel in hoofdzaak bestemd als industriegebied en bufferzone (natuurgebied). Het planvoornemen voorziet enerzijds in de herbestemming van enkele percelen natuurgebied naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Dit zorgt voor de mogelijkheid tot meer verharding en bebouwing. Dit zal leiden tot een lagere infiltratie van het regenwater waardoor de kwetsbaarheid voor overstromingen van deze gebieden verhoogt. Anderzijds wordt een deel van het industriegebied t.h.v. de vijver herbestemd naar natuurgebied.

Gezien de geringe oppervlaktes van de nieuwe zones voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut wordt de impact als beperkt beschouwd. Bovendien zorgt de herbestemming van de centrale vijver naar natuurgebied voor een compensatie die groter is dan de afname aan natuurgebied door de andere herbestemmingen. Er kan dus gesteld worden dat de algemene verhardingsgraad zal afnemen ten opzichte van de planologische referentiesituatie door de herbestemming t.h.v. de centrale vijver. Hemelwater kan globaal gezien gemakkelijker infiltreren in de bodem, hetgeen positief is ten aanzien van de oppervlaktewaterkwantiteit/overstromingsgevoeligheid van het plangebied.

De centrale vijver zal herbestemd worden naar natuurgebied. Deze herbestemming verschaft de mogelijkheid voor een kwalitatieve uitbouw van de nabije omgeving van deze vijver.

Voorts is het plangebied niet gelegen in of nabij signaalgebied en ondervinden de gebiedspecifieke acties geformuleerd in de stroomgebiedbeheerplannen voor Schelde en Maas (2022-2027) geen gevolgen door het planvoornemen, waardoor er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater optreden.

9.2.2.3 *Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Het plangebied is nu deels verhard en deels onverhard. Realisatie van het planvoornemen gaat gepaard met de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid in het bestaande industriegebied. Dit deel van het plangebied kan dus bijkomend verhard worden. Er zal evenwel voldaan worden aan de hemelwaterverordening en bovendien is deze verharding en bebouwing ook mogelijk in de huidige situatie. Het planvoornemen heeft hier dus in principe geen invloed op.

In het plan/RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Gezien voldaan wordt aan de bestaande regelgeving, het plangebied niet gelegen is in of nabij signaalgebied en de gebiedspecifieke acties die geformuleerd zijn in de stroomgebiedbeheerplannen

voor Schelde en Maas (2022-2027) geen gevolgen ondervinden door het planvoornemen, kan geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater optreden ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie.

9.2.3 **Afvalwater**

9.2.3.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

Het plangebied is grotendeels gelegen in centraal gebied volgens het zoneringsplan (er is reeds geruime tijd riolering aanwezig en die is aangesloten op een waterzuivering). De jachthaven in het westen van het plangebied is gelegen in individueel te optimaliseren buitengebied (IBA gepland). Het uiterst westelijke perceel van het industriegebied, alsook een deel van de parkeerzone in het noorden van het plangebied is gelegen in het buitengebied.

9.2.3.2 *Effectbespreking*

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

9.2.4 **Conclusie discipline water**

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn. Het voorzien/mogelijk maken van voldoende/bijkomende onverharde ruimte is positief.

9.3 Discipline Biodiversiteit

Tabel 9-3 Overzicht potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit

Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit	Ja	Nee
Biotoopverlies / biotoopwijziging		
<i>Biotoopverlies door ruimtebeslag</i>		
- Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving?	☒	☐
<i>Biotoopwijziging</i>		
Verdroging / vernatting:		
- Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	☐	☒
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)	☒	☐
- Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemisies)?		
Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)		
- Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadion/sportpleinen in open lucht, enz.)?	☒	☐
- Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	☐	☒
- Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	☒	☐
Barrièrevorming en versnippering		
- Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	☐	☒
- Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	☐	☒
- Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?	☐	☒

9.3.1 Versnippering en barrièrevorming

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek-/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

9.3.2 **Aandachtsgebieden: Natura-2000 gebieden, Ramsar-gebied, VEN-gebied**

9.3.2.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

Het plangebied ligt niet in of nabij gebieden die deel uitmaken van het Natura 2000 netwerk (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden die beschermd zijn in kader van de RAMSAR-conventie of VEN-gebied.

Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' ligt op ca. 2,6 km ten noordoosten van het plangebied. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'De Vallei van de Bovenschelde Noord' ligt op ca. 1,1 km ten zuiden van het plangebied. Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied en RAMSAR-gebieden liggen op een afstand van meer dan 10 km.

9.3.2.2 *Effectbespreking*

In en in de ruime omgeving van het plangebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied. Het meest nabij gelegen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied (of Ramsar-gebied) bevindt zich op meer dan 2,5 km afstand van het plangebied. Het plangebied bevindt zich niet op een relevante migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren), noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied bevindt zich op meer dan 1 km afstand en wordt van het plangebied gescheiden door grootschalige infrastructuur (R4, Ringvaart, E40, bedrijvenpark Eiland te Zwijnaarde). Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

9.3.3 **Biotoopverlies / biotoopwijziging**

9.3.3.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

In het plangebied komen verschillende biologisch waardevolle zones voor volgens de biologische waarderingskaart, namelijk:

- Omgeving centrale vijver: Biologische zeer waardevol: eutroof water (ae), rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr-))
- Omgeving vijver in het noordoosten plangebied: Complex van biologisch zeer waardevol en waardevol: soortenrijk permanent cultuurgrasland (hp+), eutroof water (ae), rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr)), bomenrij (kb).
- Overig: Biologisch waardevol: verruigd grasland (hr), opslag van allerlei aard (sz), jong loofbos excl. populier (n), bomenrij met dominantie van populier (kbp), waterloop (wat), bomenrij met dominantie van linde (kbt), dijk (kd), verruigd grasland (hr), mesofiel hooiland (hu-).

Ter hoogte van de waterplas tussen de bedrijven bevindt zich een reigerkolonie en aalscholvers in het broedseizoen. De waterplas in het noordelijk deel van het oostelijk gelegen natuurgebied omvat een biotoop van amfibieën, waaronder 5 salamanders. De kamsalamander en de vuursalamander zijn bijzonder en worden extra beschermd. Om de amfibieën te beschermen worden nieuwe poelen aangelegd en jaarlijks worden amfibieën overzettetacties georganiseerd.

Het oosten van het plangebied en een beperkte zone in het noorden van het plangebied zijn bestemd als natuurgebied (volgens gewestplan en BPA).

9.3.3.2 *Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het planvoornemen zal de zone van de centrale vijver herbestemmen naar natuurgebied. Dit zal ervoor zorgen dat deze zone niet meer bebouwd of verhard kan worden waardoor de biologische

waarden in het gebied beschermd worden (inclusief aanwezige fauna). De overige herbestedingen naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut gebeuren telkens in zones die gekarteerd zijn als biologisch niet waardevol. De impact hier wordt dan ook als minimaal beschouwd. Bovendien krijgen twee van de geplande zones voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (nl. deze ter hoogte van het Natuureducatief Centrum en de woningen) een overdruk 'behoud van het bosrijk karakter'.

Tevens is het versterken van de natuurlijke structuur binnen het plangebied één van de doelstellingen van het planvoornemen.

Het plan voorziet geen negatieve directe ingrepen aan biologisch waardevolle natuurwaarden.

Mogelijks zijn er indirecte effecten (zie verder bij rust- en lichtverstoring).

Er wordt mogelijks bemaald ter realisatie van ondergrondse constructies (kelderverdiepingen). De grondwatertafel kan hierdoor tijdelijk verlagen. Aanzienlijke effecten worden echter niet verwacht.

Ten gevolge van het planvoornemen worden geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/biotoopwijziging verwacht ten opzichte van de planologische referentiesituatie.

9.3.3.3 *Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Bijkomende bedrijfsgebouwen zijn mogelijk in het westen van het industrieterrein. De westelijke en noordelijke grens van dit perceel zijn aangeduid als biologisch waardevol, maar het merendeel van dit perceel is gekarteerd als biologisch niet waardevol. Aangezien bebouwing sowieso enkele meters afstand moet behouden t.o.v. de perceelsgrens wordt de impact als minimaal beschouwd.evens is het versterken van de natuurlijke structuur binnen het plangebied één van de doelstellingen van het planvoornemen.

Mogelijks zijn er indirecte effecten (zie verder bij rust- en lichtverstoring).

Er wordt mogelijks bemaald ter realisatie van ondergrondse constructies (kelderverdiepingen). De grondwatertafel kan hierdoor tijdelijk verlagen. Aanzienlijke effecten worden echter niet verwacht.

Ten gevolge van het planvoornemen worden geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/biotoopwijziging verwacht ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie.

Verzurende en vermestende depositie

Het planvoornemen gaat gepaard met een toename van het aantal verkeerbewegingen.

De bijkomende verkeersbewegingen in exploitatiefase van het planvoornemen op een gemiddelde jaardag wordt geraamd op ca. 878 voertuigbewegingen per dag (zie ook effectbespreking mobiliteit).

In eerste instantie dient te worden onderzocht of de 1% drempelwaarde (minimis) uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS, in werking sinds 23/02/2024) wordt overschreden ter hoogte van habitatrichtlijngebieden (SBZ-H), door toetsing binnen de 'minimis-tabellen' van de recente VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimalis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (2024/EI/R/3195, d.d. 04/2024)⁴.

Volgens de 'minimis-tabel 3: lichte voertuigen' kan met zekerheid gesteld worden dat de 1% drempelwaarde voor het meest gevoelige habitat in Vlaanderen (kritische depositiewaarde 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden vanaf 1000 m tot (de belangrijkste ontsluitingsweg van) het plangebied bij 4.104.000 bewegingen (referentiejaar emissiefactoren 2022).

⁴ Raadpleegbaar via: Praktische Wegwijzers van Agentschap Natuur en Bos (pww.natuurenbos.be)

Door de verkeergeneratie per dag te vermenigvuldigen met 365 dagen ($878 * 365$) kan het aantal jaarlijkse verkeersbewegingen op maximaal 320.470 worden vastgelegd.

De te verwachten verkeersbewegingen zijn bijgevolg aanzienlijk lager dan het aanvaardbare aantal en bovendien is het dichtstbijzijnde SBZ-H op ca. 2,6 km van het plangebied gelegen, waardoor geconcludeerd kan worden dat de minimisdrempel niet wordt overschreden en geen betekenisvolle effecten ter hoogte van SBZ te verwachten zijn.

Om eventuele onvermijdbare en onherstelbare schade ter hoogte van VEN-gebieden te kunnen beoordelen, kan uit bovenstaande tevens de stikstofdepositie op dezelfde afstand (1000 m) als volgt worden berekend: $(320.470 / 4.104.000) * (1\% * 6 \text{ kg N/ha/jaar}) = \text{ca. } 0,00469 \text{ kg N/ha/jaar}$. Gezien het dichtstbijzijnde VEN-gebied op ruim 1,1 km van het plangebied is gelegen, kan dit wederom beschouwd worden als worstcase scenario.

De totale vermestende depositie ter hoogte van het plangebied bedraagt, op basis van beschikbare en meest representatieve meteogegevens van 2017, ca. 28,2 kg N/ha/jaar volgens de VLOPS20-kaart (bron: VMM). Ter hoogte van de grens met het meest nabij gelegen VEN-gebied bedraagt deze nog ca. 23,1 kg N/ha/jaar. Volgens de BAU30-kaart zakt de achtergronddepositie ter hoogte van het plangebied in 2030 tot ca. 19,5 kg N/ha/jaar en ter hoogte van het meest nabij gelegen VEN-gebied tot ca. 16,3 kg N/ha/jaar.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de achtergrondconcentratie ter hoogte van het plangebied en de grens met het meest nabij gelegen VEN-gebied respectievelijk ca. 8,7 en 6,8 kg N/ha/jaar daalt tussen 2017 en 2030. Gelet op de zeer beperkte grootteorde van de bijkomende stikstofdepositie ten gevolge van het planvoornemen, kan aangenomen worden dat de realisatie de dalende trend niet hypothekeert en bijgevolg geen onvermijdbare en onherstelbare schade wordt verwacht (VEN-besluit d.d. 10/01/2024).

De bijkomende stikstofdepositie zal dan ook niet leiden tot betekenisvolle effecten of onvermijdbare en onvermijdbare schade, zelfs in de worstcasescenario's. Gelet op de beperkte grootteorde zijn daarbij geen aanzienlijke effecten ten aanzien van eventueel nabij gelegen biologisch waardevolle percelen te verwachten.

9.3.4 **Rust- en lichtverstoring**

9.3.4.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

In het oosten van het plangebied is een klein bos gelegen. Ook de noordelijke rand en de zone rond de centrale vijver worden gekenmerkt door klein bosfragmenten. Het plangebied ligt echter in een stedelijke context. Er zijn verschillende bronnen die mogelijk zorgen voor rustverstoring zoals gemotoriseerd verkeer op de omliggende wegen (met name op de R4).

9.3.4.2 *Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie*

De activiteiten die na herbestemming mogelijk zijn binnen het plangebied zijn niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat (kleine parking en kleine zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut in plaats van natuurgebied). Bovendien zal de herbestemming van industriegebied naar natuurgebied t.h.v. de centrale vijver voorkomen dat in deze zone nog versturende zaken kunnen ontwikkeld worden (gebouwen etc.).

Gezien de stedelijke context kan reeds aangenomen worden dat het plangebied en de directe omgeving hiervan reeds verstoord is door lichtbronnen (o.a. straatverlichting).

Er zijn ten opzichte van de planologische referentiesituatie geen aanzienlijke effecten te verwachten ten aanzien van rust- en lichtverstoring.

9.3.4.3 *Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

De bouw van een nieuw bedrijfsgebouw is niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat.

Gezien de stedelijke context kan reeds aangenomen worden dat het plangebied en de directe omgeving hiervan reeds verstoord is door lichtbronnen (o.a. straatverlichting).

Er zijn geen aanzienlijke effecten te verwachten ten aanzien van rust- en lichtverstoring.

9.3.5 **Conclusie discipline biodiversiteit**

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

9.4 Discipline Landschap, erfgoed en archeologie

Tabel 9-4 Overzicht potentiële ingrepen discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Ja	Nee
Landschap (+zie ook aandachtsgebieden)		
<i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechtstrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)? - o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)? - o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?	☒	☐
<i>Uitzicht</i>		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: - o Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.	☒	☐
Bouwkundig erfgoed (+zie ook aandachtsgebieden)		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Afbraak van bouwkundig erfgoed. - o Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,... van het erfgoed mogelijk verdwijnt. - o Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg) in de nabijheid van bouwkundig erfgoed.	☐	☒
Archeologie		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden) - o Permanente veranderingen in de grondwatertafel - o Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein	☒	☐

9.4.1 Bouwkundig erfgoed

Gezien het ontbreken van bouwkundig erfgoed in het plangebied en in de directe (zichtbare) omgeving van het plangebied, kan er geconcludeerd worden dat er zowel in de planologische als in de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten zijn ten aanzien van bouwkundig erfgoed.

9.4.2 Landschap

9.4.2.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

Het plangebied ligt in een stedelijke context. In het plangebied is opgaande vegetatie in de vorm van kleinschalige bosfragmenten aanwezig. Deze zijn voornamelijk gelegen in het oosten van het plangebied en centraal in het plangebied rondom de centrale vijver. De Schelde aan de westelijke rand van het plangebied is aangeduid als lijnrelict.

9.4.2.2 *Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Algemeen geldt dat bij een herbestemming het landschap positief of negatief beïnvloed kan worden. Enerzijds wordt het landschap negatief beïnvloed door de herbestemming van natuurgebied naar openbaar domein en naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. De ontwikkeling van een parking, alsook de bouw van een natuureducatief centrum en woningen in wat voorheen natuurgebied was leidt tot een wijziging van het landschap. De gebouwen (natuureducatief centrum en woningen) sluiten echter aan op de omliggende andere bebouwing en infrastructuur. De impact van de wijziging wordt hier dus als minimaal beschouwd. De parking betreft eerder een beperkte oppervlakte. Anderzijds wordt het landschap positief beïnvloed door de herbestemming van de zone rond de centrale vijver van industriegebied naar natuurgebied.

Naar de omgeving toe kan gesteld worden dat het planvoornemen de stedelijke ensemble- of contextwaarde niet wijzigt.

Rekening houdend met het gegeven dat er geen kwetsbaarheden inzake structuur – zoals niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's, landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden, historische kavelstructuren, dijken, historische bossen - werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en –relaties optreden. Er zijn tevens geen ingrepen aan het lijnrelict 'getijdarm Schelde', zoals opgenomen in de landschapsatlas.

Daar er geen kwetsbaarheden voorkomen en rekening wordt gehouden in de voorschriften de inpasbaarheid van de gebouwen kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht optreedt ten opzichte van de planologische referentiesituatie.

9.4.2.3 *Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Het optrekken van nieuwe bedrijfsgebouwen in het industriegebied zal zorgen voor een beïnvloeding van het landschap, maar het planvoornemen zal de openheid/geslotenheid van het landschap niet aantasten. Naar de omgeving toe kan gesteld worden dat het planvoornemen de stedelijke ensemble- of contextwaarde niet wijzigt.

Rekening houdend met het gegeven dat er geen kwetsbaarheden inzake structuur – zoals niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's, landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden, historische kavelstructuren, dijken, historische bossen - werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en –relaties optreden. Er zijn tevens geen ingrepen aan het lijnrelict 'getijdarm Schelde', zoals opgenomen in de landschapsatlas.

Daar er geen kwetsbaarheden voorkomen en rekening wordt gehouden in de voorschriften de inpasbaarheid van de gebouwen kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht optreedt ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie.

9.4.3 Archeologie

9.4.3.1 *Kwetsbaarheden plangebied en omgeving*

Het plangebied is geen beschermde archeologische site of vastgestelde archeologische zone. Deze zones zijn overigens ook niet aanwezig in de (ruime) omgeving van het plangebied.

In het westen grenst het plangebied aan een gebied dat gekarteerd is als gebied waar geen archeologie te verwachten valt (gewestelijk).

Volgens de Centraal Archeologische Inventaris⁵ maakt het uiterste oosten van het plangebied deel uit van een archeologische vindplaats. Het betreft het element 'Kampement van Lodewijk XIV' (ID 225551).

Tabel 9-5: Archeologische elementen (CAI ID 225551)

Beschrijving	Typologie	Datering
Verlorenbroodhoeve en omgeving	Kampplaatsen	17 ^{de} eeuw

9.4.3.2 *Effectbespreking*

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het plan is vergraving mogelijk. Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan immers enkel met verder onderzoek worden vastgesteld. Hierbij kan reeds vermeld worden dat het plangebied grotendeels uit reeds verstoorde bodem (stortplaatsen) bestaat.

De bestaande regelgeving zal steeds gevolgd worden, waardoor effecten ten aanzien van het archeologisch erfgoed niet aanzienlijk beoordeeld worden, zowel ten opzichte van de planologische en feitelijke referentiesituatie..

9.4.4 **Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

⁵ De centrale archeologische inventaris (CAI) is de inventaris van gekende archeologische vindplaatsen in Vlaanderen. In de CAI vind je informatie over toevalsvondsten, prospectievondsten, opgegraven sites, resultaten van proefsleuvenonderzoek.... Deze gegevens vormen een aanzet voor de opmaak van archeologische zones, beschermingen en het behandelen van bouwaanvragen. Het overzichtskarakter van de CAI stelt onderzoekers in staat om blinde vlekken in de archeologische kennis aan te duiden. Vanwege de aard van de informatie is de databank enkel voor professionele gebruikers toegankelijk, nadat ze de 'infosessie archeologie' hebben gevolgd: Ruimtelijk planners, Erkende MER-deskundigen, Gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaren, Ambtenaren van het departement Landbouw en Visserij (afdeling duurzame landbouwontwikkeling), Ambtenaren van het Agentschap Natuur en Bos (ANB).

9.5 Discipline Mens – mobiliteit

Tabel 9-6 Overzicht potentiële ingrepen discipline Mens - mobiliteit

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit		Ja	Nee
Mobiliteit			
-	Zal het plan een wijziging (toename) in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	☒	☐
-	Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	☐	☒

9.5.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

De bereikbaarheid van het plangebied in de referentiesituatie wordt uitgebreid beschreven in de MOBER in bijlage. Voor deze bespreking wordt dan ook verwezen naar de studie in bijlage.

9.5.2 Effectbespreking

De verkeersgeneratie en de effecten van het bijkomend verkeer van voorliggend programma worden uitgebreid beschreven in de MOBER in bijlage. Voor deze bespreking wordt dan ook verwezen naar de studie in bijlage.

9.5.3 Conclusie discipline mobiliteit

Conclusie

In de mobiliteitsstudie wordt een inschatting gemaakt van de mobiliteitseffecten die gepaard gaan met het gewenste planvoornemen van het RUP Sluisweg te Merelbeke.

Het planvoornemen voorziet geen wijzigingen aan de voorzieningen voor **voetgangers en fietsers**. Het plangebied is vlot bereikbaar van de omliggende kernen en het centrum van Gent via de verschillende fietspaden die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Zoals beschreven in §7.4 van de startnota wordt er bij de ontwikkeling van de omliggende bedrijvigheid gestreefd naar een kwalitatieve aansluiting op de noordelijk gelegen waardevolle groenblauwe structuren. Hierbij worden mogelijk ook trage wegen geïntegreerd in het plangebied. Dit zou de doorwaadbaarheid van het gebied vergroten.

