

PRUP EEN KWALITATIEVE NOORD-ZUIDVERBINDING TE WETTEREN

ALTERNATIEVENNOTA



1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	4
1.2	Zoekzone voor een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding	4
2	Omgevingsanalyse	6
2.1	Bestaande toestand	6
2.1.1	Het bebouwde weefsel	6
2.1.2	Abiotische kenmerken	14
2.1.3	Biotische kenmerken	19
2.1.4	Mobiliteit	26
2.1.5	Omgevingskwaliteit	28
2.2	Planologische context	31
2.2.1	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004)	31
2.2.2	Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen (in opmaak)	33
2.2.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wetteren (2015)	33
2.3	Juridische context	37
2.3.1	Bestemmingsplannen	37
2.3.2	Mobiliteitsplannen	45
2.3.3	Natuurplannen	49
2.4	Lopende projecten in de omgeving van het plangebied	50
2.4.1	Masterplan Scheldepark Wetteren	50
2.4.2	Ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen	50
2.4.3	Herinrichting afrit R4 in Laarne	51
2.4.4	Heraanleg N42 Oosterzelesteenweg tussen Wetteren en Zottegem	51
2.4.5	Gemeentelijk RUP Dassenveld (ST)	53
3	Voortraject Wetteren Noord-Zuidverbinding	54
3.1	Aanleiding en partnerschap	54
3.2	Principes en ambities van het voortraject	54
3.2.1	Kwalitatieve verkeersafwikkeling voor zowel bovenlokaal als lokaal verkeer	54
3.2.2	Ruimtelijke kwaliteit	55
3.2.3	Bereikbaarheid garanderen tussen beide stadsdelen	55
3.2.4	Stimulans duurzame mobiliteit	55
3.2.5	Maatschappelijke betaalbaarheid	55
3.2.6	Potentiële risico's	55
3.3	Uitgangspunten van het voortraject	56
3.3.1	Eén Scheldebrug, geen twee bruggen	56
3.3.2	Een brug over de spoorweg, geen tunnel	56
3.3.3	Het vrachtverkeer van bedrijventerrein Stookte anders omleiden?	56
3.4	Afwegingskader	56
3.4.1	Thema mobiliteit	56
3.4.2	Thema stedelijke en economische ontwikkeling	57
3.4.3	Thema leefbaarheid	57
3.4.4	Thema natuur en maatschappij	57
3.5	Scenario's en tracés	57
3.5.1	Chronologie van de onderzochte scenario's in het voortraject	57
3.5.2	Tracé-alternatieven voor de Scheldebrug	60
3.5.3	Tracé-alternatieven voor de Spoorwegbrug	63
3.5.4	Selectie van scenario's na toepassing afwegingskader	64
4	MER-reflectie op het voortraject	65
4.1	Reflectie op principes en ambities	65
4.2	Reflectie op uitgangspunten	66
4.2.1	Eén Scheldebrug, geen twee bruggen	66
4.2.2	Een brug over Schelde, geen tunnel	66
4.2.3	Het vrachtverkeer van bedrijventerrein Stookte anders omleiden?	66
4.3	Reflectie op afwegingskader	66
4.3.1	Discipline mobiliteit	66

4.3.2	Discipline geluid en trillingen	67
4.3.3	Discipline lucht en klimaat	67
4.3.4	Discipline bodem	67
4.3.5	Discipline water	67
4.3.6	Discipline biodiversiteit	68
4.3.7	Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	68
4.3.8	Discipline mens en ruimte	69
4.3.9	Discipline mens en gezondheid	69
4.3.10	Discipline klimaat	69
4.4	Conclusie m.b.t. het vooronderzoek	69
5	Verfijning toetsingskader i.f.v. het RUP	71
5.1	Aanvullen van de randvoorwaarden	71
5.1.1	Randvoorwaarden voor mobiliteit	71
5.1.2	Randvoorwaarden voor leefbaarheid	71
5.1.3	Randvoorwaarden voor erfgoedbescherming	71
5.2	Helder formuleren van plandoelstellingen	72
5.3	Inrichtingsprincipes voor interlokale wegen	73
6	Toepassen van toetsingskader i.f.v. de redelijke en onredelijke alternatieven	75
6.1	Scheldebrug	78
6.1.1	Toetsing aan de randvoorwaarden	78
6.1.2	Toetsing aan de plandoelstellingen	80
6.2	Spoorwegbrug	82
6.2.1	Toetsing aan de randvoorwaarden	82
6.2.2	Toetsing aan de plandoelstellingen	85
6.3	(On)Redelijke alternatieven	87
7	Vervolgstep: opmaak van de startnota	89

1 Inleiding

Voor het project van de kwalitatieve Noord-Zuidverbinding in Wetteren wordt een provinciaal RUP (PRUP) en plan-MER opgemaakt waarbij het integratiespoor wordt gevolgd.

