

Veel gestelde vragen

RUP voor een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding te Wetteren

Versie 19 juni 2026



Inhoud

1.	Wat is een RUP en wat regelt het precies (en wat niet)?	3
2.	Waarom maakt de provincie dit RUP op?	3
3.	Voor welk gebied geldt het RUP (kaart/afbakening)?	3
4.	Waarom is een nieuwe Noord-Zuidverbinding nodig, er is toch al een brug?	3
5.	Wat zijn de doelstellingen/ambities van het RUP?	4
6.	Nog zo niet lang geleden werd onderzoek gedaan naar de NZ-verbinding in Wetteren, waarom moet het nu opnieuw gebeuren?	4
7.	Er is toch een goedgekeurd masterplan?	4
8.	Is het voorgaand onderzoek dan voor niets geweest?	4
9.	Waar vind ik de informatie over het voortraject en het RUP?	5
10.	Welke alternatieven worden in het RUP onderzocht?	5
11.	Klopt het dat voor de spoorwegbrug nu al een omgevingsvergunning wordt aangevraagd?	5
12.	Waarom wordt de spoorwegbrug in het RUP opgenomen? Als een omgevingsvergunning wordt verkregen, is dat toch overbodig?	5
13.	Hoe verloopt de RUP-procedure?	5
14.	Wanneer kan ik mijn mening geven over dit RUP?	6
15.	Hoe blijf ik op de hoogte?	7

1. Wat is een RUP en wat regelt het precies (en wat niet)?

RUP staat voor **ruimtelijk uitvoeringsplan**: een juridisch bindend plan waarmee de overheid (gemeente, provincie of gewest) de bodembestemming van een bepaald gebied vastlegt. Het bepaalt concreet wat er op een perceel gebouwd, verbouwd of ingericht mag worden en welke activiteiten er mogelijk zijn (zoals wonen, werken, natuur, infrastructuur, ...). Een RUP opgemaakt door de provincie, is een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, afgekort PRUP. Voor de opmaak van een RUP geldt een specifieke procedure (**RUP-procedure**).

2. Waarom maakt de provincie dit RUP op?

De vraag naar een **kwantitatieve Noord-Zuidverbinding** in Wetteren bestaat al lang. Het gaat dan over een brug over de spoorweg (ter vervanging van de gelijkgrondse spoorwegovergang aan de Wetterstraat) en een nieuwe brug over de Schelde (de bestaande brug ter hoogte van de Astridlaan is versleten). Een nieuwe Noord-Zuidverbinding kan niet zomaar gebouwd worden: er is een **ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)** voor nodig. Omdat het gaat om een verbinding buiten de grenzen van Wetteren, volgens het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent, maakt de provincie het RUP op.

3. Voor welk gebied geldt het RUP (kaart/afbakening)?

Op dit moment weten we nog niet precies waar de **spoorwegbrug** en de **nieuwe Scheldebrug** zullen komen. Dat wordt nog onderzocht in het **RUP** en de **plan-MER**. Wel is al bekend in welk groter gebied de Noord-Zuidverbinding moet komen. Dat gebied noemen we de **zoekzone**. Deze zoekzone vind je in de **startnota**. De startnota wordt in het najaar van 2026 getoond aan alle inwoners, zodat iedereen ze kan bekijken en erop kan reageren.

4. Waarom is een nieuwe Noord-Zuidverbinding nodig, er is toch al een brug?

Dat klopt, je kan momenteel in Wetteren van het noorden naar het zuiden van de gemeente rijden. Je steekt dan de spoorweg over in de Wetterstraat en neemt de Scheldebrug aan de Astridlaan. Maar de gelijkgrondse spoorwegovergang ter hoogte van de Wetterstraat is gevaarlijk, het is immers een drukke goederenspoorlijn. Je staat er ook regelmatig in de file omdat de slagbomen vaak dicht zijn omwille van de vele treinen die er rijden. De brug over de Schelde lijkt nog wel goed, maar is van 1954 en versleten. De brug moet ook hoger, zodat er grotere containerschepen onder kunnen.