Ook op vlak van **openbaar vervoer** worden er geen wijzigingen verwacht ten opzichte van de referentiesituatie.

Om de effecten op de **verkeersafwikkeling** van de ontsluitende kruispunten in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten van het regionaal verkeersmodel voor de referentiesituatie 2030. In dit toekomstscenario worden alle geplande projecten die behoren tot het beslist beleid opgenomen. Dit omvat zowel ruimtelijke als infrastructurele projecten. Vervolgens wordt hieraan het bijkomend verwacht verkeer toebedeeld.

Uit deze analyse blijkt dat er een negatief effect verwacht wordt op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Verder wordt toegelicht hoe deze effecten gemilderd kunnen worden.

Uitgangspunt in de ruimtelijke visie van voorliggend plan is dat de **parkeerbehoefte** op gepaste wijze moet opgevangen worden binnen het plangebied. Hiertoe werd een suggestie gedaan voor een parkeer- en stallingsratio.

Op vlak van **veerkeersveiligheid** wordt er met de realisatie van het planvoornemen geen nieuw ontsluitingspunt voorzien op het ontsluitend wegnnet.

Aanbevelingen en milderende maatregelen

Zoals besproken wordt een negatief effect (effectscore -2) verwacht op de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring tijdens de ochtendspits. Om dit effect te milderen tot een beperkt negatief effect (effectscore -1) moet de bijkomende verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits beperkt worden tot ca. 160 PAE. Dit kan via een aantal mogelijkheden:

- Beperken van het ruimtelijk programma
- Gewijzigde verhouding hoofd- en nevenfunctie
- Bewerkstelligen van modal shift door beperken van het aantal parkeerplaatsen

Beperken ruimtelijk programma

Een eerste mogelijkheid om de effecten te milderen tot een aanvaardbaar effect is het beperken van het ruimtelijke programma. Om geen negatief effect meer te hebben mag de maximale bruto vloeroppervlakte 31.795 m² bedragen. Dit komt neer op een inkrimping van het ruimtelijk programma met 25% (met behoud van dezelfde verdeelsleutel tussen hoofd- en nevenfuncties).

Gewijzigde verhouding hoofd- en nevenfunctie

Een andere mogelijkheid is om het maximaal toegelaten aandeel aan ondersteunende kantoren te verlagen. Deze ondersteunende kantoren hebben proportioneel een grotere verkeersgeneratie tijdens de spitsuren dan KMO. Om geen negatief effect meer te hebben mag het aandeel kantoren maximaal 27% bedragen. Dit komt dan op maximaal 11.446 m² ondersteunende kantooruimte binnen de totale bruto vloeroppervlakte van 42.393 m².

Bewerkstelligen van modal shift door beperken van het aantal parkeerplaatsen

De 2 bovenstaande mogelijkheden grijpen rechtstreeks in op de totale verplaatsingsbehoefte voor alle modi samen. De vermelde drempelwaarden zijn berekend op basis van een scenario met ongewijzigd aandeel autogebruik. Bij een meer duurzame modal shift zullen de (negatieve) mobiliteitseffecten per definitie kleiner zijn. Er is dan geen marge om alsnog extra ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten.

Een alternatieve manier om de effectscores te beperken tot een beperkt negatief effect is om via een sturend parkeerbeleid enkel het aantal toegelaten auto's te beperken. Dat sturend parkeerbeleid moet dan wel meerledig zijn waarbij er wordt ingezet op het ontmoedigen van verplaatsingen met de auto en het aanmoedigen van verplaatsingen op duurzame wijze. Bij ongewijzigd verplaatsingsgedrag heeft dit automatisch tot gevolg dat er alsnog beperkingen zullen volgen voor het realiseerbare programma, maar niet in het geval van een duurzame modal shift.

Om de bijkomende verkeersgeneratie in de ochtendspits te beperken tot ca. 160 PAE moet het aandeel werknemers dat zich met de auto verplaatst dalen van 78% (huidig aandeel auto woonwerkpand Merelbeke 2020-2021) tot 58%. Gelet op de doelstellingen met betrekking tot modal shift van de vervoerregio Gent specifiek voor de gemeente Merelbeke) lijkt dit een ambitieuze maar haalbare optie mits er voldoende maatregelen worden genomen om deze modal shift te bewerkstelligen.

In dit modal split scenario wordt de parkeerbehoefte begroot op 383 parkeerplaatsen. Dit komt neer op 0,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo.

Enkel een parkeerratio opleggen is geen sluitende garantie om te vermijden dat dit alsnog leidt tot afwenteling van de parkeerdruk in de omgeving. Bijkomend moet er op het openbaar domein dan ook een restrictief parkeerregime ingevoerd worden en moet bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning een nota gevraagd worden met de voorgenomen acties die de aanvrager neemt om de

bewerkstelligen dat er niet meer auto's worden aangetrokken dan toegelaten volgens de opgelegde parkeerratio.

Er werd bij de berekening van de stallingsbehoefte reeds uitgegaan van een aandeel fiets van 30%.

Impact op verkeersafwikkeling na milderende maatregelen

Onderstaand wordt inzicht gegeven in de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling op de ontsluitende kruispunten na mildering van de effecten.

Elk van de voorgestelde milderende maatregelen hebben als doel om de verkeersgeneratie vooral tijdens het drukste ochtendspitsuur te beperken. Als gevolg daarvan wordt ook de verkeersgeneratie tijdens het drukste avondspitsuur beperkt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bijkomende verkeersgeneratie na mildering. Net zoals in §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. wordt ook hier de verkeersgeneratie van en naar de huidige activiteiten in mindering gebracht om tot de bijkomende verkeersgeneratie te komen.

Tabel 7: Bijkomende verkeersgeneratie na milderende maatregelen

	Scenario 1		Scenario 2	
	In	Uit	In	Uit
Etmaal	138	138	489	489
OSP	160	-26	161	1
ASP	-27	86	-1	98

Na mildering van de effecten wordt er enkel een beperkt negatief effect verwacht op de zuidelijke tak van de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Op de overige kruispunten zijn geen negatieve effecten te verwachten. De afwikkeling op de noordelijke tak van de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring blijft moeizaam verlopen. Dit is in de referentiesituatie ook reeds het geval.

9.6 Discipline Mens – ruimtelijke aspecten

Tabel 9-8 Overzicht potentiële ingrepen discipline Mens-ruimtelijke aspecten

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten	Ja	Nee
Ruimtelijke aspecten		
<i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>		
- Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	☒	☐
- Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	☐	☒
<i>Ruimtebeleving</i>		
- Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	☒	☐

9.6.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Ruimtegebruik en ruimtebeleving

Het plangebied is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied en natuurgebied volgens het gewestplan en nadien zijn deze bestemmingen verder verfijnd via het BPA. De ruimtebeleving in het plangebied komt ook grotendeels overeen met deze grondbestemmingen m.u.v. volgende elementen:

- de centrale vijver en omliggende bomen in industriegebied;
- de parking in het noordoosten in natuurgebied;
- het natuureducatief centrum in het oosten in natuurgebied;
- de tuinen/nabije omgeving van de sluiswachterswoningen in het zuidoosten in natuurgebied.

Gezien de stedelijke context waarin het plangebied gelegen is, wordt de omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van woningen, bedrijven en grote infrastructuurassen. In het noorden grenst het plangebied aan het Liedermeerspark. De transportinfrastructuur in de omgeving is goed uitgerust.

9.6.2 Effectbespreking

9.6.2.1 Effectbespreking t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het RUP heeft onder meer als doelstelling het realiseren van een meer flexibele invulling van het bestaande industriegebied. Hoewel de oppervlakte aan industriegebied ten gevolge van het planvoornemen afneemt, kan gesteld worden dat het industriegebied afgestemd wordt op modernere noden. Ook zal zware industrie geweerd worden. De herbestemming van natuurgebied naar gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut betreft telkens slechts een zeer beperkte oppervlakte aansluitend aan bestaande bebouwing en bovendien wordt het behoud van het bosrijk karakter vooropgesteld t.h.v. het natuureducatief centrum en de sluiswachterswoningen waardoor geen aanzienlijke effecten op het ruimtegebruik verwacht worden.

Verder zal het herbestemmen van industriegebied naar natuurgebied ter hoogte van de centrale vijver zorgen voor een meer kwalitatieve ruimtebeleving, aangezien deze zone niet langer bebouwd of verhard zal kunnen worden.

Het effect ten aanzien van de ruimtebeleving ten opzichte van de planologische referentiesituatie is niet aanzienlijk.

9.6.2.2 *Effectbespreking t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Er zijn ten gevolge van het planvoornemen geen wijzigen te verwachten inzake ruimtegebruik ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie, dit met uitzondering ter hoogte van het industriegebied. Het optrekken van nieuwe bedrijfsgebouwen in de zone voor kennisbedrijvigheid, dienstverlenende bedrijvigheid / verweefbare bedrijvigheid zal zorgen voor een beïnvloeding van de ruimtebeleving. De omgeving wordt echter reed gekenmerkt door bestaande bedrijvigheid waarop de nieuwe bedrijvigheid kan aansluiten. Bovendien wordt er een meer kwalitatief ingerichte en duurzame bedrijvensite beoogd. Er kan geoordeeld worden dat de ruimtebeleving hierdoor dus zelfs zal verbeterd worden rekening houdend met de bestaande bebouwing. Het effect ten aanzien van het ruimtegebruik en de ruimtebeleving ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie is niet aanzienlijk.

9.6.3 **Conclusie discipline mens - ruimtelijke aspecten**

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er zowel ten opzichte van de planologische referentiesituatie als ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens - ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.

9.7 Discipline Mens-gezondheid

Tabel 9-9 Overzicht potentiële ingrepen discipline Mens-gezondheid

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-gezondheid (inclusief geluid en lucht)	Ja	Nee
Gezondheid		
- Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie <i>tevens discipline mobiliteit</i>)?	☒	☐
- Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtmissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen,)?	☒	☐
- Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties ⁶ (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)?	☐	☒
- Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	☒	☐

9.7.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

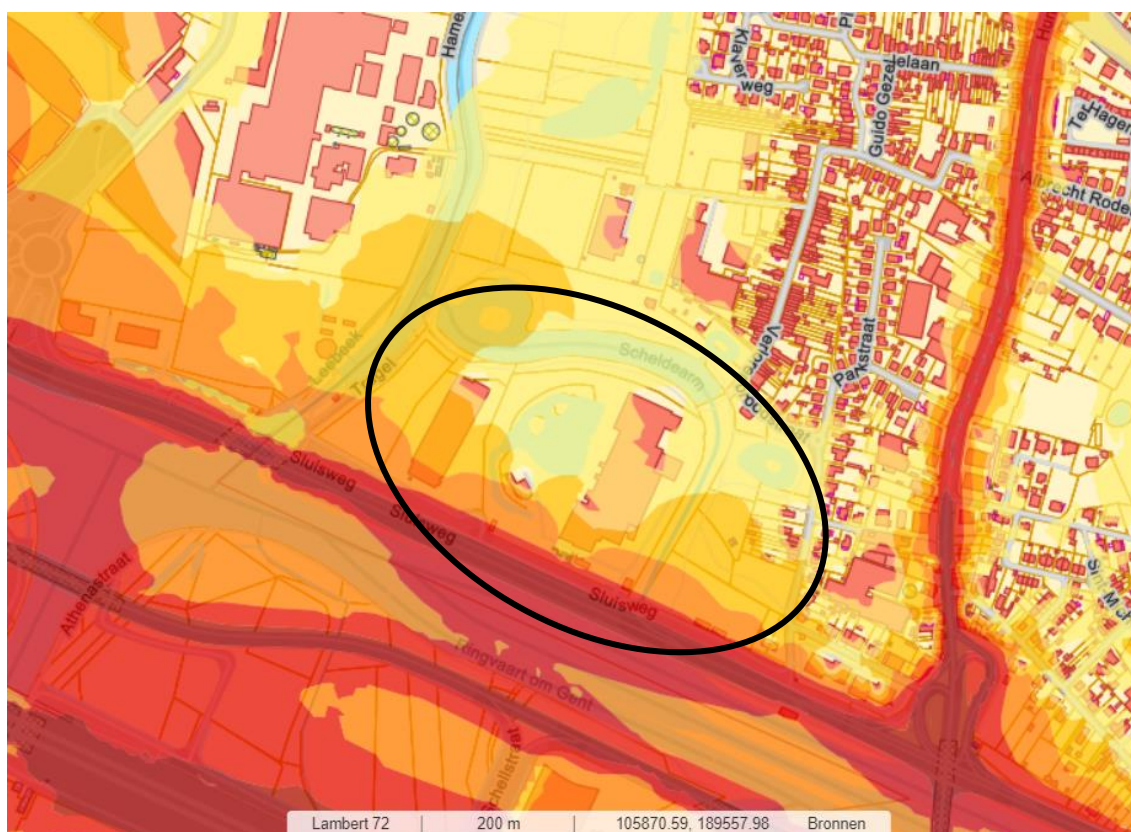
In het plangebied en in de ruime omgeving hiervan zijn geen kwetsbare functies aanwezig. Op ca. 275 m ten noorden ligt een gezinsopvang voor baby's en peuters (Parkstraat 46, 9820 Merelbeke).

Het plan voorziet een toename van de verkeersgeneratie (zowel in de planologische referentiesituatie als in de feitelijke referentiesituatie). Er wordt hiervoor verwezen naar de MOBER, toegevoegd in bijlage.

Geluid

Het plangebied is nagenoeg volledig gelegen binnen de 55-60 dB-contouren van het wegverkeersgeluid (op de R4 Binnenring) volgens de strategische geluidsbelastingsskaarten van het wegverkeer (Lden, 2021). In het zuidelijke gedeelte van het plangebied (langs de Sluisweg en R4) bedraagt het geluidniveau 70-75 dB.

⁶ Hieronder worden gebieden met woonfunctie (woongebied volgens juridisch planologische bestemming of groep van minstens 5 bestaande, niet onteigende of in onteigeningsplannen opgenomen wooneenheden die een ruimtelijk aaneengesloten geheel vormen) en kwetsbare locaties (alle terreinen waarop zich scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen bevinden) verstaan.



Figuur 9-1: Strategische geluidsbelastingskaart voor het wegverkeer (Lden, 2021, Bron; Geopunt)

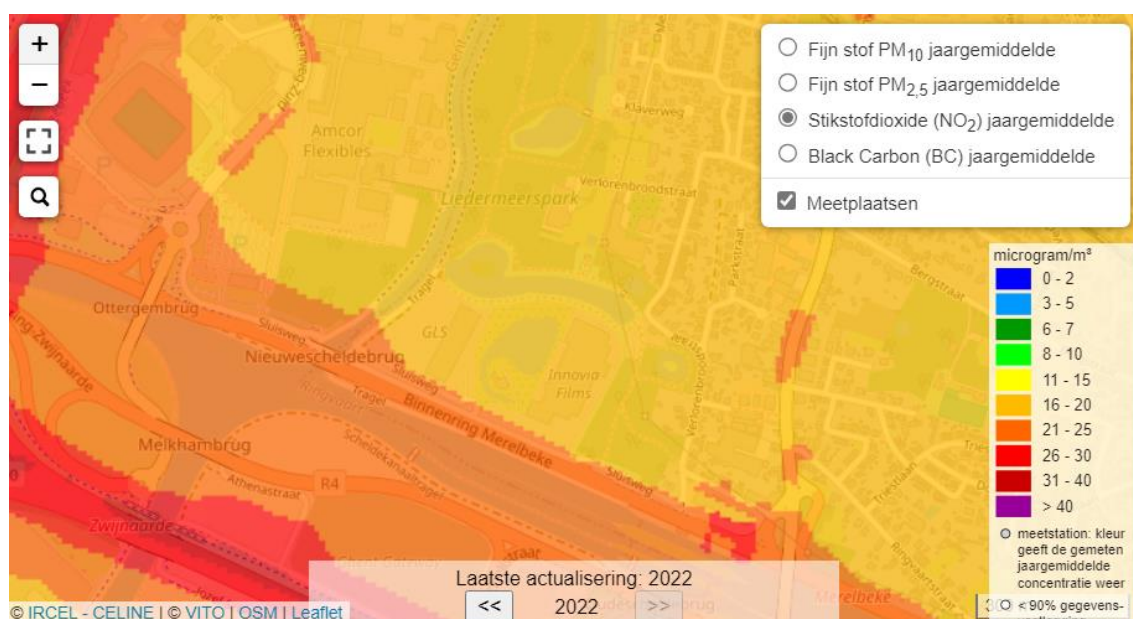
Luchtkwaliteit

Voor de luchtkwaliteit in de huidige situatie wordt beroep gedaan op de IRCEL/CELINE-kaarten van 2022, beschikbaar via de website van VMM.

Uit de kaarten blijkt dat de gemodelleerde waarden voor stikstofdioxide (NO_2) in het plangebied tussen 16 en 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen (Figuur 9-2). Langs de Sluisweg en Binnenring R4 worden waarden van 21-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemodelleerd. De huidige luchtkwaliteit is momenteel goed⁷.

De gemodelleerde jaargemiddelden (referentiejaar 2019) voor fijn stof $\text{PM}_{2,5}$ en fijn stof PM_{10} ter hoogte van het plangebied bedragen respectievelijk 10,6 - 12,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 21-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

⁷ In de praktijk wordt de luchtkwaliteit als "slecht" beschouwd zodra de NO_2 concentratie hoger is dan 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Handleiding stadsontwikkelingsprojecten, Departement Omgeving, 2013 (actualisatie 2018))



Figuur 9-2: Geïnterpoleerd jaargemiddelde NO₂-concentratie (2022, bron: VMM)

9.7.2

Effectbespreking

Realisatie van het planvoornemen gaat gepaard met een toename van het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen (zie discipline mobiliteit, MOBER in bijlage) en bijgevolg een toename van het wegverkeersgeluid. Ook de impact op de luchtkwaliteit wordt hieronder besproken.

Geluid

Het planvoornemen gaat gepaard met een bijkomende verkeersgeneratie van 878 pae⁸ op dagbasis. Dit verkeer spreidt zich doorheen de dag. Algemeen wordt gesteld dat veranderingen in vervoersbewegingen van minder dan 25% overeenkomen met een geluidstoename van minder dan 1dB(A) waardoor verondersteld kan worden dat het om een niet-aanzienlijk effect gaat. Het projectgebied ontsluit integraal op de Sluisweg. Gezien de ligging van de Sluisweg parallel en onmiddellijk naast de R4 ligt de Sluisweg volledig binnen de invloedssfeer van de R4 voor wat betreft geluid. Rekening houdende met de geluidsverstoring van de R4 kan gesteld worden dat er geen toename van 25% verwacht wordt van verkeersbewegingen t.o.v. het huidige verkeer dat voor een impact zorgt (combinatie van het verkeer op de R4 en het verkeer op de Sluisweg). Bovendien zijn er geen bewoningen langs de Sluisweg gelegen.

Gezien de beperkte toename van wegverkeersgeluid door het planvoornemen en het gegeven dat de omgeving reeds verstoord is, worden geen aanzienlijke geluidseffecten verwacht en worden geen aanzienlijke effecten verwacht ten gevolge van de geluidstoename op de menselijke gezondheid.

Lucht

Op basis van de resultaten uit het MOBER wordt een luchtmodellering met CAR-Vlaanderen uitgevoerd ter hoogte van de wegen Sluisweg, Ottergemsesteenweg (zuid), R4 binnenring (oost), R4 binnenring (west), Nieuwscheldestraat, R4 buitenring (oost) en R4 buitenring.

De resultaten van de luchtmodellering met CAR-Vlaanderen worden weergegeven in onderstaande tabel. De waarden tussen haakjes houden het percentage tegenover de milieukwaliteitsnorm in, zijnde 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ en 20 µg/m³ voor PM_{2.5}. Uit de luchtmodellering blijkt dat inzake NO₂ een

⁸ Pae staat voor personenauto-equivalent.

maximale toename van 0,1 µg NO₂/m³ (0,25% van de milieukwaliteitsnorm) verwacht wordt ter hoogte van de Sluisweg en Ottergemsesteenweg (zuid)⁹. Gezien de huidige luchtkwaliteit goed is, de bijdrages beperkt zijn (en zeker kleiner dan 0,4 µg/m³) en het totale jaargemiddelde NO₂ ter hoogte van de relevante segmenten onder 80 % van de milieukwaliteitsnorm blijft na uitvoering van het planvoornemen, kan de toename ten gevolge van het planvoornemen als verwaarloosbaar beschouwd worden. Ook de toenames inzake PM_{2,5} zijn allen verwaarloosbaar.

Tabel 9-10: Bijdrage van het project o.b.v. luchtmodellering CAR-Vlaanderen

Straatnaam	NO₂ (µg/m³)	PM₁₀ (µg/m³)	PM_{2,5} (µg/m³)
Sluisweg	0,1 (0,25%)	0	0,1 (0,5%)
Ottergemsesteenweg (zuid)	0,1 (0,25%)	0	0,1 (0,5%)
R4 binnenring (oost)	0	0	0
R4 binnenring (west)	0	0	0,1 (0,5%)
Nieuwscheldestraat	0	0	0,1 (0,5%)
R4 buitenring (oost)	0	0	0
R4 buitenring (west)	0	0	0

De verkeersemisies zullen toenemen ten gevolge van de verkeerstoename van en naar het plangebied. Uit de luchtmodelleringen blijkt echter dat er geen aanzienlijke bijdrages te verwachten zijn voor de verschillende wegsegmenten en parameters. Er kan dus gesteld worden dat er ook geen aanzienlijke effecten zullen optreden.