Voorliggend alternatievennota wordt opgemaakt als eerste milieuscreening, nl. het onderzoek dat leidt tot de redelijke en onredelijke alternatieven (onderbouwing) voor de opmaak van een provinciaal RUP (PRUP) en plan-MER volgens de bepalingen van de Vlaamse decreetgeving en waarbij het integratiespoor wordt gevolgd. Deze alternatievennota wordt in de volgende stap van het PRUP en plan-MER als bijlage aan de startnota toegevoegd.

De alternatievennota brengt alle mogelijke alternatieven binnen het onderzoeksgebied in kaart en trechtert deze tot redelijke en onredelijke alternatieven. Het **eindpunt** van deze nota is een gemotiveerde lijst van alternatieven die in de volgende fase (het effectenonderzoek) diepgaand bestudeerd zullen worden. De onredelijke varianten worden in deze fase officieel "afgevoerd" met een duidelijke motivering waarom ze niet verder worden onderzocht.

1.1 Leeswijzer

De alternatievennota is opgebouwd uit 6 hoofdstukken.

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 gestart met een omgevingsanalyse waarbij de bestaande, planologische en juridische context in beeld wordt gebracht. Dit wordt aangevuld met een beschrijving van de lopende projecten in de omgeving van het plangebied in beeld wordt gebracht.

Aan de PRUP-fase ging een voortraject vooraf. Hoofdstuk 3 beschrijft wat het doel was van het voortraject en hoe het onderzoek werd uitgevoerd.

In hoofdstuk 4 wordt een kritische milieureflectie van het voortraject gedaan, t.t.z. de principes en ambities worden onder de loep genomen, alsook de randvoorwaarden, het vooropgestelde afwegingskader en de geselecteerde scenario's. Hoewel het vooronderzoek grondig en zorgvuldig werd uitgevoerd, is een kritische milieureflectie noodzakelijk om te toetsen of de gehanteerde principes, randvoorwaarden, het afwegingskader en de geselecteerde scenario's alle relevante milieu- en omgevingsaspecten voldoende, evenwichtig en expliciet hebben meegenomen. Het voortraject vertrok in belangrijke mate vanuit mobiliteitskundige en ruimtelijk-functionele overwegingen en hanteerde daarbij een geïntegreerd maar hoofdzakelijk kwalitatief afwegingskader. Een kritische milieureflectie laat toe om dit kader vanuit de verschillende MER-disciplines systematisch te screenen, eventuele lacunes of onderbelichte effectgroepen (zoals bodem, water, biodiversiteit, klimaatadaptatie of erfgoed) te identificeren en te verduidelijken waar deze aspecten verder en diepgaander onderzocht moeten worden. Op die manier wordt gewaarborgd dat de verdere planvorming (PRUP en plan-MER) steunt op een robuuste, transparante en juridisch verdedigbare milieubeoordeling, en dat redelijke en onredelijke alternatieven op een goed onderbouwde en objectieve manier kunnen worden onderscheiden.

In hoofdstuk 5 wordt het toetsingskader verfijnd in functie van de opmaak van het RUP en plan-MER.

In hoofdstuk 6 wordt het (verfijnde) toetsingskader toegepast i.f.v. het onderscheiden van de redelijke en onredelijke scenario's. Enkel de redelijke scenario's zullen in de startnota worden opgenomen en in de plan-MER diepgaand onderzocht.

1.2 Zoekzone voor een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding

Het PRUP heeft tot doel om de kwalitatieve Noord-Zuidverbinding in Wetteren milieukundig te onderzoeken en juridisch en planologisch te verankeren. Met Noord-Zuidverbinding wordt bedoeld een spoorwegtracé (een passage van de bestaande spoorweg, lijn 50) verbonden met een Scheldetracé (passage van de Schelde). Daarbij dienen de respectievelijke tracés aan te takken op de bestaande bovenlokale wegenis te Wetteren, nl. de Noordlaan/ Kwatrechtsesteenweg (N) en Zuidlaan (Z) voor de spoorwegtracés en de Coopallaan (N) en Noordlaan (Z) voor de Scheldetracés.