Er is nood aan een meer **kwantitatieve Noord-Zuidverbinding**: een brug over de spoorweg en een nieuwe brug over de Schelde. Vraag daarbij is waar de twee nieuwe bruggen best komen. Voor de spoorwegbrug is dat niet zo moeilijk, technisch en ruimtelijk is de keuze beperkt. Voor de Scheldebrug ligt dat anders. Als de nieuwe brug in het centrum blijft, is het heel moeilijk om gevaarlijke verkeerssituaties, zoals ter hoogte van het Felix Beernaertsplein en de Coopallaan - op te lossen. Maar de brug verplaatsen buiten het centrum heeft een grote impact op die omgeving en op de Scheldevallei. Het is dus een ingewikkelde puzzel, die maar een antwoord kan krijgen na een grondig milieuonderzoek (**plan-MER**) en een **RUP-procedure**.

5. Wat zijn de doelstellingen/ambities van het RUP?

Met het RUP wil de provincie zorgen voor een kwalitatieve verbinding tussen het noorden en het zuiden van de gemeente. Er zijn verschillende redenen om de huidige verbinding te verbeteren. Een **spoorwegbrug**, ter vervanging van de gelijkgrondse spoorwegovergang ter hoogte van de Wetterstraat, zorgt voor meer veiligheid en een betere doorstroming van het verkeer tussen de Noord- en de Zuidlaan. Een **nieuwe Scheldebrug** moet ervoor zorgen dat er minder auto- en vrachtverkeer is in het centrum. Dat komt de leefbaarheid ten goede en maakt de milieuhinder kleiner. Door de nieuwe Scheldebrug hoger te bouwen, kunnen er bovendien grotere schepen op de Schelde, wat een vereiste is voor de binnenvaart tussen Gent en Antwerpen. De nieuwe verbinding zorgt ook dat het bedrijventerrein Stookte beter ontsloten wordt op de E40.

6. Nog zo niet lang geleden werd onderzoek gedaan naar de NZ-verbinding in Wetteren, waarom moet het nu opnieuw gebeuren?

Inderdaad, het project begint niet van nul. In 2022 en 2023 deden Lokaal Bestuur Wetteren, provincie Oost-Vlaanderen, Infrabel, de Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer al voorbereidend onderzoek. Het **voortraject** leverde belangrijke inzichten op. Nu wordt de volgende noodzakelijke stap genomen: de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Pas als de provincieraad het RUP goedkeurt, zal de locatie van de **kwalitatieve Noord-Zuidverbinding** definitief zijn.

7. Er is toch een goedgekeurd masterplan?

Een masterplan en een RUP zijn twee verschillende dingen. Een **masterplan** toont de ideeën en wensen voor de toekomst van een gebied. Het laat zien hoe men het gebied graag zou zien evolueren, maar legt nog niets definitief vast. Een **ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)** is een officieel en juridisch bindend plan waarmee de overheid (gemeente, provincie of gewest) de bodembestemming van een bepaald gebied vastlegt. Waar een masterplan zegt wat je **wil** (visie en richting), zegt een RUP wat je **mag** (bindende regels). Niet alle ideeën uit een masterplan worden automatisch uitgevoerd, daar gaat eerst grondig onderzoek aan vooraf. Voor de nieuwe Noord-Zuidverbinding gebeurt dat onderzoek in de **plan-MER** en de **RUP-procedure**.

8. Is het voorgaand onderzoek dan voor niets geweest?

Dat is gelukkig niet het geval! De onderzoeksgegevens van het voortraject worden in het RUP opgenomen, gescreend en verder uitgediept. Omdat het milieuonderzoek van RUP's zo belangrijk is, heeft de overheid specifieke regels opgesteld: die vind je terug in het plan-Milieu Effecten Rapport (MER).