Verlichting

Gezien de stedelijke ligging en de nabijgelegen weginfrastructuur is de omgeving van het plangebied reeds verstoord door straatverlichting. De bijkomende verlichting die gepaard gaat met uitvoering van het planvoornemen is niet aanzienlijk ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie.

Ten opzichte van de planologische referentiesituatie zijn er bijkomende verlichtingsbronnen mogelijk ter hoogte van de parking, dewelke bestemd zal worden als 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'. Effecten zijn beperkt. Het effect is niet aanzienlijk.

9.7.3 Conclusie discipline mens - gezondheid (inclusief geluid en lucht)

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens - gezondheid (inclusief geluid en lucht) te verwachten zijn.

⁹ In situaties waar de luchtkwaliteit ter hoogte van het project relatief slecht is en de gemodelleerde verkeersbijdrage aan de NO₂-concentratie groter is dan 0,4 µg/m³ wordt de bijdrage van het project op die locatie als belangrijk beschouwd. In situaties waar de luchtkwaliteit ter hoogte van het project relatief goed is en de gemodelleerde verkeersbijdrage aan de NO₂-concentratie groter is dan 1,2 µg/m³ wordt de bijdrage van het project op die locatie als belangrijk beschouwd.

9.8 Discipline Mens-veiligheid

Tabel 9-11 Overzicht potentiële ingrepen discipline Mens-veiligheid

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-veiligheid	Ja	Nee
Veiligheid		
- RVR-toets uitgevoerd	☐	☒
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen?	☐	☒
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen?	☐	☒

9.8.1 Effectbespreking

Het plangebied is niet binnen een consultatiezone voor Seveso gelegen.

Het plangebied overlapt met bestaande hoogspanningslijnen.

Na het opladen van de startnota in het DSI-loket zal een RVR-toets uitgevoerd worden. De inhoud van deze RVR-toets zal toegevoegd worden in de scopingfase.

9.8.2 Conclusie discipline mens - veiligheid

Het plan voorziet geen wijziging in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties. Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – veiligheid te verwachten zijn.

9.9 Discipline Klimaat

9.9.1 Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Er wordt verwezen naar reeds behandelde relevante effectgroepen binnen de disciplines.

9.9.2 Effectbespreking

De mogelijke impact vanuit de disciplines bodem, water en biodiversiteit is niet aanzienlijk, zodat ook kan worden verwacht dat de impact op het klimaat vanuit deze disciplines niet als aanzienlijk wordt beschouwd.

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten

Het plan zal beter dan voorheen bestand zijn t.a.v. de gevolgen van de klimaatverandering, vooral door de herbestemming van de centrale vijver van industriegebied naar natuurgebied. Deze herbestemming brengt meer natuur in het plangebied wat een positieve impact heeft op verschillende aspecten met betrekking tot het klimaat.

Het aantal bijkomende gemotoriseerde verkeersbewegingen is beperkt. Er wordt niet verwacht dat de emissies die hiermee gepaard gaan een aanzienlijk effect hebben op het klimaat.

9.9.3 Conclusie discipline klimaat

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden t.o.v. de planologische en feitelijke referentiesituatie.

9.10 **Leemten in de kennis**

Er zijn geen leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat de aanzienlijkheid van bepaalde effecten niet beoordeeld kan worden.

9.11 **Grensoverschrijdende effecten**

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op ca. 22,3 km van de meest nabij gelegen landsgrens met Nederland. De meest nabij gelegen gewestgrens met Wallonië bevindt zich op 25,8 km.

Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht.

9.12 **Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten**

Uit het effectenonderzoek blijkt dat het voorgenomen plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Voor het RUP dient overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 van het DABM geen plan-MER te worden gemaakt.

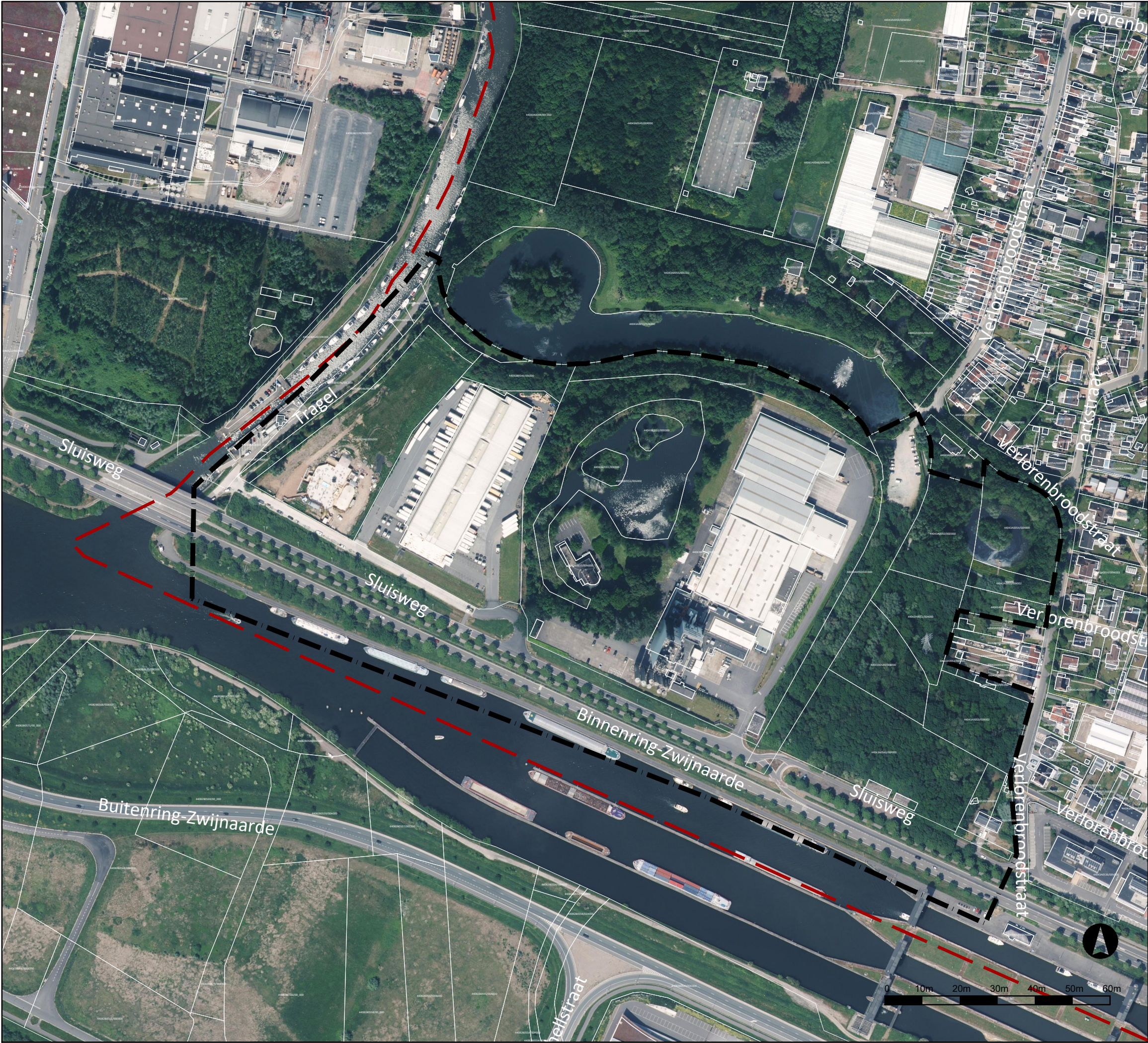
Bijlagen

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

10 Bijlagen

10.1 Orthofoto



RUP Sluisweg Merelbeke

Orthofoto

Legende

-  RUP begrenzing
-  Kadastrale percelen
-  Gemeentegrens

Bron:

- GRB, AGIV, 2022
- © Orthofotomozaïek, middenschalig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen 2023.10

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van ...

Op bevel,

Algemeen Directeur
Bénédicte Buylen

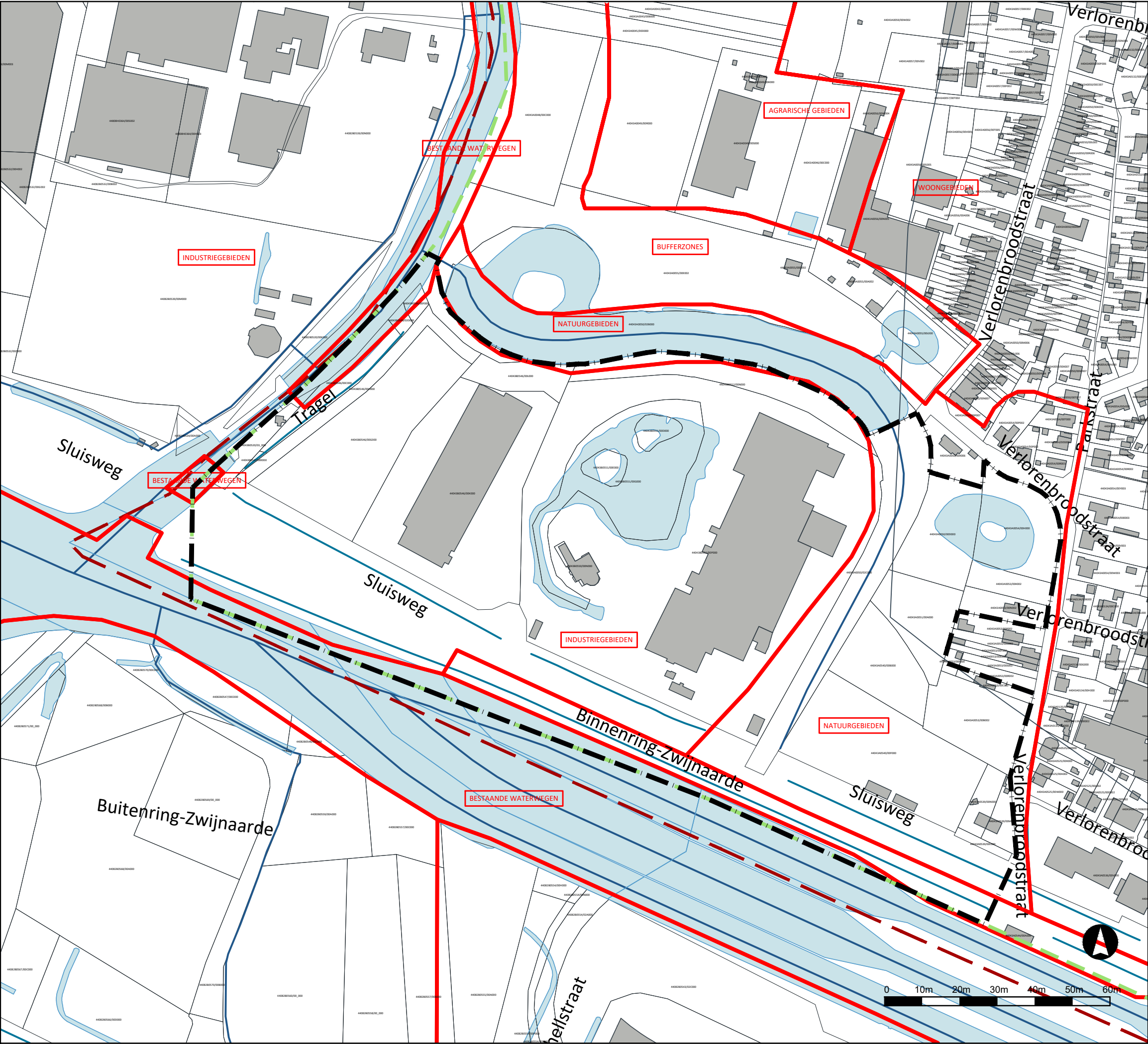
De Voorzitter
Els Sys

Ruimtelijk Planner,
opgenomen in het register conform het besluit van
de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 en latere wijzigingen,
Evy De Wilde

Kenmerk: 4758205002/PCA
Datum: Oktober 2023
Plannr.: 02/02
Formaat: A3
Schaal: 1/3000



10.2 Plan bestaande en juridische toestand



RUP Sluisweg Merelbeke

Bestaande juridische toestand

Legende

- RUP begrenzing
- Gemeentegrens
- Kadastrale percelen en gebouwen
- Gewestplanzonerings
- BPA Liedemeers
- Waterloop
- Gracht
- Hoogspanningsleiding

Bron:

- GRB, AGIV, 2022
- © Gewestplan, vector, toestand 01012002, bijgewerkt tot 18062014 (AGIV)
- Vlaamse Hydrologische Atlas, GDI-Vlaanderen

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van

...

Op bevel,

Algemeen Directeur
Bénédicte Buylen

De Voorzitter
Els Sys

Evy De Wilde

Ruimtelijk Planner,
opgenomen in het register conform het besluit van
de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 en latere wijzigingen,
Evy De Wilde

Kenmerk: 4758205002/PCA

Datum: Oktober 2023

Plannr.: 01/02

Formaat: A3

Schaal: 1/3000



10.3 Mobiliteitsstudie

RUP Sluisweg

Gemeente Merelbeke

Mobiliteitsstudie

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

RUP Sluisweg Merelbeke
MOBER

Opdrachtgever

Gemeente Merelbeke
Hundelgemsesteenweg 353
9820 Merelbeke

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4758204004.docx

Projectmedewerkers/auteurs

Jan Jaenen, Advisor Mobiliteit
Ines Damen, Senior Advisor Mobiliteit
Jan Baeten, Principal advisor Mobiliteit

Datum

4 juli 2024

Status/ revisie

Versie 01

Vrijgave

Jan Baeten, Projectmanager

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Algemene bepalingen	2
1.2	Situering	2
1.3	Planvoornemen	3
2	Planningscontext	4
2.1	Vervoerregio Gent	4
2.2	Mobiliteitsplan Merelbeke	12
2.3	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	14
2.4	Recreatief fietsroutenetwerk	16
2.5	Mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek	16
2.6	Geplande/gewenste circulatiewijzigingen	17
3	Bereikbaarheidsprofiel	18
3.1	Zacht verkeer	18
3.2	Openbaar vervoer	19
3.3	Gemotoriseerd verkeer	20
3.4	Drukbeeld	23
3.5	Verkeersafwikkeling referentiesituatie	24
3.6	Verkeersveiligheid	26
4	Mobiliteitsprofiel	28
4.1	Huidige situatie	28
4.2	Toekomstige situatie	28
4.3	Bijkomende verkeersgeneratie	31
4.4	Parkeer- en stallingsbehoefte	31
5	Toekomstige situatie	32
5.1	Toedeling	32
5.2	Toekomstig drukbeeld	32
5.3	Toekomstige verkeersafwikkeling	33
6	Mobiliteitseffecten	36
6.1	Impact op ontsluiting	36
6.2	Impact op verkeersafwikkeling	36
6.3	Impact op parkeren	38
6.4	Impact op verkeersveiligheid	38
7	Sensitiviteitstoets	39
7.1	Impact geplande/gewenste circulatiewijzigingen	39
7.2	Impact modal shift	39
8	Conclusie en milderende maatregelen	41
8.1	Conclusie	41
8.2	Aanbevelingen en milderende maatregelen	41

1 Inleiding

1.1 Algemene bepalingen

Voorliggende mobiliteitsstudie brengt de verkeerseffecten in beeld van het planvoornemen van RUP Sluisweg in de gemeente Merelbeke.

De mobiliteitsstudie zal deel uitmaken van de effectbespreking van het RUP. Deze mobiliteitsstudie wordt opgemaakt conform de vormvoorschriften zoals opgenomen in het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015, bijlage 2 41°.

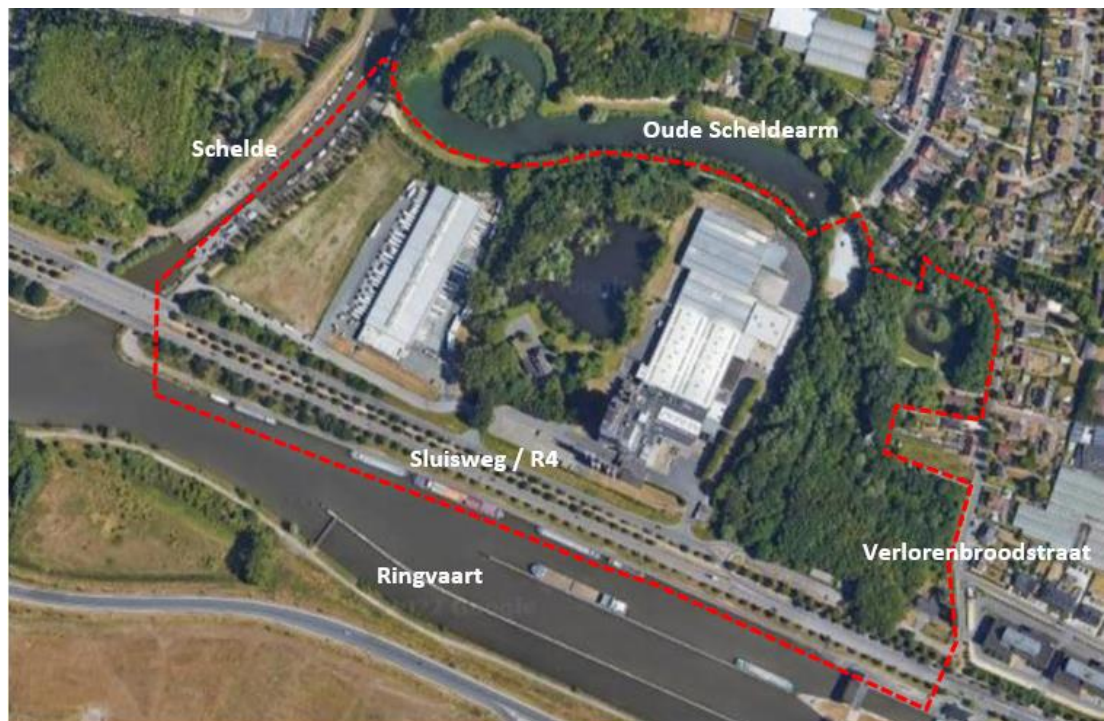
De studie omvat volgende aspecten:

- Plankenmerken
- Planningscontext
- Bereikbaarheidsprofiel
- Mobiliteitsprofiel
- Mobiliteitseffecten
- Conclusie en eventuele milderende maatregelen

1.2 Situering

Het plangebied bevindt zich in het noorden van de gemeente Merelbeke en grenst aan het zuidelijk deel van het grondgebied van de stad Gent. Het plangebied grenst in het zuiden aan de Sluisweg.

Het plangebied wordt ontsloten via de Sluisweg richting de R4.



Figuur 1: Situering plangebied – microniveau (bron: Google Maps)

1.3 Planvoornemen

Met RUP Sluisweg is het de bedoeling om de bedrijfssite binnen het plangebied in de toekomst te laten transformeren naar een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein met een hedendaagse invulling die zich maximaal laat integreren binnen de omgevingscontext. Hiervoor worden een aantal ontwerprichtlijnen besproken in de startnota van voorliggend RUP.

Zo wordt voor de toekomstige heroriëntatie van de bedrijfsactiviteit een visie naar innovatieve economische activiteiten vooropgesteld. Kantoorruimte verbonden aan de hoofdfunctie wordt daarbij toegelaten, echter in ondergeschikte orde tot maximaal 40% van de bruto vloeroppervlakte. Er wordt uitgegaan van een bebouwingsgraad (B/T-index) van 20% en een V/T-index van 0,6 voor elk terrein. Voor het meest rechtse terrein is dit exclusief het gedeelte van de vijver.

Toepassing van bovenstaande elementen geeft een totale bruto vloeroppervlakte van 42.393 m², waarvan maximaal 16.956 m² ondersteunende kantoorruimte.

De omschrijving van de hoofdfunctie is relatief ruim in functie van het hanteren van kencijfers:

- Dienstverlenende bedrijvigheid
- Onderzoeks- en, ontwikkelingsactiviteiten en kennisintensieve productie van goederen
- Productie, verwerking en bewerking van goederen

Een ander belangrijk element is het inzetten op duurzame vervoersmodi. Het plangebied en zijn ruimere omgeving kennen een sterk hiërarchisch autogerichte ontsluitingsstructuur. Het gebied wordt gekenmerkt door heel wat bedrijfsgelateerde functies, alsook zitten er nog heel wat ontwikkelingen in de pijplijn (bv. 't Eilandje Zwijnaarde). Het omliggende wegennet is reeds verzadigd op specifieke tijdstippen en het verder uitbouwen dient dan ook vanuit mobiliteitsaspect met een kritisch oog te worden bekeken.

In functie van het personenvervoer is het van belang om de site toekomstig te ontwikkelen met het oog op een goede bereikbaarheid voor de duurzame vervoersmodi. Vanuit dit aspect dient volop ingezet te worden op de structuur van verschillende doorgangen van langzame verkeersverbindingen die zorgen voor een sterke verbinding met de centrumgebieden van Merelbeke en stad Gent, alsook met de knooppunten van openbaar vervoer. Naast de functionele verbindingen, takt het plangebied ook tevens aan op het recreatieve netwerk van wandelverbindingen (zie Liedemeerspark).