Bijgevolg bevat de voorgestelde plancontour minstens het centrum van Wetteren, inclusief de spoorweg met station van Wetteren, de Schelde inclusief de bestaande Scheldebrug, de Noordlaan (N400) en de Zuidlaan (N417). De grenzen van het plangebied zijn gebaseerd op de belangrijkste verkeersassen van Wetteren inclusief een buffer in alle richtingen. Op deze manier is er voldoende ruimte voorzien om eventuele milderende maatregelen/kruispunten binnen het plangebied te kunnen inrichten. Deze grenzen zijn als volgt bepaald:

- De Coopallaan met de Wetterensteenweg vormen de noordelijke grens van het plangebied, omdat de Wetterensteenweg de toegangsweg is tot het bedrijventerrein Stookte, waarvoor deze verbinding noodzakelijk is.
- In het oostelijke deel bevat het plangebied de aansluiting met het kruispunt Kapellendries (N407), Molenstraatje en Kasterstraat en het spoorstation van Wetteren. Daartussen is er een rechte verbinding gemaakt door de Markt van Wetteren en de Schoolstraat
- De zuidelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de Zuidlaan (N417) inclusief een brede buffer om eventuele kruispunten mogelijk te houden.
- Ten zuiden van de Schelde vormt de oostelijke grens van het bedrijventerrein van Kwatrecht de westelijke grens van het plangebied. Ten noorden van de Schelde vormt het gebied Bastenakkers en de Voordestraat de rest van de westelijke grens van het plangebied.

In functie van een zorgvuldige inpassing van de voorgestelde tracés is het plangebied op bepaalde plaatsen bewust iets ruimer afgebakend. Deze verbredingen laten toe om bijkomende technische, ruimtelijke en milieukundige optimalisaties te onderzoeken en waar nodig mee te nemen in het proces.