Een **plan-MER** is een rapport dat nagaat welke gevolgen een plan of programma kan hebben voor het milieu. Bij het opstellen van een RUP is het verplicht om zo'n plan-MER te maken. Hierin wordt bekeken wat de effecten zijn op de mens en het leefmilieu (bijv. water, bodem, ruimte, lucht en geluid). Niet alleen het plan zelf wordt onderzocht, maar ook andere mogelijk (redelijke) oplossingen. Als er negatieve effecten zijn, stelt het plan-MER maatregelen voor om die te voorkomen of te beperken. De informatie uit het plan-MER wordt vervolgens gebruikt om een goed onderbouwde beslissing te nemen over het plan.

9. Waar vind ik de informatie over het voortraject en het RUP?

Je vindt alle informatie op de website van de provincie:

Voortraject: <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/ruimtelijke-planning/projecten/wetteren-noord-zuidverbinding.html>

RUP en plan-MER: <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/ruimtelijke-planning/projecten/prup-voor-de-noord-zuidverbinding-te-wetteren.html>

10. Welke alternatieven worden in het RUP onderzocht?

In deze fase van de RUP-procedure (de opstartfase) zijn alle opties nog mogelijk. Alle mogelijke oplossingen binnen de **zoekzone** worden bekeken en met elkaar vergeleken. In de volgende stap, de **alternatievennota**, gebeurt een eerste milieuscreening. Op basis daarvan maken we het onderscheid tussen redelijke en onredelijke scenario's. Alleen de **redelijke scenario's** worden in de plan-MER diepgaand onderzocht. De **alternatievennota** maakt deel uit van de startnota, die je kan inkijken in najaar 2026.

11. Klopt het dat voor de spoorwegbrug nu al een omgevingsvergunning wordt aangevraagd?

Dat klopt. In het najaar van 2026 wordt deze ingediend. Voor Infrabel is het sluiten van de spoorwegovergang in de Wetterstraat dringend, omdat een gelijkgrondse overgang niet langer verantwoord is op de drukke (goederen)spoorlijn. Je staat er ook vaak in de file: de slagbomen zijn vaak dicht want er rijden meerdere treinen per uur. Het scenario waarbij de overweg ter hoogte van de Wetterstraat wordt gesloten zonder alternatief is voor een vlotte mobiliteit niet wenselijk. Een spoorwegtunnel is technisch niet haalbaar. Het enige alternatief is een brug over de spoorlijn, die de Noordlaan en de Zuidlaan rechtstreeks met elkaar verbindt. Hiervoor vraagt Infrabel een **omgevingsvergunning** aan. Als de omgevingsvergunning verleend wordt, is alvast één onderdeel van de kwalitatieve Noord-Zuidverbinding gerealiseerd!

12. Waarom wordt de spoorwegbrug in het RUP opgenomen? Als een omgevingsvergunning wordt verkregen, is dat toch overbodig?

De spoorwegbrug maakt deel uit van de kwalitatieve Noord-Zuidverbinding die het noorden en zuiden van de gemeente beter met elkaar zal verbinden. Dat bleek in het voortraject en wordt nu dus ook in het RUP op die manier bekeken en onderzocht. Om de nieuwe spoorwegbrug aan te leggen is een RUP niet noodzakelijk: de Vlaamse codex voorziet in de mogelijkheid om de spoorwegbrug aan te leggen zonder bestemmingswijziging. Daarom wacht Infrabel niet op het RUP en vraagt de **omgevingsvergunning** nu al aan.