Voor de bedrijfssite wordt een realistische, maar ambitieuze modal split nagestreefd. Het hoeft daarbij geen statisch gegeven te zijn. Als op (middel)lange termijn concepten als autodelen, zelfrijdende voertuigen, elektrische fietsen, deelmobiliteit e.d. nog meer toegang vinden tot de regulaire markt, dan kan namelijk de modal split nog gevoelig wijzigen.

2 Planningscontext

2.1 Vervoerregio Gent

Merelbeke vormt samen met volgende 22 gemeenten de vervoerregio Gent: Aalter, Assenede, Deinze, De Pinte, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Melle, Nazareth, Maldegem, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Wetteren, Zelzate en Zulte.

Het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent werd definitief vastgesteld op 21 december 2023. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn (tijdshorizon van 10 jaar en een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi.

Het Regionaal Mobiliteitsplan kadert binnen basisbereikbaarheid, de Vlaamse visie op mobiliteit. Met basisbereikbaarheid zet Vlaanderen in op een efficiënter, duurzamer en flexibeler vervoer waarin het combineren van verschillende vervoermiddelen centraal staat. Voor de realisatie van basisbereikbaarheid werden de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in 15 vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's werken de gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio.

Onderstaand worden enkele zaken besproken die een impact zullen hebben op vlak van mobiliteit met betrekking tot het plangebied.

2.1.1 Ambities

Betere mobiliteit is geen doel op zich. Goede mobiliteit is één (van de) middel(len) om brede maatschappelijke ambities te verwezenlijken. Deze brede maatschappelijke ambities werden in de vervoerregio Gent uitgewerkt. De regio ambieert om een bereikbare, klimaatgezonde, attractieve, gezonde en veilige, inclusieve, innovatieve en welvarende regio te zijn waarbij partnerschap centraal staat.



De ambities voor de regio werden vertaald in zeven heldere mobiliteitsdoelstellingen voor de vervoerregio Gent. De doelen geven in grote lijnen aan wat met in de regio wil realiseren.

In de mobiliteitsvisie worden er 7 strategieën gehanteerd. De eerste 6 thematische strategieën gaan over: openbaar vervoer, fietsers, knopen, auto, logistiek en ruimte. De 7^e strategie gaat over thema's zoals gedrag, parkeren, verkeersveiligheid en innovatie.

Op vlak van modal shift heeft de vervoerregio Gent de ambitie om het auto-aandeel tegen 2030 van 60% naar 50% terug te brengen en het aandeel duurzame modi te verhogen naar 50%. Tegen 2040 is de ambitie om het auto-aandeel verder te doen dalen tot 40%.

Deze doelstellingen werden ook (informatief) doorvertaald op gemeenteniveau. Deze doorvertaling gebeurt aan de hand van het potentieel tot modal shift per gemeente. Dit hangt sterk af van de positie binnen de ruimtelijke structuur van de regio en de huidige bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen. Om dat potentieel op een objectieve manier uit te drukken, worden de knooppuntwaarden voor openbaar vervoer en fiets gebruikt. In de gemeente Merelbeke bedroeg het gemiddeld auto-aandeel in 2017 57%. Doelstelling is om te streven naar een auto-aandeel van 50% in 2030 en 40% in 2040.

2.1.2

Gewenst netwerk fiets

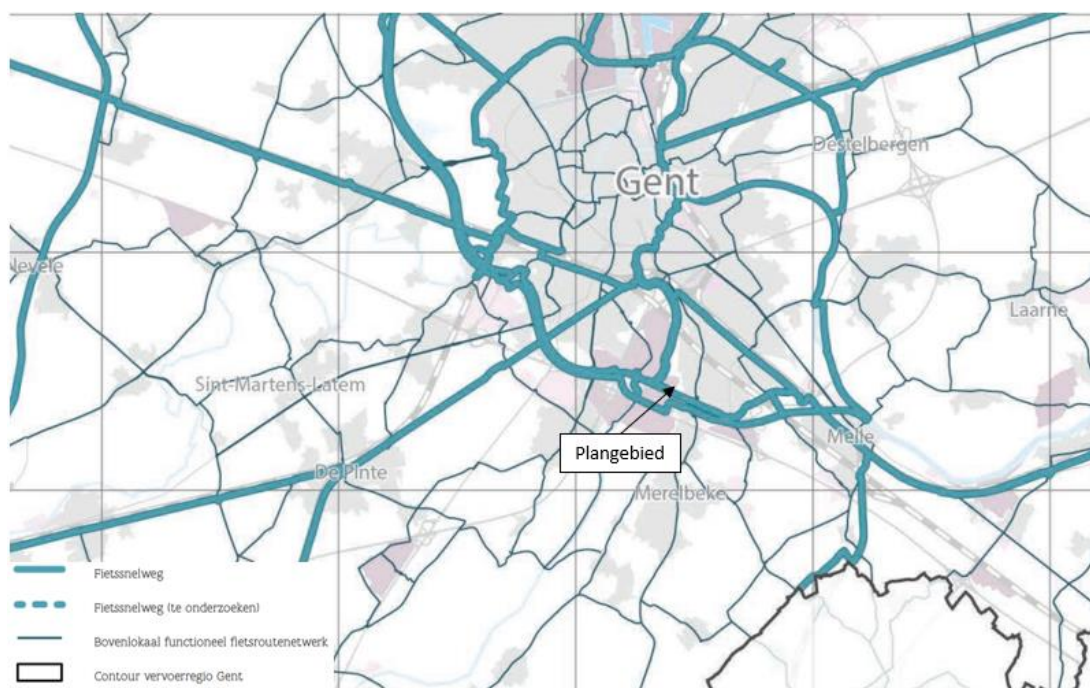
De vervoerregio zet in op de verdere uitbouw en versterking van het bestaande fietsnetwerk. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vormt hierbij de basis.

Het fietsnetwerk in de vervoerregio is er één dat is samengesteld uit verschillende lagen en zich ruimtelijk uit in een typische rasterstructuur. Het gelaagd fietsnetwerk creëert een divers en fijnmazig netwerk van regionale en bovenlokale verbindingen waarbij keuzes worden aangeboden naargelang de wensen en het type fietser.

Volgende lagen worden onderscheiden:

- Fietssnelwegen sturend voor het fietsgebruik op regionale schaal
- Bovenlokaal Functioneel fietsroutenetwerk: fijnmazig fietsnetwerk met differentiatie per type gebruiker
- Sterk lokaal netwerk dat fiets op de voorgrond zet als optimale vervoersmodus voor verplaatsingen op lokaal niveau.

Ten zuiden van het plangebied is de fietssnelweg F40 Grote fietsring Gent gelegen. Ten westen van het plangebied is de fietssnelweg F404 Gent – Merelbeke gesitueerd. Tevens wordt de N444 Hundelgemsesteenweg, ten oosten van het plangebied, geselecteerd als functionele fietsroute.



Figuur 2: Uitsnede gewenst netwerk fiets (bron: Vervoerregio Gent)

2.1.3

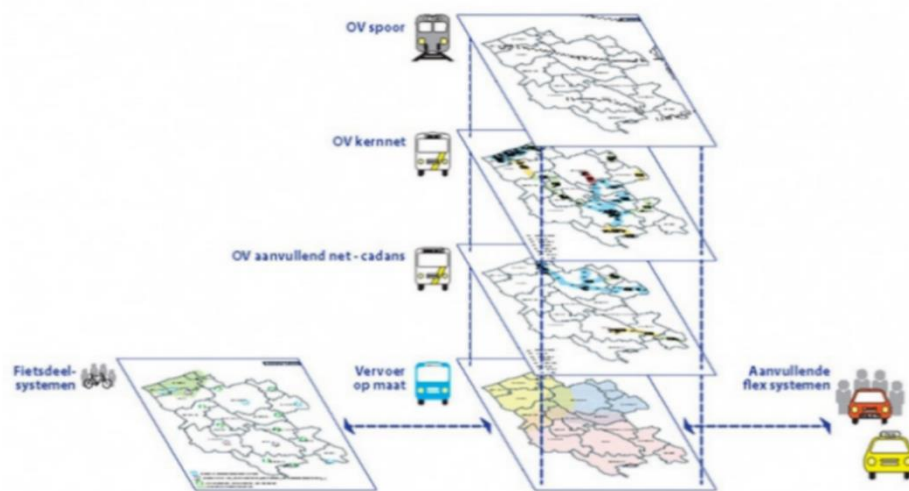
Openbaar vervoer – basisbereikbaarheid

“Het aanbod beter afstemmen op de vraag van reizigers van het openbaar vervoer.” Dat is de kern van basisbereikbaarheid, het nieuwe vervoermodel van de Vlaamse overheid. Openbaar vervoer staat daarbij centraal, maar daarnaast worden allerlei vervoermiddelen op elkaar afgestemd – zodat men makkelijker kan overstappen en overschakelen op bijvoorbeeld deelsystemen (auto’s, fietsen, steps). Voor de combinatie van op elkaar afgestemde vervoermiddelen wordt de term combimobiliteit gebruikt.

Het model van basisbereikbaarheid is opgebouwd uit 4 ‘lagen’.

- **Treinnet:** de ruggengraat van het openbaar vervoer.
- **Kernnet:** de ruggengraat van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams verbinden kernen met elkaar, bedienen centraal gelegen attractiepolen en verbinden voorsteden met andere steden.
- **Aanvullend net:** tussen kleinere steden en gemeenten zorgen bussen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook woon-werkverkeer en woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- **Vervoer op maat:** lokale vervoeroplossingen voor mensen met specifieke individuele mobiliteitsvragen, die geen toegang hebben tot de andere vervoerlagen. Denk bijvoorbeeld aan leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi’s, ...

Door deze 4 lagen optimaal op elkaar af te stemmen, wordt tot een efficiënt vervoermodel gekomen. De invoer van het principe basisbereikbaarheid is opgestart sinds 1 januari 2023 en zal zeer gefaseerd verlopen. De eerste aanpassingen aan het kern- en aanvullend net werden op 2023¹ doorgevoerd. Het volledige plan basisbereikbaarheid werd op 6 januari 2024 geïmplementeerd.



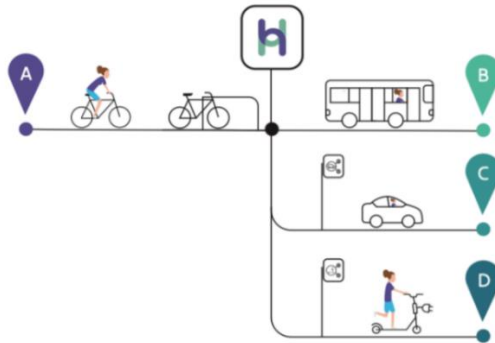
Figuur 3: Voorstelling Basisbereikbaarheid (Bron: Inspiratieboek Attractieve Mobipunten)

Mobipunt of Hoppinpunt

Een belangrijk aandeel binnen het principe van Basisbereikbaarheid is weggelegd voor de knooppunten. Door mobiliteit en ruimte in samenhang te benaderen kan er een win-win ontstaan voor duurzame mobiliteit en kernversterking.

¹ Bron: [Stand van zaken basisbereikbaarheid - december 2022 | Netwerk Duurzame Mobiliteit \(duurzame-mobiliteit.be\)](#)

Het decreet basisbereikbaarheid definieert een mobipunt als: Een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken (art. 42, tweede lid, 1° van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid).



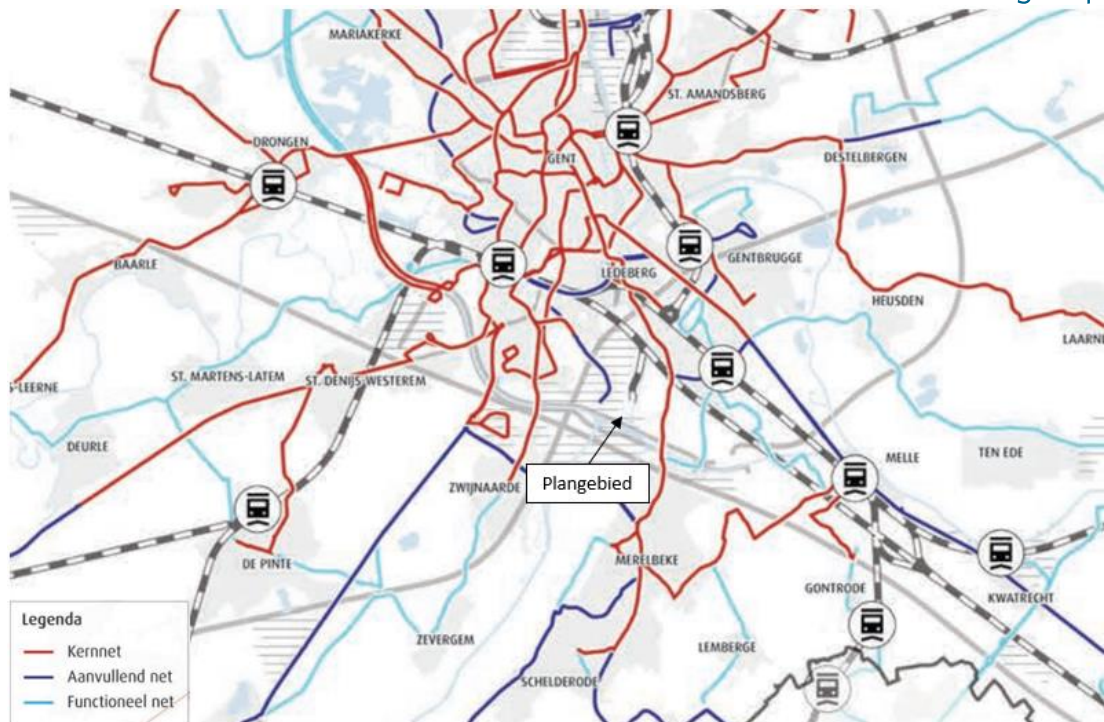
Figuur 4: Hoppinpunt (bron: Stappenplan aanleg mobipunt in Hoppinstijl)

Er zijn vijf types van mobipunten. Het type van mobipunt heeft geen invloed op wie moet instaan voor de aanleg en het onderhoud ervan, dit is telkens de wegbeheerder.

- Interregionale mobipunten op basis van netwerklogica
- Regionale mobipunten op basis van netwerklogica
- Lokale mobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van nabijheidslogica

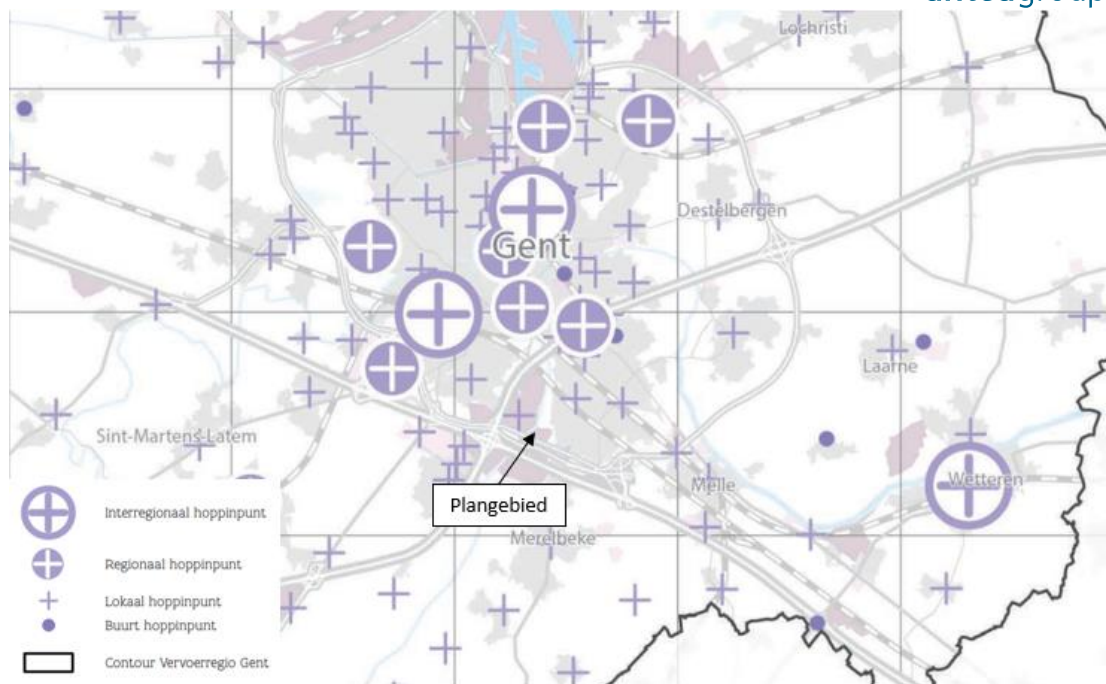
Aanbod

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het kernnet en aanvullend net rondom Merelbeke. De N444 Hundelgemsesteenweg, ten oosten van het plangebied, wordt geselecteerd als onderdeel van het kernnet. De Ottergemsesteenweg Zuid wordt geselecteerd als onderdeel van het aanvullend net.



Figuur 5: Uitsnede openbaar vervoernetwerk (bron: Vervoerregio Gent)

Ten noorden van het plangebied zijn twee regionale Hoppinpunten gesitueerd. In het centrum van Gent is de bushalte Gent Zuid geselecteerd als regionaal Hoppinpunt. Het Hoppinpunt is gelegen op ca. 4,2 kilometer van het plangebied in vogelvlucht. Tevens wordt het station Gentbrugge geselecteerd als een regionaal hoppinpunt. Het Hoppinpunt is gelegen op ca. 3 kilometer van het plangebied in vogelvlucht. Een regionaal Hoppinpunt wordt bediend door een frequente regionale openbaar vervoerverbinding met een gegarandeerde doorstroming en een goed afgestemde dienstregeling met bijgevolg beperkte wachttijden. Vanuit deze locaties zijn overwegend verplaatsingen binnen de vervoerregio mogelijk. Verplaatsingen op langere afstand zijn ook mogelijk na een overstap in een interregionaal Hoppinpunt.



Figuur 6: Uitsnede gewenst netwerk hoppinpunten (bron: Vervoerregio Gent)

2.1.4

Wegennet

Het optimaliseren van het wegennetwerk zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid en een robuuste verkeersstructuur. Hierbij wordt er gebruik gemaakt van een nieuwe wegencategorisering.

Het Vlaams wegennetwerk is momenteel opgedeeld in verschillende wegcategorieën: hoofdwegen, primaire wegen (type I en II), secundaire wegen (type I, II en III) en lokale wegen (type I, II en III).

De basis van die wegencategorisering werd gelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat al dateert van 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt het RSV opgeheven. De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid heeft met verschillende partners een evaluatie uitgevoerd van de bestaande wegencategorisering. Er was nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen nieuwe beleidsontwikkelingen ingebed kunnen worden.

Dat heeft geleid tot de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)'. In de studie is een nieuw netwerkconcept ontwikkeld: het robuust wegennet. Alle huidige wegcategorieën verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categorieën die zijn onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen of netwerk niveaus: het hoofdwegennet bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen, het dragend netwerk bestaande uit regionale en interlokale wegen, en het lokale wegennet bestaande uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering				
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen	
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegenet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen	
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen	
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen	
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen	
Secundaire wegen type II			Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)		Boomstructuren OW + EW
Secundaire wegen type III		Erftoegangswegen (EW)				
Lokale wegen type I						
Lokale wegen type II						
Lokale wegen type III						

Figuur 7: Oude en nieuwe wegcategorisering met netwerkniveaus en wegcategorieën

In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur wel behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer:

Hoofdwegenet

- De **Europese hoofdwegen** vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen tussen grote steden. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk.
- De **Vlaamse hoofdwegen** zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen het raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk

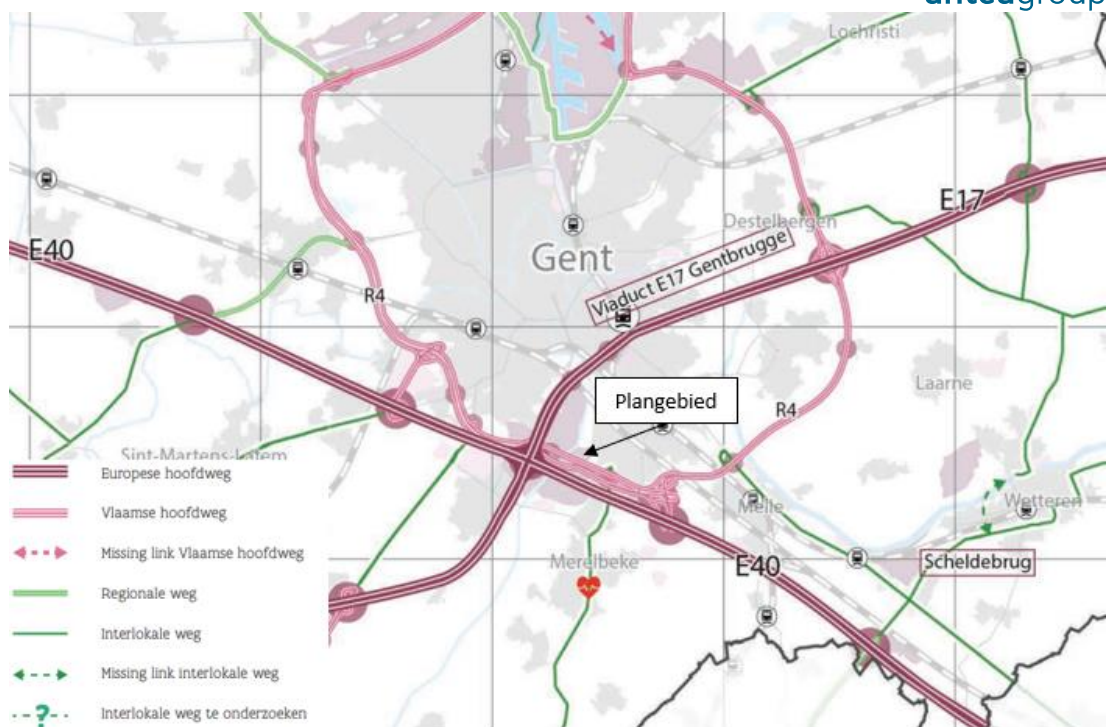
Dragend netwerk

- De **regionale wegen** verbinden kleine stedelijke gebieden met elkaar, met grote steden en met het hoofdwegenet. Ook ontsluiten ze de regionale logistieke knooppunten naar het hoofdwegenet. De regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegenet.
- De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegenet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

Lokaal wegennet

- De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik (kunnen) maken van de wegen van het dragend netwerk.