ORTHOFOTO

projectgebied

Figuur 1 Orthofoto van het plangebied

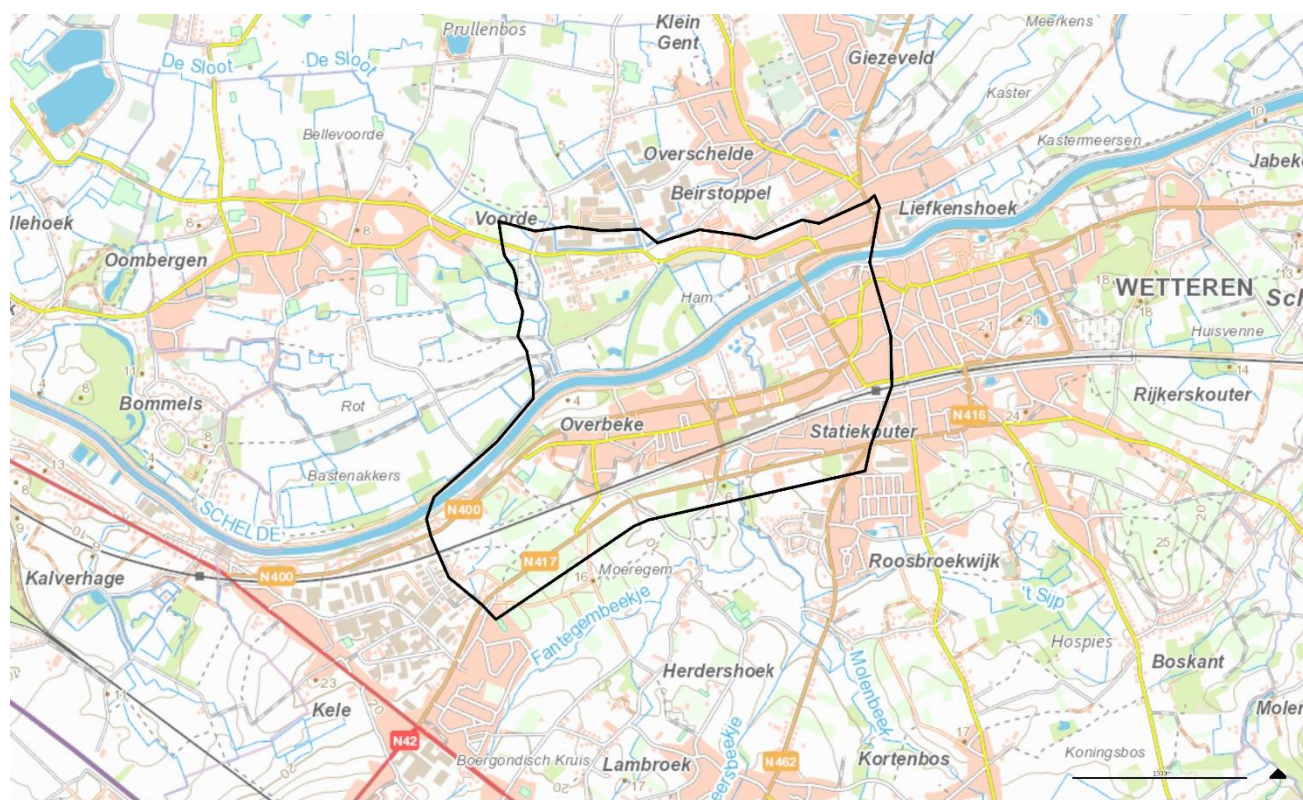
2 Omgevingsanalyse

2.1 Bestaande toestand

2.1.1 Het bebouwde weefsel

2.1.1.1 Algemene situering van Wetteren

Wetteren ligt op ongeveer 10 km ten oosten van Gent tussen het grootstedelijk gebied Gent en het regionaal stedelijk gebied Aalst. Het is gelegen aan de Schelde (Zeeschelde) en behoort tot het arrondissement van Dendermonde. Wetteren is omgeven door buurgemeenten Laarne in het noorden, Wichelen en Lede in het oosten, Sint-Lievens-Houtem in het zuiden en Melle en Destelbergen in het westen.



LIGGINGSPLAN



Figuur 2 Liggingplan van het plangebied

Voor de omliggende gemeenten heeft Wetteren de functie van een handels- en dienstencentrum. Er is een groot en gevarieerd (secundair) onderwijsaanbod, een campus van het algemeen stedelijk ziekenhuis, ... Wetteren behoort daarnaast ook tot de forenzenwoonzone van Gent.

Wetteren wordt gekenmerkt door enkele specifieke ruimtelijke aspecten die het ontstaan en de groei van Wetteren bepaald hebben: de ligging aan de Schelde, de diversiteit in traditionele landschappen, de ligging aan de rand van het grootstedelijk gebied Gent, de directe aansluiting op de autosnelweg E40, twee spoorlijnen die de gemeente doorkruisen.