13. Hoe verloopt de RUP-procedure?

In de Vlaamse regelgeving is bepaald hoe een RUP moet worden opgemaakt. De procedure bestaat uit 7 stappen:

1. Startnota (incl. alternatievenonderzoek)
2. Een inspraakronde (publieke consultatie)
3. Scopingnota
4. Voorontwerp RUP
5. Ontwerp en openbaar onderzoek
6. Behandeling bezwaren
7. Definitieve goedkeuring

1. Startnota

In de **startnota** beschrijven we waarom we het plan opmaken. We formuleren de **plandoelstellingen** helder en duiden een **zoekzone** aan waarbinnen het RUP gesitueerd zal zijn. In de startnota leggen we uit welke **redelijke alternatieven we verder onderzoeken** en gaan we in op de **methodologie** van het milieuonderzoek.

2. Inspraakronde (publieke consultatie)

In deze inspraakronde kan je advies of opmerkingen geven op de startnota. De inspraakronde duurt 60 dagen.

3. Scopingnota

We verwerken de opmerkingen uit de inspraakronde en maken een **scopingnota** op. De scopingnota geeft definitief weer hoe we het milieuonderzoek uitvoeren. Dan kunnen we starten met de opmaak van **ontwerp-plan-MER**.

4. Voorontwerp-RUP

Op basis van de ontwerp-plan-MER en andere overwegingen (bijv. kostprijs) stelt de provincie (samen met Wetteren) het gewenste scenario voor. Dit scenario vertalen we in een eerste voorstel van **grafisch plan** en **stedenbouwkundige voorschriften**.

5. Ontwerp en openbaar onderzoek

Nadat de provincieraad een besluit heeft genomen over het voorontwerp-RUP, volgt het **openbaar onderzoek**. In deze inspraakronde kan je advies of bedenkingen geven op het **ontwerp-RUP**. De inspraakronde duurt 60 dagen.

6. Definitieve goedkeuring

De adviezen en bezwaren uit het openbaar onderzoek verwerken we tot een **definitief voorstel van RUP** (grafisch plan en voorschriften). Niet elke opmerking leidt tot een wijziging, maar de bezwaren moeten wel gemotiveerd behandeld worden.

De zevende en laatste stap omvat de **definitieve vaststelling van het RUP** en de publicatie van het besluit in het Belgisch Staatsblad.

14. Wanneer kan ik mijn mening geven over dit RUP?

Ook het onderdeel “participatie en inspraak” is vastgelegd binnen een RUP-procedure. Er moet minimaal tijdens de publieke consultatie en tijdens het openbaar onderzoek een inspraakmoment georganiseerd worden.

Voor het RUP Wetteren Noord-Zuidverbinding voorzien we de publieke consultatie in het najaar van 2026. In die periode organiseren we ook een infomarkt met gesprekken. Naast deze actie,

brenge we ook de klankbordgroep terug samen. De klankbordgroep gaf tijdens het voortraject input over verschillende thema's (mobiliteit, water, leefmilieu, ...). Ze bestaat uit experts en organisaties die over die thema's een inbreng aan het onderzoek kunnen geven. De klankbordgroep komt een eerste keer samen in het najaar van 2026.

Tijdens het verdere proces van het RUP organiseren we verschillende participatiemomenten. We kiezen ervoor om ruimere participatie te voorzien dan wat formeel nodig is. We organiseren acties voor zowel het brede publiek als voor specifieke groepen die, bijvoorbeeld, een grotere impact ondervinden van de plannen. We willen vooral horen wat de bezorgdheden zijn om deze mee te nemen in de zoektocht naar de meest logische en kwalitatieve puzzel voor de Noord-Zuidverbinding.

15. Hoe blijf ik op de hoogte?

- Je kan inschrijven op de digitale **nieuwsbrief** op de [projectpagina](#) van de Provincie.
- Je kan de website van de Provincie raadplegen:

RUP en plan-MER: oost-vlaanderen.be/prup-wetteren-noord-zuid

- Je kan de website van Lokaal Bestuur Wetteren raadplegen:

<https://www.wetteren.be/noordzuidverbinding>

- Met vragen kun je mailen naar: noordzuidwetteren@oost-vlaanderen.be