De R4, ten zuiden van het plangebied, wordt geselecteerd als Vlaamse hoofdweg. De E40, ten zuiden van het plangebied, en de E17, ten westen van het plangebied, worden geselecteerd als Europese hoofdweg.



Figuur 8: Gewenste wegencategorisering (bron: vervoerregio Gent)

2.1.5

Vrachtroutenetwerk

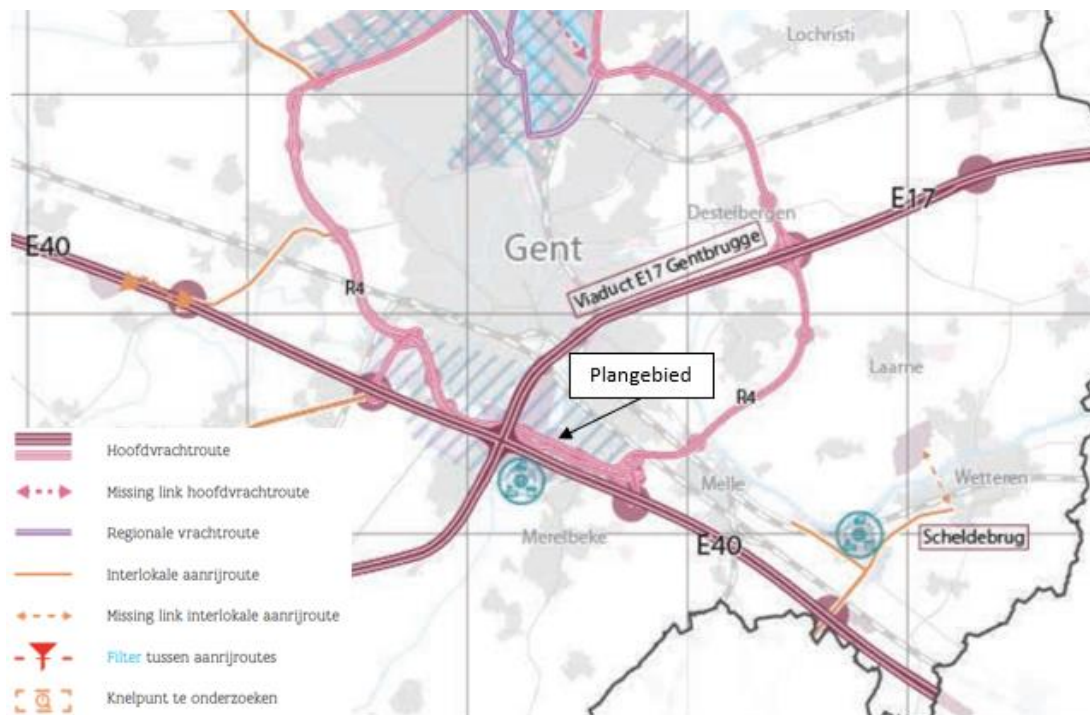
Het vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de rasterstructuur van het hoofdwegennet en een selectie van het dragend wegennet. Het vrachtroutenetwerk eindigt in een boomstructuur, omdat het lokaal wegennet eindigt in een boomstructuur. Dat betekent dat de hoofdroutes grote bedrijventerreinen en belangrijke economische polen verbinden, en dan verder vertakken om kleine, lokale bedrijventerreinen te verbinden met de hoofdroutes. Hoe lager binnen de categorieën van het wegennet, hoe minder de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk één op één overeenkomen. Dan volgt het vrachtroutenetwerk de wegencategorisering niet.

Het vrachtroutenetwerk werkt met vier lagen, zij het zonder verdere opdeling. Waar we bij de wegencategorisering spreken over het hoofdwegennet, het dragend wegennet en het lokaal wegennet, spreken we bij het vrachtroutenetwerk over hoofdvrachtroutenetwerk, regionale vrachtroutenetwerk, interlokaal netwerk van aanrijroutes en lokaal netwerk. Deze hebben volgende functies:

- **Hoofdvrachtroutenetwerk:** de Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een raster van autosnelwegen met vlotte doorstroming. Deze basisstructuur verbindt economische polen en (inter)nationale poorten met elkaar.
- **Regionale vrachtroutenetwerk:** Deze laag zorgt voor een vlotte afwikkeling van regionaal doorgaand verkeer in functie van de bereikbaarheid van regionale bedrijventerreinen en regionale multimodale knopen vanaf het hoofdnetwerk. Het regionaal vrachtroutenetwerk verfijnt de mazen van het hoofdvrachtroutenetwerk
- **Interlokaal netwerk van aanrijroutes:** De interlokale wegen verbinden de randen van mazen met elkaar. In het vrachtroutenetwerk hebben interlokale vrachtroutes (aanrijroutes) een verzamelende en ontsluitende rol voor het vrachtverkeer van en naar regionale en grote clusters van lokale bedrijventerreinen die veel vrachtverkeer genereren. Op de aanrijroutes mag derhalve geen doorgaand verkeer rijden.

- Lokaal netwerk: De bedrijventerreinen die niet als regionaal bestempeld worden ontsloten via dit netwerk. Het lokaal vrachtroutenetwerk moet afgestemd worden op de aanrijroutes waar het vrachtverkeer gebundeld wordt richting de hoofdvrachtroutes.

De R4 en de E40, ten zuiden van het plangebied, worden geselecteerd als hoofdvrachtroute.



Figuur 9: Gewenst vrachtnetwerk (bron: vervoerregio Gent)

2.2 Mobiliteitsplan Merelbeke

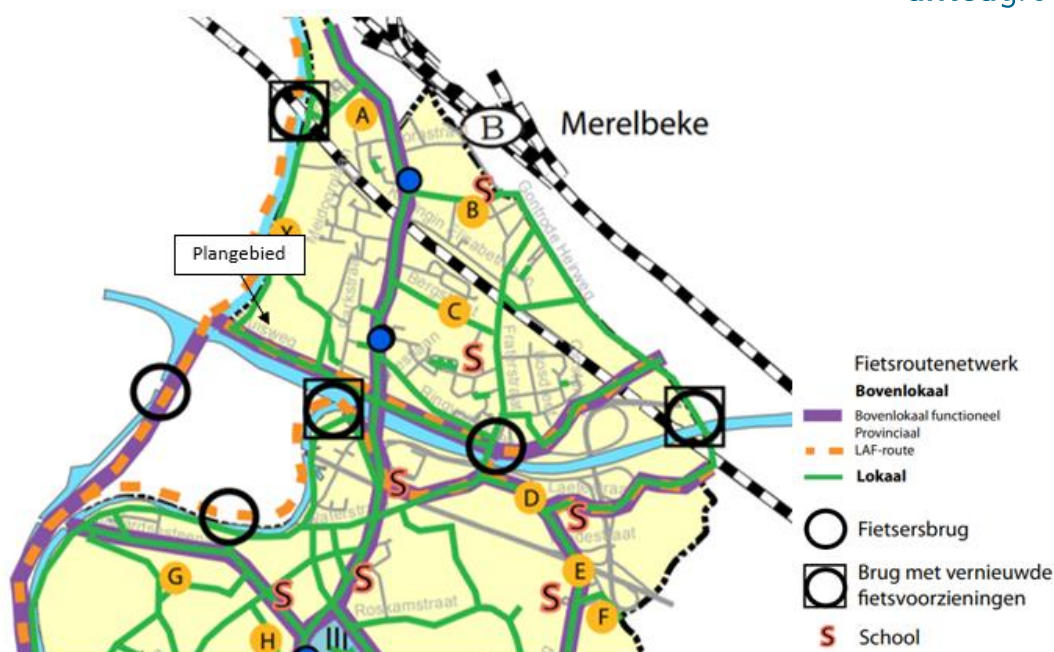
Het mobiliteitsplan van de gemeente Merelbeke dateert van 2013 en is definitief goedgekeurd op 22 mei 2014.

Met betrekking tot het voorliggende plan zijn volgende passages uit het mobiliteitsplan relevant.

2.2.1 Lokaal fietsroutenetwerk

De Sluisweg, de zijtak van de Sluisweg en de Tragel (aan beide kanten van de Schelde) zijn geselecteerd als fietssnelwegen binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) van de provincie Oost-Vlaanderen. De Sluisweg heeft een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. Langs de zijtak van de Sluisweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het BFF wordt in §2.3 verder beschreven.

In de omgeving van het plangebied zijn het fietspad langsheen de R4 Binnenring, de Tragel op de rechteroever van de Schelde en een reeks paden doorheen het Liedermerspark geselecteerd als lokale fietsroutes. Tevens is de N444 Hundelgemsesteenweg geselecteerd als een lokale fietsroute.

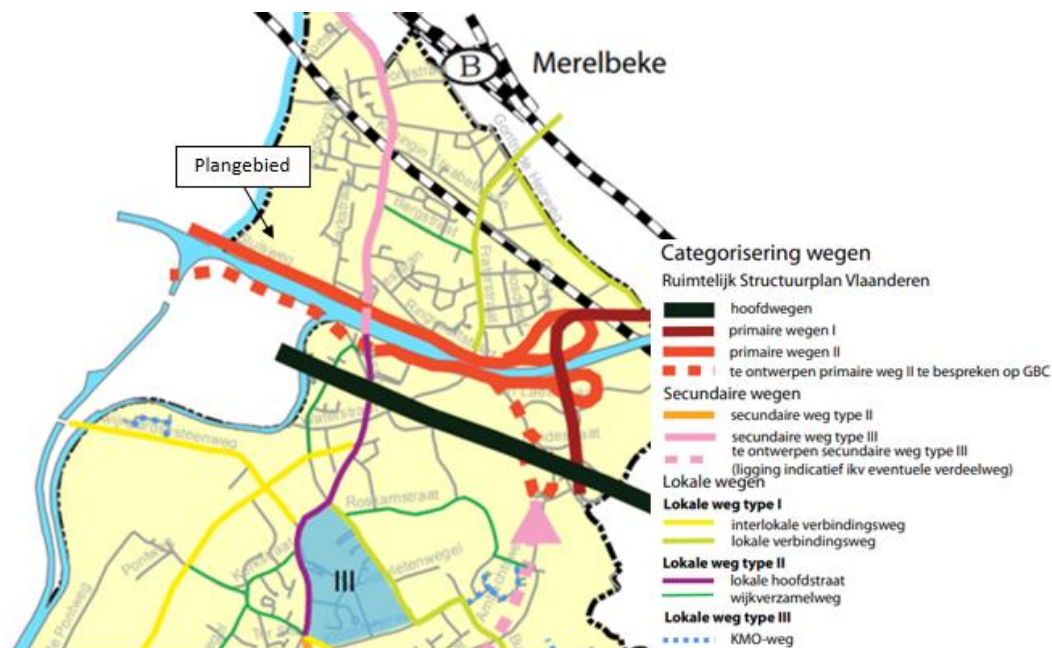


Figuur 10: Uitsnede fietsnetwerk (bron: Mobiliteitsplan Merelbeke)

2.2.2

Wegencategorisering

In het mobiliteitsplan wordt de gewenste wegcategorisering zoals reeds opgenomen in de verschillende ruimtelijke structuurplannen geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Zoals besproken in §2.1 is voor de hoofd-, secundaire en primaire wegen ondertussen de nieuwe wegcategorisering van toepassing. De selectie van de lokale wegen blijft wel een bevoegdheid van de gemeente. Voor de Sluisweg is geen specifieke wegcategorisering opgenomen. De Sluisweg is derhalve geselecteerd als lokale weg type III.



Figuur 11: Uitsnede wegcategorisering (bron: Mobiliteitsplan Merelbeke)

In het mobiliteitsplan wordt vastgesteld dat de verkeersdruk van onder andere de Verlorenbroodstraat en de N444 Hundelgemsesteenweg niet overeenstemt met de wegcategorisering. De gemeente Merelbeke is bezorgd omtrent mogelijk sluipverkeer van de

Sluisweg en de Verlorenbroodstraat ten gevolge van het Arteveldestation en de geplande ontwikkelingen in de omgeving en wenst daarom op haar grondgebied eenrichtingsverkeer in te voeren op de Sluisweg richting het stadion, zodat sluipverkeer onmogelijk wordt gemaakt.

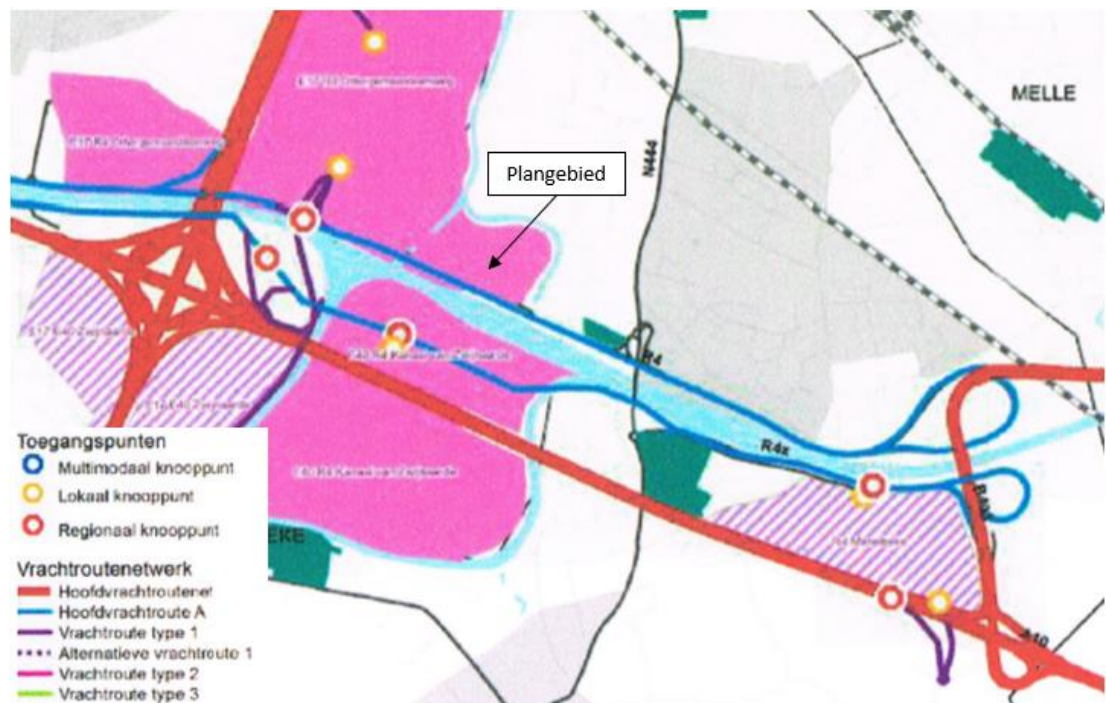
2.2.3

Zwaar verkeer

Het uitgangspunt bij het opstellen van de visie rond de routes voor zwaar vervoer is het vrachtverkeer maximaal te leiden langs wegen met de hoogste wegcategorisering. Hierbij dienen kerngebieden maximaal gevrijwaard te worden.

De R4 ringweg (primaire weg type I en II) en de E40 (hoofdweg) zijn geselecteerd als hoofdvrachtroutes in dubbele richting.

Het complex R4 x N444 Hundelgemsesteenweg en de rotonde R4 x Ottergemsesteenweg x Sluisweg x parking Ghelamco Arena zijn geselecteerd als uitwisselingspunten met het lokaal vrachtroutenetwerk. Deze knooppunten dienen om bedrijventerreinen aan te takken op de hoofdvrachtroutes.



Figuur 12: Uitsnede vrachtroutenetwerk (bron: Mobiliteitsplan Merelbeke)

2.3

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

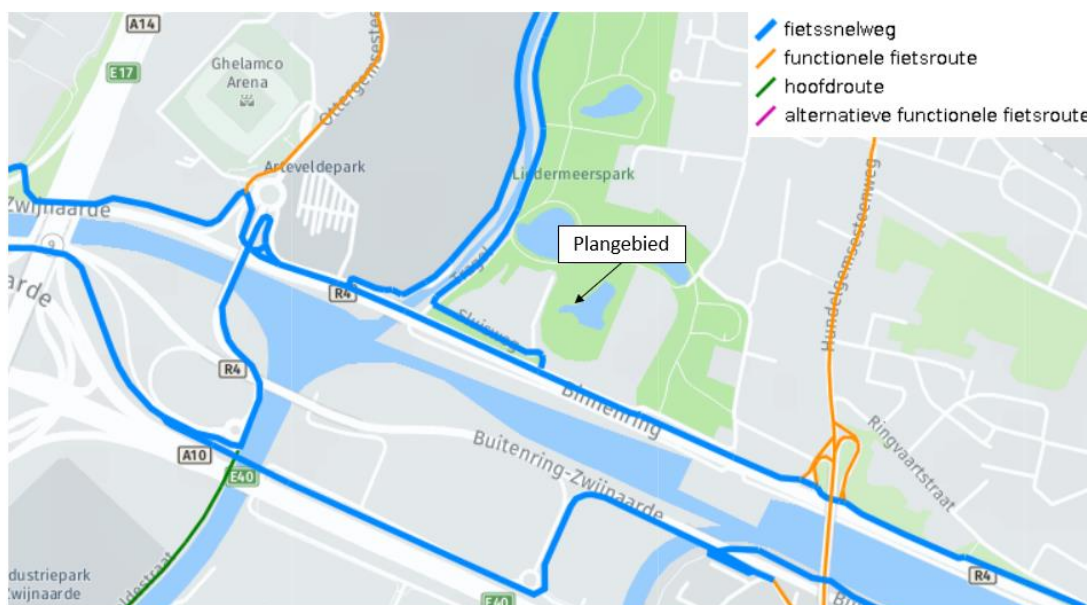
Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is bepaald door de provincie Oost-Vlaanderen. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een gemeente-overschrijdend netwerk dat belangrijke punten met elkaar verbindt (scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations, winkels, ...). Het netwerk bevat volgende types van fietsroutes:

- **Fietssnelwegen** (of fietsostrades): zijn fietspaden bedoeld voor langeafstandsverkeer. Ze zijn zoveel mogelijk afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid en het comfort voor de fietsers te verhogen. De focus ligt sterk op functionele verplaatsingen (5 tot 15-20 km) naar school, werk, winkel, ...
- **Hoofdroutes:** (ook wel non-stop hoofdroutes genoemd) Dit zijn gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes waarbij de nadruk ligt op comfort (bvb. brede fietspaden, materiaalgebruik) en veiligheid (minimaal aantal conflictpunten).

- **Functionele routes:** Deze routes verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn vaak de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (bvb. historische steenwegen).
- **Alternatieve routes:** Deze routes zijn complementair aan de functionele routes waarbij de fietser een afweging kan maken tussen de kortste (eerder functionele) of de veiligste en aangenaamste (eerder alternatieve) route.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bovenlokale functionele fietsroutes in de nabijheid van het plangebied. Volgende fietsroutes zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied:

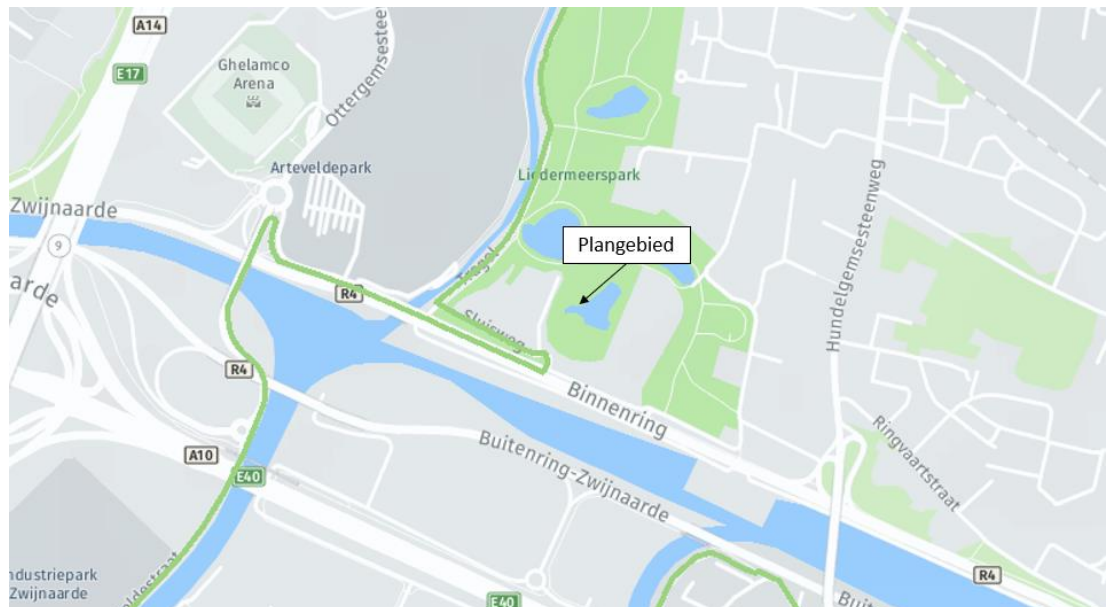
- Fietssnelwegen
 - F40: grote fietsring Gent (binnen- en buitenring langs weersijden van de Ringvaart)
 - F404: Gent – Merelbeke (langs beide zijden van de Schelde)
- Functionele fietsroutes
 - N444 Hundelgemsesteenweg
 - Ottergemsesteenweg Zuid



Figuur 13: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwork (Bron: Geopunt)

2.4 Recreatief fietsroutenetwerk

De Sluisweg, de zijtak van de Sluisweg en de Tragel langs de rechteroever van de Schelde maken deel uit van het recreatief fietsroutenetwerk.