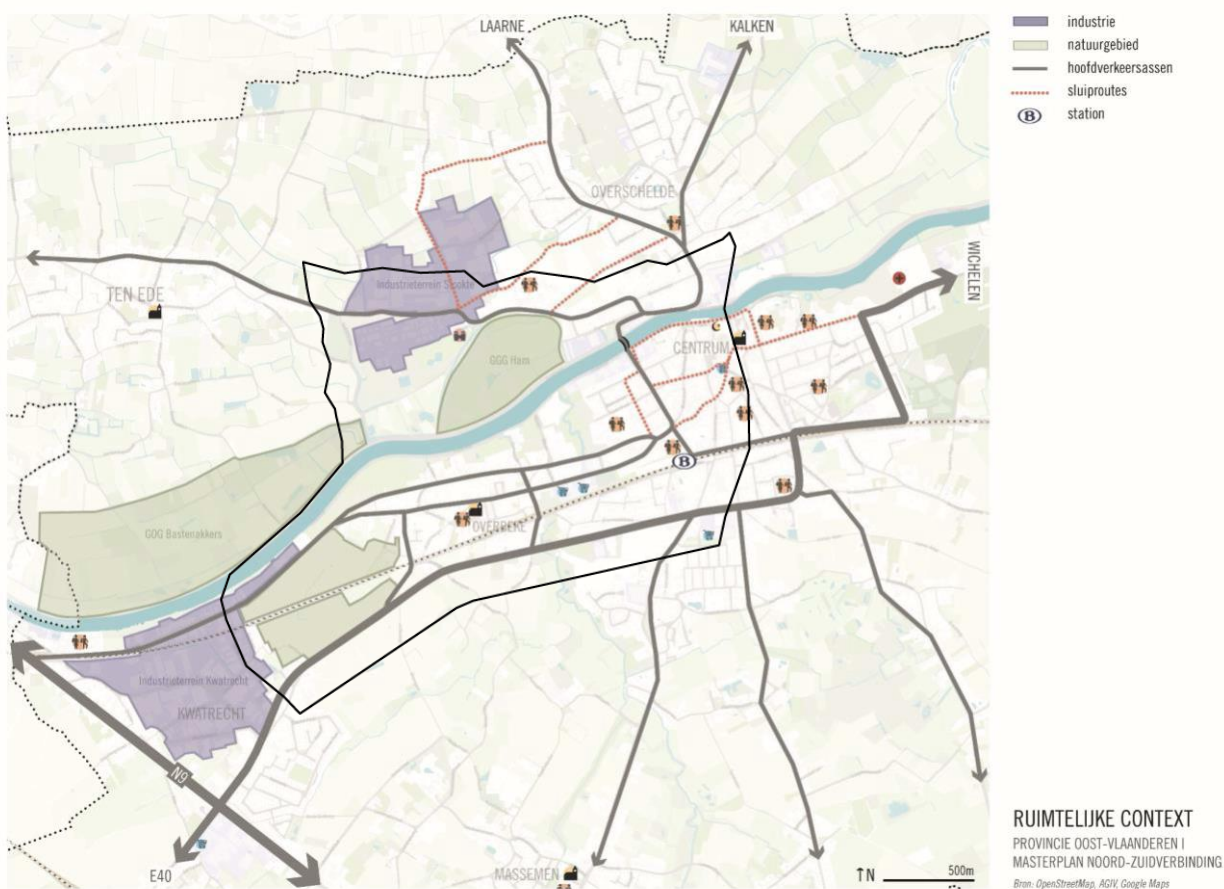
2.1.1.2 Ruimtelijke omgeving

Het stedelijk centrum van Wetteren ligt centraal tussen de Schelde en de Zuidlaan en tussen de Molenstraat en de Koningin Astridlaan. Het gebied heeft een dicht stratenpatroon met een hoge woondichtheid (25 woningen per hectare en tot 39 woningen per hectare in de stationswijk).

Samen met de zones met een lagere woondichtheid is er een aaneengesloten brede strook bebouwde ruimte van randstedelijke woonwijken van Overbeke tot Warande. Ten noorden van de Schelde wordt deze stedelijke ruimte voortgezet in Overschelde. Ten zuiden van het spoor zijn er sinds 2007 nieuwe woningen ontwikkeld in Diepenbroek (GRS, 2015: p. 56).

Ten westen van de kern van Wetteren is de deelgemeente Ten Ede gelegen. Het dorp is gelegen langs de Wetterensteenweg en vormt een eigen entiteit.