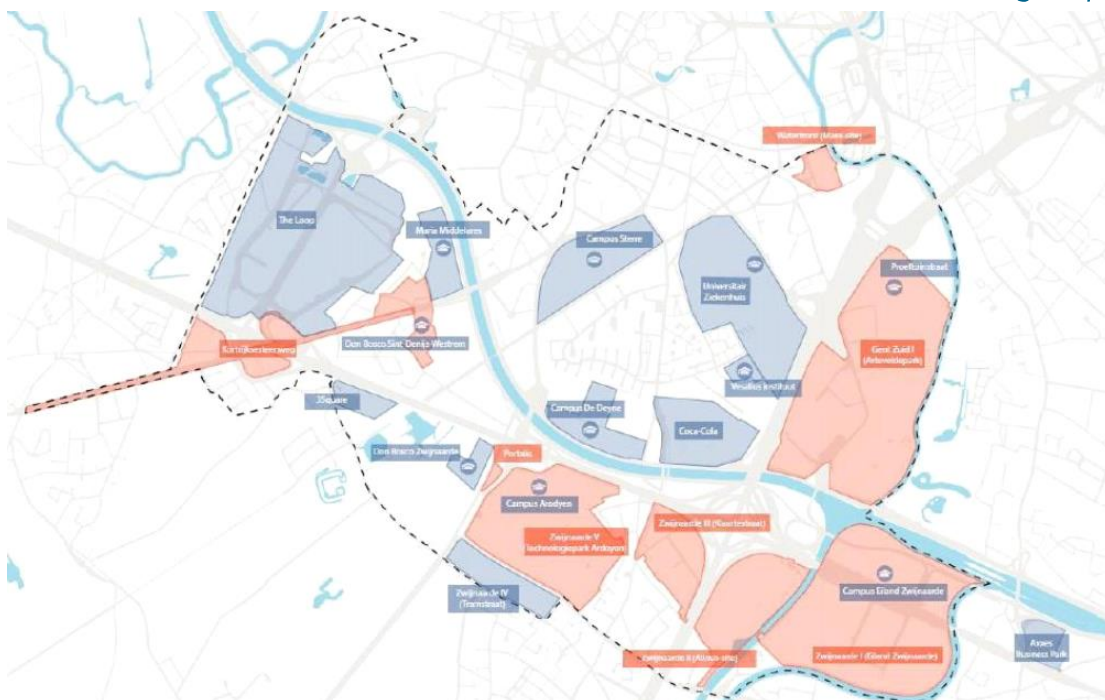
Figuur 14: Recreatief fietsroutenetwerk incl. indicatieve weergave plangebied (Bron: Geopunt)

2.5 Mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek

De Zuidelijke Mozaïek wordt gevormd door de schil rond de zuidelijke R4 parallel met de E40, met al van ontwikkelingen rond de woonkernen (Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde, de ruime stationsomgeving Gent-Sint-Pieters en Merelbeke): onder meer The Loop, de Ghelamco-Arena, scholencampussen (Don Bosco, UGent), ziekenhuiscampussen (Maria Middelaers, UZ), diverse bedrijventerreinen en dense commerciële ontwikkelingen (N43, Ardoyen, Eiland Zwijnaarde,...).

De ontwikkeling van de Zuidelijke Mozaïek kadert in de algemene evolutie waarbij steeds meer grootschalige functies zich buiten de traditionele stadskern gaan vestigen, en toekomstige ontwikkelingen zullen die trend waarschijnlijk nog versterken. Deze evoluties hebben de noodzaak tot het ontwikkelen van ringstructuren versterkt, ringstructuren die zich gezien de tijdsgeest vooral op individueel gemotoriseerd verkeer hebben georiënteerd, terwijl openbaar vervoer en fietsnetwerk nog sterk van het radiale concept doordrongen bleven. De dominante randstedelijke verkeersinfrastructuren zorgen vandaag voor behoorlijke barrières zodat het moeilijk is om er een volwaardig fiets- en OV-netwerk uit te bouwen. Die ontwikkelingen zijn dermate groot dat Gent evolueert naar een zogenaamde stedelijke polycentrische structuur. Bovenop de spreiding van diverse activiteiten (wonen, werken, winkelen, onderwijs) ontstaat er meer ruimtelijke en mobiliteitsinteractie tussen verschillende randstedelijke kernen onderling. Dit doorbreekt ten dele het historische radiale verplaatsingspatroon, met de nodige gevolgen op vlak van mobiliteit.

Binnen de strategische mobiliteitsvisie van de stad Gent wordt er gepleit om de Zuidelijke Mozaïek als één geheel te bekijken. In de mobiliteitsstudie voor de Zuidelijke Mozaïek moet de gezamenlijke impact nagegaan worden van de ontwikkelingen in dit gebied, maar de studie moet ook zeer uitdrukkelijk multimodaal opgevat zijn. Er moet m.a.w. ook en zelfs in eerste instantie aandacht zijn voor voetgangers- en fietsvoorzieningen en collectief vervoer in dit gebied. De focus in de studie ligt op het realiseren van concrete maatregelen voor de verschillende deelgebieden op korte termijn.



Figuur 15: Zuidelijke Mozaïek met aanduiding plangebied

Het plangebied valt net buiten de scope van de mobiliteitsstudie 'Zuidelijke Mozaïek'.

2.6 Geplande/gewenste circulatiewijzigingen

Momenteel is er op de R4 binnenring een afrit naar Sluisweg. Deze afrit is de snelste en meest logische route voor inrijdend verkeer uit oostelijke richting. Uit communicatie met de gemeente blijkt dat Agentschap Wegen en Verkeer deze afrit wenst te sluiten, enerzijds wegens gevaar voor congestie op de R4, anderzijds wegens het conflict met de fietssnelweg langs de binnenring van de R4 die de afrit kruist. Omwille van dit laatste conflict, is AWV ook een haalbaarheidsstudie gestart voor het voorzien van een fietstunnel ter hoogte van dit punt.



Figuur 16: Kruising F40 met afrit R4 Binnenring (bron: Google Maps)

Zoals beschreven in §2.2 wordt er in het mobiliteitsplan sprake van het invoeren van eenrichtingsverkeer op de gehele Sluisweg in westelijke richting. Dit is niet verenigbaar met bovenstaand voorstel van Agentschap Wegen en Verkeer om de afrit van de R4 af te sluiten.

De intentie van het invoeren van dit eenrichtingsverkeer op de gehele Sluisweg is om sluipverkeer in de Verlorenbroodstraat, die doorheen woonwijken loopt te beperken. De gemeente Merelbeke wenst grote verkeersintensiteiten door deze woonwijk te vermijden en het verkeer van en naar het plangebied af te wikkelen via de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring.

3 Bereikbaarheidsprofiel

3.1 Zacht verkeer

De Sluisweg (zijtak richting plangebied) is niet uitgerust met voorzieningen voor voetgangers of fietsers. Voetgangers en fietsers mengen zich met gemotoriseerd verkeer. Tussen de R4 Binnenring en de Sluisweg is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig. Dit fietspad maakt deel uit van de fietssnelweg F40 (zie §2.3).

Ter hoogte van het plangebied is er een oversteekvoorziening aanwezig zodat fietsers de Sluisweg veilig kunnen kruisen. Fietsers moeten hierbij voorrang verlenen aan gemotoriseerd verkeer. De aanwezige snelheidsremmers vestigen de aandacht op de oversteekvoorziening. Ter hoogte van de oversteekvoorziening geldt een snelheidsregime van 30 km/u.



Figuur 17: Oversteekvoorziening voor fietsers tussen R4 Binnenring en Sluisweg (bron: Google Maps)

Ten westen van het plangebied zijn fietspaden aanwezig aan de beide zijden van de Schelde. De fietspaden maken deel uit van de fietssnelweg F404 (zie §2.3) en zorgen voor een vlotte verbinding met het centrum van Gent.



Figuur 18: Fietssnelweg F404 Merelbeke – Gent ter hoogte van plangebied (oostelijke zijde van de Schelde) (bron: Google Maps)

Ten oosten van het plangebied kruist de afrit van de R4 Binnenring het dubbelrichtingsfietspad. Gemotoriseerd verkeer moet hierbij voorrang verlenen aan de fietsers. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft aangegeven deze afrit te willen afsluiten (zie §2.6).



Figuur 19: Kruising F40 met afrit R4 Binnenring (bron: Google Maps)

Ten noorden en oosten van het plangebied zijn verschillende trage wegen aanwezig. De merendeel van deze trage wegen hebben voornamelijk een recreatief karakter.



Figuur 20: Trage wegen in de directe omgeving plangebied (Bron: Trage wegen)

3.2

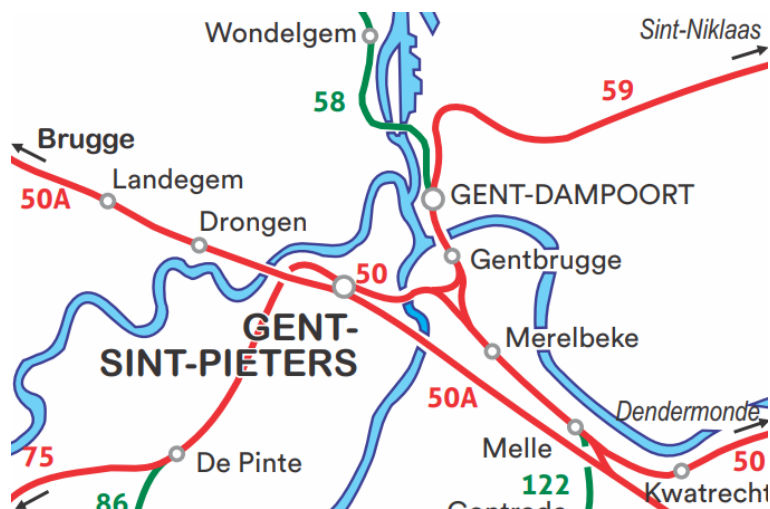
Openbaar vervoer

3.2.1

Trein

Het dichtstbijzijnde station, is het station van Merelbeke op ca. 2,5 km afstand van het plangebied. Daarnaast ligt Gent-Sint-Pieters op ca. 4 km van het plangebied. Deze afstand is te ver om beschouwd te worden als een aanvaardbare wandelafstand, maar mag wel beschouwd worden als een ideale afstand om per (elektrische) fiets of via het openbaar vervoer te overbruggen.

Het station van Merelbeke ligt op de spoorlijn Brussel – Aalst – Gent en wordt 3 keer per uur per richting bediend. Gent-Sint-Pieters kent een uitgebreide bediening met rechtstreekse verbindingen naar onder andere Brussel, Antwerpen, Kortrijk, Brugge en Oostende.



Figuur 21: Netplan NMBS (bron: Belgiantrain)

3.2.2

Bus

De dichtstbijzijnde bushalte is de halte 'Gent Arteveldestadion' op ca. 750m van het plangebied. Deze halte wordt 3 keer per uur per richting bediend door Lijn 19 Arteveldestadion – Sint-Pietersstation – Blaarmeersen. Via deze buslijn is er verbinding met station Gent-Sint-Pieters.

Daarnaast is de bushalte 'Merelbeke Ringvaartstraat' gelegen ten oosten van het plangebied. Deze halte ligt op ca. 1 km en wordt bediend door lijnen 40, 41 en 42. Deze lijnen kennen een frequentie van 1 tot 2x/u per richting en voor verbinding richting Oudenaarde, Melle en het centrum van Gent.

3.3

Gemotoriseerd verkeer

Zoals reeds aangegeven wordt het plangebied ontsloten via de Sluisweg (zijtak van de Sluisweg met dezelfde naam). Deze zijtak geeft enkel toegang tot het plangebied, de jachthaven en de kade van de Ringvaart ten zuiden van de R4 Binnenring. Het kruispunt Sluisweg x zijtak Sluisweg betreft een voorrangsgeregeld kruispunt. Ter hoogte van het kruispunt geldt een snelheidsregime van 30 km/u.



Figuur 22: Luchtfoto kruispunt Sluisweg x zijtak Sluisweg (Bron: Google Maps)

Beide wegen zijn geselecteerd als lokale wegen en kennen een 2x1 wegprofiel. Op de Sluisweg bedraagt de maximaal toegelaten snelheid 30 km/u ter hoogte van het kruispunt met de zijtak Sluisweg. Op de overige delen van de Sluisweg geldt een snelheidsregime van 50 km/u, op de zijtak van de Sluisweg is dit 70 km/u.



Figuur 23: Doorsnede zijtak Sluisweg (bron: Google Maps)



Figuur 24: Doorsnede Sluisweg (bron: Google Maps)

Via de Sluisweg ontsluit het plangebied richting de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring naar het hoger wegennet. Deze rotonde betreft een dubbelstrooksrotonde met enkele toeritten. Enkel op de afrit van de R4 binnenring zijn er twee opstelstroken aanwezig. De kruisingen met de fietsinfrastructuur van onder ander de fietssnelweg F40 verloopt ongelijkvloers.



Figuur 25: Rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring (bron: Google Maps)

De R4 binnenring is rechtstreeks aangesloten op deze rotonde, de R4 buitenring is bereikbaar via de zuidelijke tak van de rotonde die via de Ottergembrug toegang geeft tot de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x op- en afrit R4 buitenring x Nieuwescheldestraat. De zuidelijke tak van deze rotonde is momenteel nog niet aangesloten. In de toekomst wordt met de realisatie van het project Scheldelindeweg het (vracht)verkeer van en naar bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III

rechtstreeks aangesloten op de R4². Dit zit ook reeds vervat in het druktebeeld van het verkeersmodel (zie §3.4).



Figuur 26: Ronde Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x Op- en afrit R4 buitenring (bron: Google Maps)

De R4 is geselecteerd als Vlaamse hoofdweg. De R4 binnenring is gelegen ten noorden van de Ringvaart, de R4 buitenring ten zuiden van de Ringvaart. Zowel op de binnenring als buitenring zijn er 2 rijstroken aanwezig en geldt er een snelheidsregime van 90 km/u. Via de noordelijke tak van de Ottergemsesteenweg Zuid is er verbinding met de E17 richting Antwerpen.



Figuur 27: Ontsluitende wegen (bron: Google Maps)

Zoals reeds aangegeven in §2.6 is het plangebied momenteel ook bereikbaar via de afrit van de R4 ten oosten van het plangebied. Agentschap Wegen en Verkeer wenst deze afrit af te sluiten. Verkeer richting de site zal daarom steeds via de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring rijden. In voorliggende mobiliteitsstudie wordt vanuit een worstcase benadering reeds aangenomen dat al het inrijdend verkeer via de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring rijdt.

² [Project Scheldelindeweg - nieuwe ontsluitingsweg Bedrijventerrein Zwijnaarde II en III | Stad Gent](#)

Ook voor het uitrijdend verkeer wordt vanuit een worstcase benadering aangenomen dat alle verkeer via de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring rijdt. Momenteel is het nog mogelijk voor uitrijdend verkeer richting Merelbeke-centrum om via de Sluisweg en de Verlorenbroodstraat naar het op- en afrittencomplex van de R4 aan de N444 Hundelgemsteenweg te rijden. Zoals aangegeven in §2.6 wenst de gemeente Merelbeke sluipverkeer via deze route te vermijden. In §7.1 wordt hier verder op ingegaan.

3.4 Drukbeeld

Om zicht te krijgen op de verkeersstromen in de directe omgeving van het plangebied wordt gebruik gemaakt van modeldata van het Regionaal Verkeersmodel v.4.2.2. voor toekomstjaar 2030. In dit toekomstscenario worden alle geplande projecten die behoren tot het beslist beleid opgenomen. Dit omvat zowel ruimtelijke als infrastructurele projecten. Een uitgebreid overzicht van de projecten die opgenomen zijn in het model kan teruggevonden worden op de website de Vlaamse overheid³.

Vanuit het verkeersmodel zijn geen gedetailleerde kruispuntintensiteiten beschikbaar. Onderstaand wordt inzicht gegeven in de verwachte kruispuntintensiteiten aan de hand van een kalibratietool.

Volgende kruispunten die instaan voor de ontsluiting van het plangebied worden hierbij besproken:

- Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring
- Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring

De intensiteiten worden weergegeven in personenauto-equivalenten (pae). In de berekening van de pae's wordt:

- Een personenauto als 1,0;
- Een vrachtwagens als 2,3 geteld.

3.4.1 Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring⁴



A: Ottergemsesteenweg Zuid (noordelijke tak)

B: Sluisweg

C: Ottergemsesteenweg Zuid (zuidelijke tak)

D: Op- en afrit R4 binnenring

Ochtendspits 8u-9u

	A	B	C	D
A	0	35	189	233
B	33	0	14	17
C	417	32	0	208
D	488	37	200	0

Avondspits 17u-18u

	A	B	C	D
A	0	75	315	495
B	38	0	31	49
C	272	52	0	345
D	252	48	204	0

³ [OmniTRANS next Analytics \(dat.nl\)](https://datatools.vlaanderen.be/omniTRANS-next)

⁴ de tak naar de Ghelamco Arena zit niet opgenomen in het verkeersmodel. Er kunnen dan ook geen intensiteiten weergegeven worden voor deze tak.

3.4.2

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring



A: Ottergemsesteenweg Zuid

B: Nieuwescheldestraat

C: Op- en afrit R4 buitenring

Ochtendspits 8u-9u

	A	B	C
A	0	235	93
B	219	0	330
C	111	431	0

Avondspits 17u-18u

	A	B	C
A	0	235	93
B	219	0	330
C	111	431	0

3.5

Verkeersafwikkeling referentiesituatie

Om een beter inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling van de kruispunten wordt gebruik gemaakt van het softwarepakket Vistro van PTV. Op basis van de verkeersintensiteiten en de verschillende parameters van de kruispunten wordt er aan de hand van verkeerskundige formules en methodes een berekening gemaakt van zowel de afwikkeling, de gemiddelde wachtrij en -tijd van zowel de verschillende takken als globaal van het kruispunt. Voor de berekening van de afwikkeling van de kruispunten wordt er gebruik gemaakt van de analysemethode zoals opgenomen in de HCM.

De verzadigingsgraad of intensiteit over capaciteit verhouding geeft aan welk percentage van de voertuigen die zich aandienen kunnen verwerkt worden tijdens de beschikbare groentijd. Waarbij de capaciteit wordt berekend door de maximale capaciteit van een rijstrook per tijdseenheid (verzadigingsintensiteit) te vermenigvuldigen met het percentage aan beschikbare groentijd per tijdseenheid (cyclus).

De verzadigingsgraad is dan ook een goede indicator voor de afwikkeling van het kruispunt. Hierbij wordt onderstaande tabel gehanteerd voor de beoordeling van de verzadigingsgraden bij een lichtengeregeld kruispunt.

Tabel 1: Beoordeling verzadigingsgraad

Verzadigingsgraad	Beschrijving
< 80%	Er is geen sprake van afwikkelingsproblemen
80-90%	Lichte filevorming is mogelijk, zonder ernstige gevolgen voor de capaciteit
90-100%	Matige filevorming met een kritische afwikkelcapaciteit tot gevolg
>100%	Ernstige filevorming met ernstige capaciteitsproblemen

3.5.1

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de verkeersafwikkeling in de referentiesituatie 2030 van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Hieruit blijkt dat er met name een moeizamere afwikkeling te verwachten is tijdens de avondspits op de noordelijke tak van de rotonde. Tijdens de ochtendspits is de verzadigingsgraad en wachttijd het hoogst op de zuidelijke tak van de rotonde.

Tabel 2: Verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	35 pae/u	40%	7,3 s	2 vtg
		Tak C	189 pae/u			
		Tak D	233 pae/u			
Tak B	Sluisweg	Tak C	14 pae/u	12%	8,3 s	0 vtg
		Tak D	17 pae/u			
		Tak A	33 pae/u			
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	208 pae/u	77%	20,4 s	8 vtg
		Tak A	417 pae/u			
		Tak B	32 pae/u			
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	488 pae/u	50%	9,2 s	3 vtg
		Tak B	37 pae/u			
		Tak C	200 pae/u	18%	4,7 s	1 vtg

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

Tabel 3: Verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	75 pae/u	92%	33,4 s	14 vtg
		Tak C	315 pae/u			
		Tak D	495 pae/u			
Tak B	Sluisweg	Tak C	31 pae/u	18%	7,6 s	1 vtg
		Tak D	49 pae/u			
		Tak A	38 pae/u			
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	345 pae/u	67%	13,7 s	5 vtg
		Tak A	272 pae/u			
		Tak B	52 pae/u			
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	252 pae/u	34%	7,8 s	1 vtg
		Tak B	48 pae/u			
		Tak C	204 pae/u	21%	5,8 s	1 vtg

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

3.5.2

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de verkeersafwikkeling in de referentiesituatie 2030 van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring. Dit kruispunt kent een vlotte afwikkeling tijdens beide piekmomenten.

Tabel 4: Verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	6,6 s	1 vtg
		Tak C	93 pae/u			
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	7,2 s	2 vtg
		Tak A	219 pae/u			
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	8,4 s	3 vtg
		Tak B	431 pae/u			

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

Tabel 5 Verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	6,6 s	1 vtg
		Tak C	93 pae/u			
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	7,2 s	2 vtg
		Tak A	219 pae/u			
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	8,4 s	3 vtg
		Tak B	431 pae/u			

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

3.6 Verkeersveiligheid

Op de website⁵ van het Agentschap Wegen en Verkeer staat de meest recente algemene lijst gepubliceerd met de gevaarlijke punten in Vlaanderen. Het betreft een dynamische lijst, gebaseerd op recente ongevalsgegevens. Hierbij baseert men zich op ongevalsgegevens over een periode van 3 jaar. De huidige lijst is samengesteld op basis van ongevalsgegevens van de periode 2019-2021.

Voor het berekenen van gevaarlijke punten wordt gebruik gemaakt van de 531-score.

- Een gewicht van 5 voorgeven aan elk dodelijk gewond slachtoffer;
- 3 aan elk zwaargewond slachtoffers;
- 1 aan elk lichtgewond slachtoffer.

Een punt wordt 'gevaarlijk' (= 'zwart') genoemd, als op die plaats minstens 3 ongevallen gebeurd zijn in drie jaar tijd en op die manier een score van 15 behaald wordt.

In deze berekening wegen ongevallen met voetgangers, fietsen en bromfietsen zwaarder door. Zo wordt aan elke fietser, voetganger of bromfietser een verhogingsfactor van 1,7 toegekend.

Elk van deze punten heeft reeds een screening achter de rug en er is ook reeds bepaald wat er moet gebeuren voor deze rotondes:

- Voor sommige punten zijn al aanpassingen gepland op korte of middellange termijn.
- Op sommige locaties worden quickwins uitgevoerd.

⁵ Bron: <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>

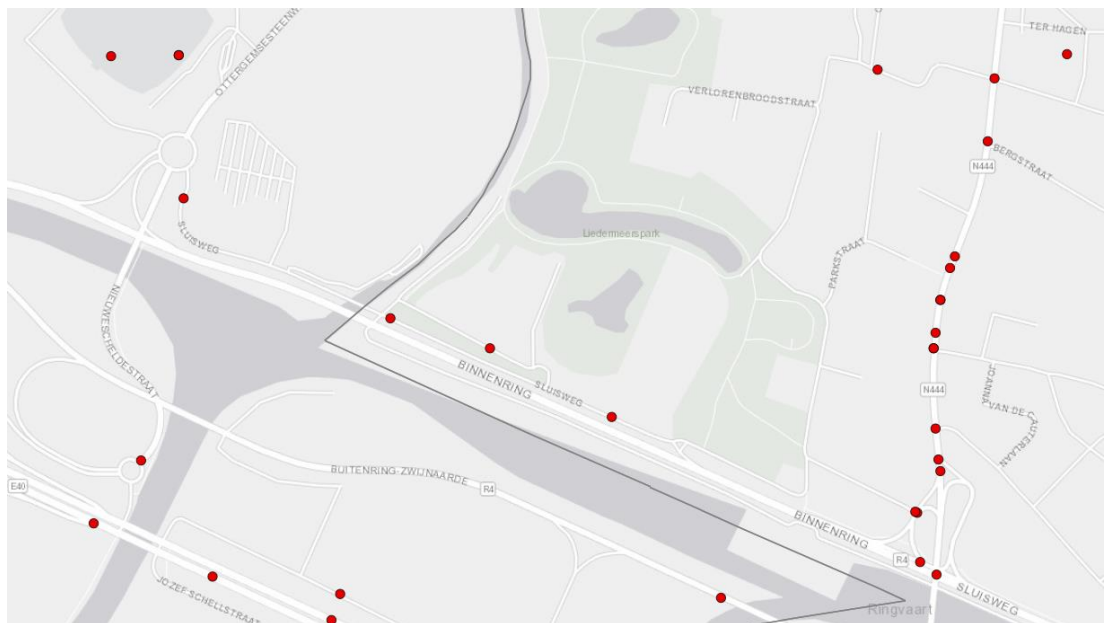
- Sommige punten worden verder onderzocht om na te gaan wat de oorzaken zijn van de ongevallen.
- Voor sommige punten werden er geen infrastructurele problemen gevonden. Hier liggen andere oorzaken aan de basis (bv: dronken rijden of GSM gebruik).

Op basis van de meest recente gegevens zijn er geen gevaarlijke punten geselecteerd op de directe ontsluitende wegen van het plangebied. In de ruimere omgeving zijn er wel twee gevaarlijke punten geselecteerd, namelijk op de rotonde N444 x R4a x Plataan en op de E17 ten westen van het plangebied.

Bijkomend geeft onderstaande figuur een overzicht van de ongevallen met lichamelijke letsels, die in de omgeving van het plangebied gebeurd zijn voor de periode 2020-2022. Op de Sluisweg ter hoogte van het plangebied vonden in die periode 3 ongevallen plaats. Bij 2 daarvan waren fietsers betrokken, waarvan bij 1 ongeval enkel fietsers betrokken waren.

In de omgeving van de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring werd 1 ongeval geregistreerd. Dit betreft een ongeval tussen een fietser en een bromfiets dat plaatsvond op het fietspad dat ter hoogte van de rotonde ongelijkvloers kruist met het overig gemotoriseerd verkeer.

Op de rotonde Ottergemsteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring vond een eenzijdig ongeval plaats met een motorfiets.



Figuur 28: Verkeersongevallen in de omgeving van het plangebied (bron: Statbel)

4 Mobiliteitsprofiel

4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn er reeds twee bedrijven aanwezig binnen het plangebied: GLS en Innovia (inmiddels stopgezet). Om inzicht te hebben in de hoeveelheid bijkomend verkeer wordt maximaal getracht inzicht te krijgen in de huidige verkeersgeneratie.

Hiertoe werd een doorsnedetelling uitgevoerd op de in- en uitrit van GLS. De doorsnedetelling op de toegang van GLS werd uitgevoerd van 19 maart 2024 tot 26 maart 2024. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersgeneratie van GLS op een gemiddelde werkdag.

Tabel 6: Verkeersgeneratie GLS o.b.v. doorsnedetelling

	In	Uit
Etmaal	426	426
OSP	17	33
ASP	34	30

Op het moment van deze doorsnedetelling waren de activiteiten van Innovia reeds stopgezet, waardoor het niet mogelijk was om de huidige verkeersgeneratie van Innovia te tellen. Aangezien er geen verdere informatie bekend is omtrent de verkeersgeneratie van de activiteiten van Innovia wordt in voorliggende effectbespreking abstractie gemaakt van dit verkeer. Dit kan beschouwd worden als worstcase benadering.

4.2 Toekomstige situatie

De hoofdfunctie zoals beschreven in §1.3 is relatief ruim gedefinieerd. Om de effecten van het planvoornemen in te schatten wordt uitgegaan van twee mogelijke scenario's:

- Scenario 1: 100% kennisbedrijvigheid
- Scenario 2: 60% KMO en 40% kantoren

In de volgende paragrafen worden de kencijfers die gehanteerd zullen worden voor elk van de functies verder geduid. Vervolgens wordt voor elk van de scenario's de totale verwachte verkeersgeneratie in beeld gebracht.

Bij wijze van worstcase benadering wordt hierbij uitgegaan van een trendscenario op vlak van modal split. Zo wordt voor de werknemers uitgegaan van de huidige modal split van de werkplaatsen in Merelbeke (woonwerkpendel 2021-2022). In §7.2 wordt de impact van een modal shift scenario besproken.

4.2.1 Kencijfers

4.2.1.1 Kantoren

4.2.1.1.1 Werknemers

- Grootte gemiddelde arbeidsplaats:
 - De CROW spreekt over een gemiddelde van 30 m² bvo per arbeidsplaats en verwijst hiervoor naar 'De Bedrijfslocatiemonitor'.
 - Het richtlijnenboek MOBER spreekt over een waarde tussen de 10 m² en de 16 m² bvo per arbeidsplaats.
 - Er wordt gekozen om in de onderstaande berekening uit te gaan van 20 m² per arbeidsplaats of 5 werknemers per 100 m² bvo.

- Er wordt aangenomen dat elke werknemer dagelijks gemiddeld 2,5 werk gerelateerde verplaatsingen maakt
- Modal split⁶ – autogebruik: 78%
- Het aanwezigheidspercentage bedraagt maximaal 75%. Dit wil zeggen dat in de loop van de dag 75% van de werknemers een verplaatsing maken van en naar de kantoorlocatie. Dit percentage houdt zowel rekening met ziekte, vakantie als het aandeel thuiswerk van de werknemers. Hierbij wordt er uitgegaan van een aandeel thuiswerk van 20%, hetgeen als een worstcasebenadering beschouwd kan worden gelet op de recente trends in de transitie van het traditionele kantoorgebouw naar flexibele kantoorruimtes, waarbij het kantoor dient als ontmoetingsplek, vergaderruimte en omgeving om samen te werken.
- Dagverdeling⁷:

Werkdagochtend		Werkdagmiddag	
Aandeel: 19,5%		Aandeel: 13,0%	
In: 96,2%	Uit: 3,8%	In: 5,7%	Uit: 94,3%

4.2.1.1.2 Bezoekers

- Aantal bezoekers: Uit het richtlijnenboek MOBER (MOW, 2018) wordt afgeleid dat bij kantoren met commerciële dienstverlening het gemiddeld aantal bezoekers per werknemers tussen de **0,125 en 0,313** bedraagt.
- Modal Split – Autogebruik⁸:
 - Voor zakelijk verkeer naar randgemeentes van grootstedelijke gebieden bedraagt het autogebruik **75%**.
 - Op basis van OVG-data is de wagenbezettingsgraad voor zakelijke verplaatsingen gemiddeld **1,09**.
- Dagverdeling⁹:

Werkdagochtend		Werkdagmiddag	
Aandeel: 7,0%		Aandeel: 13,0%	
In: 71,4%	Uit: 28,6%	In: 30,8%	Uit: 69,2%

4.2.1.1.3 Leveranciers

Uit het richtlijnenboek MOBER blijkt dat leveringen aan kantoorgebouwen meestal als niet-significant worden beschouwd voor de verkeersstroom van en naar de site. De verplaatsingen gebeuren volledig buiten de reguliere spitsmomenten.

4.2.1.2 Kennisbedrijvigheid

4.2.1.2.1 Werknemers

- Aantal werknemers: 2,25 werknemers per 100m² bvo
- Modal split¹⁰ – autogebruik: 78%

⁶ Bron: Woonwerkpendel Merelbeke 2021-2022

⁷ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling kantoren

⁸ Bron: Richtlijnenboek MOBER, modal split zakelijke verplaatsingen

⁹ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling zakelijke verplaatsingen

¹⁰ Bron: Woonwerkpendel Merelbeke

- Aanwezigheidspercentage: 85%¹¹
- Dagverdeling¹²:

Werkdagochtend		Werkdagavond	
Aandeel: 19,5%		Aandeel: 13,0%	
In: 96,2%	Uit: 3,8%	In: 5,7%	Uit: 94,3%

4.2.1.2.2 Bezoekers

- Aantal bezoekers¹¹: 1 per 10 werknemers
- Modal Split – Autogebruik¹¹: 90% autobestuurder
- Dagverdeling¹³:

Werkdagochtend		Werkdagavond	
Aandeel: 7,0%		Aandeel: 13,0%	
In: 71,4%	Uit: 28,6%	In: 30,8%	Uit: 69,2%

4.2.1.2.3 Leveranciers

Uit het richtlijnenboek MOBER blijkt dat leveringen aan kantoorgebouwen meestal als niet-significant worden beschouwd voor de verkeersstroom van en naar de site. Hetzelfde wordt aangenomen voor kennisbedrijvigheid. De verplaatsingen gebeuren volledig buiten de reguliere spitsmomenten.

4.2.1.3 KMO

4.2.1.3.1 Werknemers

- Aantal werknemers: 1,3 werknemers per 100m² bvo
- Modal split¹⁴ – autogebruik: 78%
- Aanwezigheidspercentage: 90%
- Dagverdeling¹⁵:

Werkdagochtend		Werkdagavond	
Aandeel: 8,2%		Aandeel: 7,5%	
In: 64,0%	Uit: 36,0%	In: 37,8%	Uit: 62,2%

4.2.1.3.2 Vrachtverkeer

Voor de KMO zone is het aandeel vrachtverkeer berekend. Hierbij wordt aangenomen dat 35% van het gegenereerd verkeer van een KMO zone beschouwd kan worden als logistiek verkeer¹⁶. Voor de dagverdeling van het logistiek verkeer worden de cijfers van verschillende onderzochte industriegebieden gebruikt¹⁷:

¹¹ Bron: Mobiliteitsplan eilandje Zwijnaarde

¹² Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling kantoren

¹³ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling zakelijke verplaatsingen

¹⁴ Bron: Woonwerkpendel Merelbeke

¹⁵ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling KMO

¹⁶ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), Zwaar verkeer bedrijvenzones

¹⁷ Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018), dagverdeling KMO

Werkdagochtend		Werkdagavond	
Aandeel: 6,1%		Aandeel: 6,1%	
In: 52,0%	Uit: 48,0%	In: 47,9%	Uit: 52,1%

4.2.2 Verkeersgeneratie

Op basis van bovenstaande kencijfers en het planvoornemen zoals beschreven in §1.3 geeft onderstaande tabel een overzicht van de te verwachten verkeersgeneratie van het planvoornemen van elk van de scenario's.

Hieruit blijkt dat scenario 2 (60% KMO – 40% kantoren) zowel op etmaalbasis als tijdens de maatgevende spitsmomenten resulteert in de hoogste verkeersgeneratie. Bij wijze van worstcase benadering wordt voor de effectbespreking op vlak van mobiliteit uitgegaan van scenario 2.

Tabel 7: Totale verkeersgeneratie scenario 1 en 2

	Scenario 1		Scenario 2	
	In	Uit	In	Uit
Etmaal	705	705	1035	1035
OSP	222	9	236	32
ASP	9	146	31	164

4.3 Bijkomende verkeersgeneratie

Zoals beschreven in §4.1 zijn er in de huidige situatie reeds functies aanwezig binnen het plangebied. Dit verkeer zit ook vervat in de beschrijving van het druktebeeld. Om inzicht te hebben in de hoeveelheid bijkomend verkeer wordt de verkeersgeneratie van de huidige activiteiten (GLS) zoals beschreven in §4.1 in mindering gebracht van de verkeersgeneratie van het planvoornemen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bijkomende verkeersgeneratie van elk van de scenario's ten opzichte van de huidige situatie.

Tabel 8: Bijkomende verkeersgeneratie t.o.v. huidige activiteiten (GLS)

	Scenario 1		Scenario 2	
	In	Uit	In	Uit
Etmaal	279	279	609	609
OSP	205	-24	219	-1
ASP	-25	116	-3	134

4.4 Parkeer- en stallingsbehoefte

Op basis van bovenstaand mobiliteitsprofiel kan ook de maximale parkeerbehoefte geraamd worden. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 508 parkeerplaatsen in scenario 1 (100% kennisbedrijvigheid) en 507 parkeerplaatsen in scenario 2 (60% KMO – 40% kantoren). Dit komt neer op 1,2 parkeerplaatsen per 100m² bvo.

Om de stallingsbehoefte te bepalen wordt reeds uitgegaan van een modal shift naar 30%. Op die manier worden de fietsenstallingen zeker voldoende groot gedimensioneerd. Dit resulteert in een stallingsbehoefte van 187 fietsenstallingen in scenario 1 (100% kennisbedrijvigheid) en 198 fietsenstallingen in scenario 2 (60% KMO – 40% kantoren). Dit komt neer op ca. 0,4 tot 0,5 fietsenstallingen per 100m² bvo.

5 Toekomstige situatie

5.1 Toedeling

Voor de toedeling van het bijkomend verkeer wordt uitgegaan van dezelfde toedeling zoals gehanteerd in een eerdere mobiliteitsstudie voor een projectontwikkeling binnen het plangebied.

Gezien de goede fietsbereikbaarheid van het plangebied ten opzichte van de omliggende woonkernen werd hier aangenomen dat het gemotoriseerd verkeer vooral gericht zal zijn op het hoger wegennet. Er wordt uitgegaan van onderstaande toedeling:

- 50% van het verkeer van/naar de op- en afrit UZ van de E17 via de Ottergemsesteenweg Zuid. Via dit op- en afrittencomplex kan de E17 (Antwerpen, Kortrijk) en de E40 (Brussel, Oostende) bereikt worden. Een klein deel zal via deze route van of naar het centrum van Gent rijden via de Corneel Heymanslaan.
- 25% van het verkeer van/naar R4 binnenring
- 25% van het verkeer van/naar R4 buitenring

5.2 Toekomstig druktebeeld

Onderstaand wordt er een overzicht gegeven van het toekomstige druktebeeld op de ontsluitende kruispunten van het plangebied. Dit op basis van het druktebeeld in de referentiesituatie, de bijkomende verkeersgeneratie en de verwachte toedeling van het verkeer.

5.2.1 Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring



A: Ottergemsesteenweg Zuid (noordelijke tak)

B: Sluisweg

C: Ottergemsesteenweg Zuid (zuidelijke tak)

D: Op- en afrit R4 binnenring

Ochtendspits 8u-9u

Impact planvoornemen

	A	B	C	D
A	0	110	0	0
B	0	0	0	0
C	0	55	0	0
D	0	55	0	0

Toekomstige situatie

	A	B	C	D
A	0	145	189	233
B	33	0	14	17
C	417	87	0	208
D	488	92	200	0

Avondspits 17u-18u

Impact planvoornemen

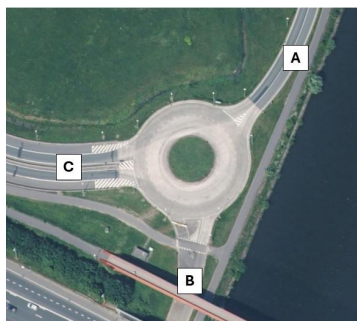
	A	B	C	D
A	0	0	0	0
B	66	0	34	34
C	0	0	0	0
D	0	0	0	0

Toekomstige situatie

	A	B	C	D
A	0	75	315	495
B	104	0	65	83
C	272	52	0	345
D	252	48	204	0

5.2.2

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring



A: Ottergemsesteenweg Zuid

B: Nieuwescheldestraat

C: Op- en afrit R4 buitenring

Ochtendspits 8u-9u

Impact planvoornemen

	A	B	C
A	0	0	0
B	0	0	0
C	55	0	0

Toekomstige situatie

	A	B	C
A	0	235	93
B	219	0	330
C	166	431	0

Avondspits 17u-18u

Impact planvoornemen

	A	B	C
A	0	0	34
B	0	0	0
C	0	0	0

Toekomstige situatie

	A	B	C
A	0	235	127
B	219	0	330
C	111	431	0

5.3

Toekomstige verkeersafwikkeling

Om een inzicht te krijgen in de impact van het planvoornemen op de afwikkeling van de ontsluitende kruispunten wordt opnieuw gebruik gemaakt van het softwarepakket Vistro van PTV (zie §3.5).

Onderstaand wordt per kruispunt een overzicht gegeven van de toekomstige verkeersafwikkeling, na de realisatie van het planvoornemen, dit voor beide maatgevende piekmomenten.

5.3.1

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de toekomstige verkeersafwikkeling van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Door de realisatie van het planvoornemen neemt vooral in de ochtendspits de verzadigingsgraad op de zuidelijke tak van de rotonde toe. Tijdens de avondspits zal de afwikkeling op de noordelijke tak, die reeds een moeizame afwikkeling kende in de referentiesituatie nog moeizamer verlopen.

Tabel 9: Toekomstige verkeersafwikkeling: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	145 pae/u	50%	8,8 s	3 vtg
		Tak C	189 pae/u			
		Tak D	233 pae/u			
Tak B	Sluisweg	Tak C	14 pae/u	12%	8,3 s	0 vtg
		Tak D	17 pae/u			
		Tak A	33 pae/u			
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	208 pae/u	96%	47,1 s	15 vtg
		Tak A	417 pae/u			
		Tak B	87 pae/u			
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	488 pae/u	61%	12,5 s	4 vtg
		Tak B	92 pae/u			
		Tak C	200 pae/u	19%	5,3 s	1 vtg

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

Tabel 10: Toekomstige verkeersafwikkeling: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	75 pae/u	97%	45,2 s	17 vtg
		Tak C	315 pae/u			
		Tak D	495 pae/u			
Tak B	Sluisweg	Tak C	65 pae/u	38%	10,8 s	2 vtg
		Tak D	83 pae/u			
		Tak A	104 pae/u			
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	345 pae/u	67%	13,7 s	5 vtg
		Tak A	272 pae/u			
		Tak B	52 pae/u			
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	252 pae/u	35%	8,1 s	2 vtg
		Tak B	48 pae/u			
		Tak C	204 pae/u	22%	6,0 s	1 vtg

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

5.3.2

Kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de toekomstige verkeersafwikkeling op het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring. Dit kruispunt blijft ook in de toekomstige situatie een vlotte afwikkeling kennen.