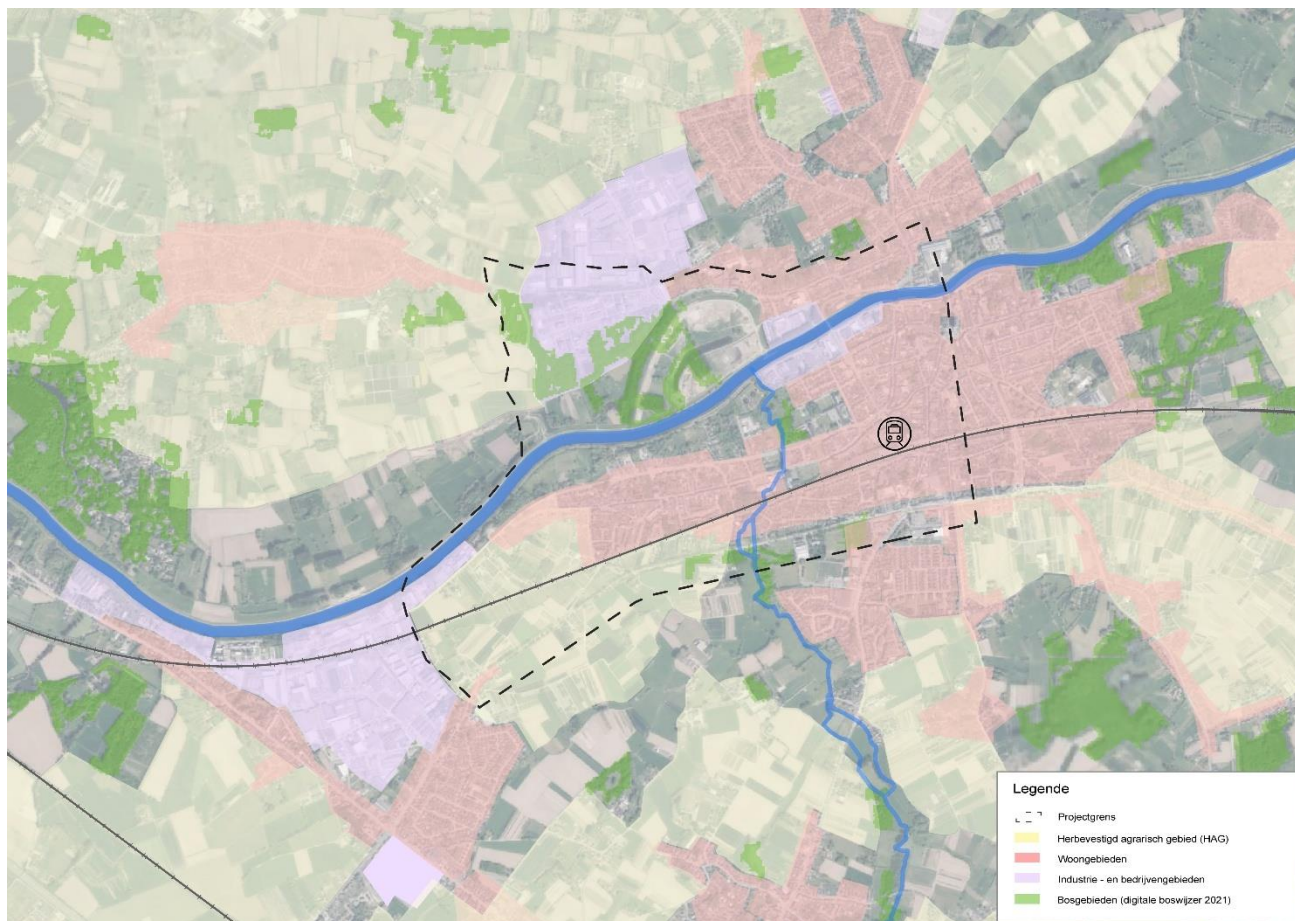
De verschillende ruimtelijke elementen zoals de Schelde en de spoorlijn zorgen voor verschillende barrières in de gemeente.



Figuur 3 Ruimtelijke context GRS Wetteren 2015

2.1.1.3 Morfologie

Binnen het plangebied kunnen verschillende morfologische zones worden onderscheiden op basis van de feitelijke ruimtelijke toestand. Aan de oostzijde bevindt zich de stedelijke kern, hoofdzakelijk ingericht als woongebied, die zich verder oostwaarts buiten het plangebied voortzet. Ten noorden en ten zuidwesten liggen twee bedrijventerreinen. Daarnaast worden de woon- en industriegebieden aangevuld door openruimtegebieden, voornamelijk in het zuiden van het plangebied, in de vorm van landbouwpercelen. Verspreid over het plangebied komen bovendien enkele bosgebieden voor, voornamelijk geconcentreerd ten noorden van de Schelde aan de westelijke kant. Deze vormen samen een versnipperd maar herkenbaar groenstructuurelement. Het plangebied wordt ten slotte doorsneden door de Schelde en een spoorweginfrastructuur, die een bepalende rol spelen in de ruimtelijke structuur van het gebied.