Tabel 11: Toekomstige verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldenstraat x op- en afrit R4 buitenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	6,6 s	1 vtg
		Tak C	93 pae/u			
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	46%	7,7 s	2 vtg
		Tak A	219 pae/u			
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	166 pae/u	53%	9,3 s	3 vtg
		Tak B	431 pae/u			

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

Tabel 12: Toekomstige verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldenstraat x op- en afrit R4 buitenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	I	V/C	Wachttijd	Wr. Max
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	35%	7,0 s	2 vtg
		Tak C	127 pae/u			
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	7,2 s	2 vtg
		Tak A	219 pae/u			
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	8,4 s	3 vtg
		Tak B	431 pae/u			

I = intensiteit (pae) - Wt = Wachttijd (sec./vtg) - Wr = Wachtrij (vtg) - V/C = verzadigingsgraad

6 Mobiliteitseffecten

6.1 Impact op ontsluiting

6.1.1 Zacht verkeer

De huidige bereikbaarheid van het plangebied voor voetgangers en fietsers werd reeds beschreven in §3.1. Het plangebied is vlot bereikbaar van de omliggende kernen en het centrum van Gent via de verschillende fietspaden die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Zoals beschreven in §7.4. van de startnota wordt er bij de ontwikkeling van de omliggende bedrijvigheid gestreefd naar een kwalitatieve aansluiting op de noordelijk gelegen waardevolle groenblauwe structuren. Indien ook de trage wegen binnen het plangebied zouden worden doorgetrokken, vergroot dit de doorwaadbaarheid van het gebied.

6.1.2 Openbaar vervoer

De huidige bereikbaarheid van het plangebied voor openbaar vervoer werd reeds beschreven in §3.2. Het voorgenomen plan voorziet geen wijzigingen in het openbaar vervoersaanbod. Zo blijven de haltes en frequenties van de bussen in de omgeving van het plangebied ongewijzigd.

6.1.3 Gemotoriseerd verkeer

De huidige bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer werd reeds beschreven in §3.3. Het voorgenomen plan voorziet geen wijzigingen aan deze bereikbaarheid. De ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer blijft geënt op de Sluisweg.

Zoals reeds beschreven in §2.6 wordt wel reeds rekening gehouden met het afsluiten van de afrit van de R4 en de streefbeeld van de gemeente om sluipverkeer in de Verlorenbroodstraat te vermijden. Bijgevolg wordt alle verkeer toebedeeld aan de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring.

6.2 Impact op verkeersafwikkeling

De impact op de verkeersafwikkeling van de verschillende ontsluitende kruispunten zal beoordeeld worden aan de hand van onderstaand significantiekader, dat tegelijkertijd rekening houdt de verwachte evolutie t.o.v. de referentiesituatie en met de absolute score in de geplande toestand.

Tabel 13: Significantiekader verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer - verzadigingsgraad

Verzadigings- graad toekomstige situatie (incl.plan)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentietoestand (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5%- punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50%- punt	20 à 50%- punt	10 à 20%- punt	5 à 10%- punt		5 à 10%- punt	10 à 20%- punt	20 à 50%- punt	> 50%- punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

* procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten.

Onderstaande tabellen geven per kruispunt een overzicht van de beoordeling van de afwikkeling voor zowel de ochtend- als avondspits.

Hieruit zal blijken dat de realisatie van het planvoornemen resulteert in een negatief effect (effectscore -2) op de verkeersafwikkeling van de Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring tijdens de ochtendspits. De verzadigingsgraad neemt hier tot van 77% naar 96%. Tijdens

de avondspits wordt een beperkt negatief effect verwacht op de noordelijke tak van de rotonde en Sluisweg zelf.

In §8.2 wordt milderende maatregelen voorgesteld om deze effecten beperken.

Tabel 14: Impact verkeersafwikkeling: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	35 pae/u	40%	145 pae/u	50%	0
		Tak C	189 pae/u		189 pae/u		
		Tak D	233 pae/u		233 pae/u		
Tak B	Sluisweg	Tak C	14 pae/u	12%	14 pae/u	12%	0
		Tak D	17 pae/u		17 pae/u		
		Tak A	33 pae/u		33 pae/u		
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	208 pae/u	77%	208 pae/u	96%	-2
		Tak A	417 pae/u		417 pae/u		
		Tak B	32 pae/u		87 pae/u		
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	488 pae/u	50%	488 pae/u	61%	0
		Tak B	37 pae/u		92 pae/u		
		Tak C	200 pae/u	18%	200 pae/u	19%	0

Tabel 15: Impact verkeersafwikkeling: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	75 pae/u	92%	75 pae/u	97%	-1
		Tak C	315 pae/u		315 pae/u		
		Tak D	495 pae/u		495 pae/u		
Tak B	Sluisweg	Tak C	31 pae/u	18%	65 pae/u	38%	-1
		Tak D	49 pae/u		83 pae/u		
		Tak A	38 pae/u		104 pae/u		
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	345 pae/u	67%	345 pae/u	67%	0
		Tak A	272 pae/u		272 pae/u		
		Tak B	52 pae/u		52 pae/u		
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	252 pae/u	34%	252 pae/u	35%	0
		Tak B	48 pae/u		48 pae/u		
		Tak C	204 pae/u	21%	204 pae/u	22%	0

Tabel 16: Impact verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	235 pae/u	31%	0
		Tak C	93 pae/u		93 pae/u		
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	330 pae/u	46%	0
		Tak A	219 pae/u		219 pae/u		
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	166 pae/u	53%	0
		Tak B	431 pae/u		431 pae/u		

Tabel 17: Impact verkeersafwikkeling Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	235 pae/u	35%	0
		Tak C	93 pae/u		127 pae/u		
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	330 pae/u	43%	0
		Tak A	219 pae/u		219 pae/u		
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	111 pae/u	48%	0
		Tak B	431 pae/u		431 pae/u		

6.3 Impact op parkeren

De gemeente Merelbeke legt in haar stedenbouwkundige verordening geen normen op voor de functies die opgenomen worden binnen het planvoornemen.

Uitgangspunt in de ruimtelijke visie van voorliggend plan is dat de parkeerbehoefte op gepaste wijze moet opgevangen worden binnen het plangebied. De parkeerbehoefte voor voorliggend plan werd besproken in §4.4. Omgerekend naar een parkeerratio komt dit neer op 1,2 parkeerplaatsen en 0,5 fietsenstallingen per 100m² bvo.

6.4 Impact op verkeersveiligheid

In het kader van het planvoornemen worden er geen nieuwe ontsluitingspunten voorzien op het ontsluitend wegennet. Dit betekent dan ook dat er geen potentiële conflictlocaties bijkomen.

Er is reeds in de referentiesituatie een oversteekvoorziening aanwezig op de Sluisweg zodat het planvoornemen vlot en veilig bereikbaar is voor fietsers vanop de F40 fietssnelweg. Fietsers van en naar Gent kunnen via de zijtak van de Sluisweg rechtstreeks aansluiten op de F40 fietssnelweg. Op de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring kruist de fietsinfrastructuur ongelijkvloers.

7 Sensitiviteitstoets

Bovenstaande analyse gaat uit van een worstcase benadering van de mogelijke effecten op vlak van mobiliteit in kader van het planvoornemen:

- Binnen voorliggende studie wordt deels rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de huidige aanwezige activiteiten binnen het plangebied. Echter was het niet mogelijk om een concreet beeld te vormen van de bedrijfssite Innovia aangezien deze activiteiten inmiddels zijn stopgezet. Bijgevolg werd hiervan abstractie gemaakt bij de effectbespreking, hetgeen dan ook als worstcase beschouwd kan worden.
- Voor de referentiesituatie werd uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor referentiesituatie 2030 uit het Regionaal verkeersmodel. Hierbij wordt reeds rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.
- Op vlak van verkeersgeneratie wordt in voorliggende effectbespreking uitgegaan van een worstcase benadering inzake kencijfers. Zo wordt voor de 40% ondersteunende kantoren uitgegaan van kencijfers voor reguliere kantoren. De kantoren zullen echter van ondersteunende aard zijn, waardoor kan aangenomen worden dat de verkeersgeneratie ook lager zal zijn.
- In voorliggende effectbespreking wordt reeds uitgegaan van geplande en/of gewenste circulatiewijzigingen in de directe omgeving van het plangebied. Bij wijze van worstcase benadering wordt alle in- en uitkomend verkeer daarom toebedeeld aan de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Dit wordt verder toegelicht in §7.1.
- Voorliggende effectbespreking gaat uit van een trendscenario op vlak van modal split. Zoals beschreven in §1.3 is één van de doelstellingen van voorliggend plan om in te zetten op duurzame modi. Dit wordt verder toegelicht in §7.2.

Er kan dan ook gesteld worden dat de te verwachten effecten op vlak van mobiliteit bij de realisatie van voorliggend plan, zoals beschreven in voorliggende nota, uitgaan van een **worstcase benadering**. De effectieve effecten zullen dan naar alle waarschijnlijkheid ook lager liggen. Waardoor de te verwachten impact ook beperkter zal zijn.

7.1 Impact geplande/gewenste circulatiewijzigingen

Zoals besproken in §2.6 en §3.3 zijn er enkel circulatiewijzigingen gewenst en/of gepland in de omgeving van het plangebied die impact hebben op de ontsluiting van het plangebied. In de effectbespreking werd hier reeds rekening mee gehouden bij de toedeling van het bijkomend verkeer, waardoor alle verkeer werd toebedeeld aan het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Dit geeft dan ook een worstcase beeld van de verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Indien de geplande en/of gewenste circulatiewijzigingen niet zouden doorgevoerd worden is de impact op de besproken ontsluitende kruispunten dan ook kleiner.

In dat geval zal een deel van het verkeer afgewikkeld worden via de Verlorenbroodstraat en de N444 Hundelgemsteenweg. Gelet op de tonnagebeperking voor +3,5ton vanuit de Sluisweg richting de Verlorenbroodstraat en de enkelrichting in de Verlorenbroodstraat van west naar oost is dit sowieso enkel mogelijk voor uitrijdend autoverkeer. Er kan aangenomen worden dat het maar om een beperkt aandeel van het verkeer gaat, waardoor de impact in dit geval beperkt zal zijn.

7.2 Impact modal shift

Zoals besproken in §1.3 is één van de doelstellingen van voorliggend plan om in te zetten op duurzame modi. In de effectbespreking werd uitgegaan van een worstcase inschatting van de bijkomende verkeersgeneratie door uit te gaan van het huidig autogebruik. Bij een evolutie naar meer duurzaam

verplaatsingsgedrag zullen de effecten sowieso kleiner zijn. De mogelijkheden om via een sturend parkeerbeleid de effecten te milderen wordt besproken in §8.2.3.

Om duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren werd voor het bepalen van de stallingsbehoefte reeds uitgegaan van een aandeel fiets van 30%.

8 Conclusie en milderende maatregelen

8.1 Conclusie

In voorliggende mobiliteitsstudie wordt een inschatting gemaakt van de mobiliteitseffecten die gepaard gaan met het gewenste planvoornemen van het RUP Sluisweg te Merelbeke.

Het planvoornemen voorziet geen wijzigingen aan de voorzieningen voor **voetgangers en fietsers**. Het plangebied is vlot bereikbaar van de omliggende kernen en het centrum van Gent via de verschillende fietspaden die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Zoals beschreven in §7.4 van de startnota wordt er bij de ontwikkeling van de omliggende bedrijvigheid gestreefd naar een kwalitatieve aansluiting op de noordelijk gelegen waardevolle groenblauwe structuren. Hierbij worden mogelijk ook trage wegen geïntegreerd in het plangebied. Dit zou de doorwaadbaarheid van het gebied vergroten.

Ook op vlak van **openbaar vervoer** worden er geen wijzigingen verwacht ten opzichte van de referentiesituatie.

Om de effecten op de **verkeersafwikkeling** van de ontsluitende kruispunten in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten van het regionaal verkeersmodel voor de referentiesituatie 2030. In dit toekomstscenario worden alle geplande projecten die behoren tot het beslist beleid opgenomen. Dit omvat zowel ruimtelijke als infrastructurele projecten. Vervolgens wordt hieraan het bijkomend verwacht verkeer toebedeeld.

Uit deze analyse blijkt dat er een negatief effect verwacht wordt op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. In §8.2 wordt toegelicht hoe deze effecten gemilderd kunnen worden.

Uitgangspunt in de ruimtelijke visie van voorliggend plan is dat de **parkeerbehoefte** op gepaste wijze moet opgevangen worden binnen het plangebied. Hiertoe werd een suggestie gedaan voor een parkeer- en stallingsratio.

Op vlak van **verkeersveiligheid** wordt er met de realisatie van het planvoornemen geen nieuw ontsluitingspunt voorzien op het ontsluitend wegennet.

8.2 Aanbevelingen en milderende maatregelen

Zoals besproken in §6.2 wordt een negatief effect (effectscore -2) verwacht op de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring tijdens de ochtendspits. Om dit effect te milderen tot een beperkt negatief effect (effectscore -1) moet de bijkomende verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits beperkt worden tot ca. 160 PAE. Dit kan via een aantal mogelijkheden:

- Beperken van het ruimtelijk programma
- Gewijzigde verhouding hoofd- en nevenfunctie
- Bewerkstelligen van modal shift door beperken van het aantal parkeerplaatsen

8.2.1 Beperken ruimtelijk programma

Een eerste mogelijkheid om de effecten te milderen tot een aanvaardbaar effect is het beperken van het ruimtelijke programma. Om geen negatief effect meer te hebben mag de maximale bruto vloeroppervlakte 31.795 m² bedragen. Dit komt neer op een inkrimping van het ruimtelijk programma met 25% (met behoud van dezelfde verdeelsleutel tussen hoofd- en nevenfuncties).

8.2.2 Gewijzigde verhouding hoofd- en nevenfunctie

Een andere mogelijkheid is om het maximaal toegelaten aandeel aan ondersteunende kantoren te verlagen. Deze ondersteunende kantoren hebben proportioneel een grotere verkeersgeneratie tijdens de spitsuren dan KMO. Om geen negatief effect meer te hebben mag het aandeel kantoren maximaal 27% bedragen. Dit komt dan op maximaal 11.446 m² ondersteunende kantooruimte binnen de totale bruto vloeroppervlakte van 42.393 m².

8.2.3 Bewerkstelligen van modal shift door beperken van het aantal parkeerplaatsen

De 2 bovenstaande mogelijkheden grijpen rechtstreeks in op de totale verplaatsingsbehoefte voor alle modi samen. De vermelde drempelwaarden zijn berekend op basis van een scenario met ongewijzigd aandeel autogebruik. Bij een meer duurzame modal shift zullen de (negatieve) mobiliteitseffecten per definitie kleiner zijn. Er is dan geen marge om alsnog extra ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten.

Een alternatieve manier om de effectscores te beperken tot een beperkt negatief effect is om via een sturend parkeerbeleid enkel het aantal toegelaten auto's te beperken. Dat sturend parkeerbeleid moet dan wel meerledig zijn waarbij er wordt ingezet op het ontmoedigen van verplaatsingen met de auto en het aanmoedigen van verplaatsingen op duurzame wijze. Bij ongewijzigd verplaatsingsgedrag heeft dit automatisch tot gevolg dat er alsnog beperkingen zullen volgen voor het realiseerbare programma, maar niet in het geval van een duurzame modal shift.

Om de bijkomende verkeersgeneratie in de ochtendspits te beperken tot ca. 160 PAE moet het aandeel werknemers dat zich met de auto verplaatst dalen van 78% (huidig aandeel auto woonwerkpendel Merelbeke 2020-2021) tot 58%. Gelet op de doelstellingen met betrekking tot modal shift van de vervoerregio Gent specifiek voor de gemeente Merelbeke (zie §2.1.1) lijkt dit een ambitieuze maar haalbare optie mits er voldoende maatregelen worden genomen om deze modal shift te bewerkstelligen.

In dit modal split scenario wordt de parkeerbehoefte begroot op 383 parkeerplaatsen. Dit komt neer op 0,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo.

Enkel een parkeerratio opleggen is geen sluitende garantie om te vermijden dat dit alsnog leidt tot afwenteling van de parkeerdruk in de omgeving. Bijkomend moet er op het openbaar domein dan ook een restrictief parkeerregime ingevoerd worden en moet bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning een nota gevraagd worden met de voorgenomen acties die de aanvrager neemt om de bewerkstelligen dat er niet meer auto's worden aangetrokken dan toegelaten volgens de opgelegde parkeerratio.

Zoals beschreven in §4.4 werd bij de berekening van de stallingsbehoefte reeds uitgegaan van een aandeel fiets van 30%.

8.2.4 Impact op verkeersafwikkeling na milderende maatregelen

Onderstaand wordt inzicht gegeven in de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling op de ontsluitende kruispunten na mildering van de effecten.

Elk van de voorgestelde milderende maatregelen hebben als doel om de verkeersgeneratie vooral tijdens het drukste ochtendspitsuur te beperken. Als gevolg daarvan wordt ook de verkeersgeneratie tijdens het drukste avondspitsuur beperkt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bijkomende verkeersgeneratie na mildering. Net zoals in §4.3 wordt ook hier de verkeersgeneratie van en naar de huidige activiteiten in mindering gebracht om tot de bijkomende verkeersgeneratie te komen.

Tabel 18: Bijkomende verkeersgeneratie na milderende maatregelen

	Scenario 1		Scenario 2	
	In	Uit	In	Uit
Etmaal	138	138	489	489
OSP	160	-26	161	1
ASP	-27	86	-1	98

Na mildering van de effecten wordt er enkel een beperkt negatief effect verwacht op de zuidelijke tak van de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring. Op de overige kruispunten zijn geen negatieve effecten te verwachten. De afwikkeling op de noordelijke tak van de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring blijft moeizaam verlopen. Dit is in de referentiesituatie ook reeds het geval.

Tabel 19: Impact verkeersafwikkeling na mildering: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	35 pae/u	40%	116 pae/u	48%	0
		Tak C	189 pae/u		189 pae/u		
		Tak D	233 pae/u		233 pae/u		
Tak B	Sluisweg	Tak C	14 pae/u	12%	14 pae/u	12%	0
		Tak D	17 pae/u		17 pae/u		
		Tak A	33 pae/u		33 pae/u		
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	208 pae/u	77%	208 pae/u	90%	-1
		Tak A	417 pae/u		417 pae/u		
		Tak B	32 pae/u		72 pae/u		
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	488 pae/u	50%	488 pae/u	58%	0
		Tak B	37 pae/u		77 pae/u		
		Tak C	200 pae/u	18%	200 pae/u	19%	0

Tabel 20: Impact verkeersafwikkeling na mildering: Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4 binnenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid (noord)	Tak B	75 pae/u	92%	75 pae/u	96%	0
		Tak C	315 pae/u		315 pae/u		
		Tak D	495 pae/u		495 pae/u		
Tak B	Sluisweg	Tak C	31 pae/u	18%	56 pae/u	33%	0
		Tak D	49 pae/u		74 pae/u		
		Tak A	38 pae/u		86 pae/u		
Tak C	Ottergemsesteenweg Zuid (zuid)	Tak D	345 pae/u	67%	345 pae/u	67%	0
		Tak A	272 pae/u		272 pae/u		
		Tak B	52 pae/u		52 pae/u		
Tak D	Op- en afrit R4 binnenring	Tak A	252 pae/u	34%	252 pae/u	34%	0
		Tak B	48 pae/u		48 pae/u		
		Tak C	204 pae/u	21%	204 pae/u	22%	0

Tabel 21: Impact verkeersafwikkeling na mildering: Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: ochtendspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	235 pae/u	31%	0
		Tak C	93 pae/u		93 pae/u		
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	330 pae/u	45%	0
		Tak A	219 pae/u		219 pae/u		
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	151 pae/u	51%	0
		Tak B	431 pae/u		431 pae/u		

Tabel 22: Impact verkeersafwikkeling na mildering: Ottergemsesteenweg Zuid x Nieuwescheldestraat x op- en afrit R4 buitenring: avondspits

Tak	Weg	Richting	REF2030		Incl. planvoornemen		Score
			I	V/C	I	V/C	
Tak A	Ottergemsesteenweg Zuid	Tak B	235 pae/u	31%	235 pae/u	34%	0
		Tak C	93 pae/u		118 pae/u		
Tak B	Nieuwescheldenstraat	Tak C	330 pae/u	43%	330 pae/u	43%	0
		Tak A	219 pae/u		219 pae/u		
Tak C	Op- en afrit R4 buitenring	Tak A	111 pae/u	48%	111 pae/u	48%	0
		Tak B	431 pae/u		431 pae/u		

© Antea Group 2024

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.