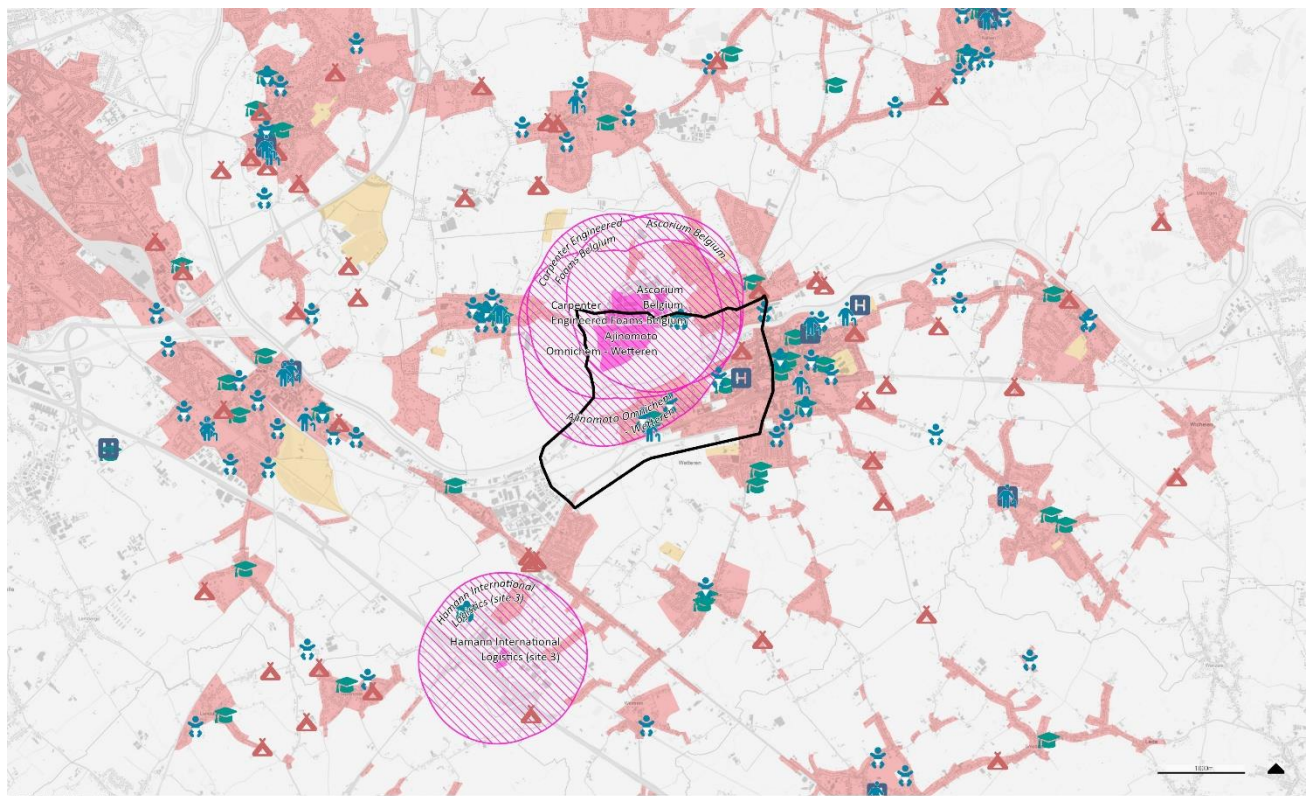
Figuur 4 Synthese kaart van de omgeving van het plangebied (Feitelijke toestand)

2.1.1.4 Aanwezige voorzieningen

Binnen het plangebied is een brede waaier aan onderwijsvoorzieningen aanwezig, waaronder lager onderwijs, secundair onderwijs en volwassenenonderwijs. Het merendeel van deze scholen bevindt zich op wandelafstand van het station van Wetteren. Om er enkele op te noemen:

- Lagere scholen:
 - GO! basisschool Campus Kompas
 - Basisschool Scheppers
- Middelbare scholen:
 - GO! Campus Kompas Atheneum Wetteren
 - Scheppersinstituut Wetteren
- Volwassen onderwijs:
 - CVO Groeipunt - campus Wetteren

Daarnaast zijn binnen het plangebied ook diverse andere voorzieningen aanwezig, zoals supermarkten, eerstelijnszorg en verschillende sport- en recreatievoorzieningen en bijhorende infrastructuur.



EXTERNE MENSVEILIGHEID1

Figuur 5 Voorzieningen met het plangebied

Wat betreft de Seveso zones vinden we er in het plangebied enkele terug.

Hogedrempel Sevesoconsultatiezones met Seveso consultatiezones:

- Carpenter Engineered Foams
- Ajinomoto Omnicem – Wetteren
- Ascorium Belgium

2.1.1.5 Onroerend erfgoed en archeologie

2.1.1.5.1 Beschermingen

Binnen het plangebied vinden we volgende beschermingen.

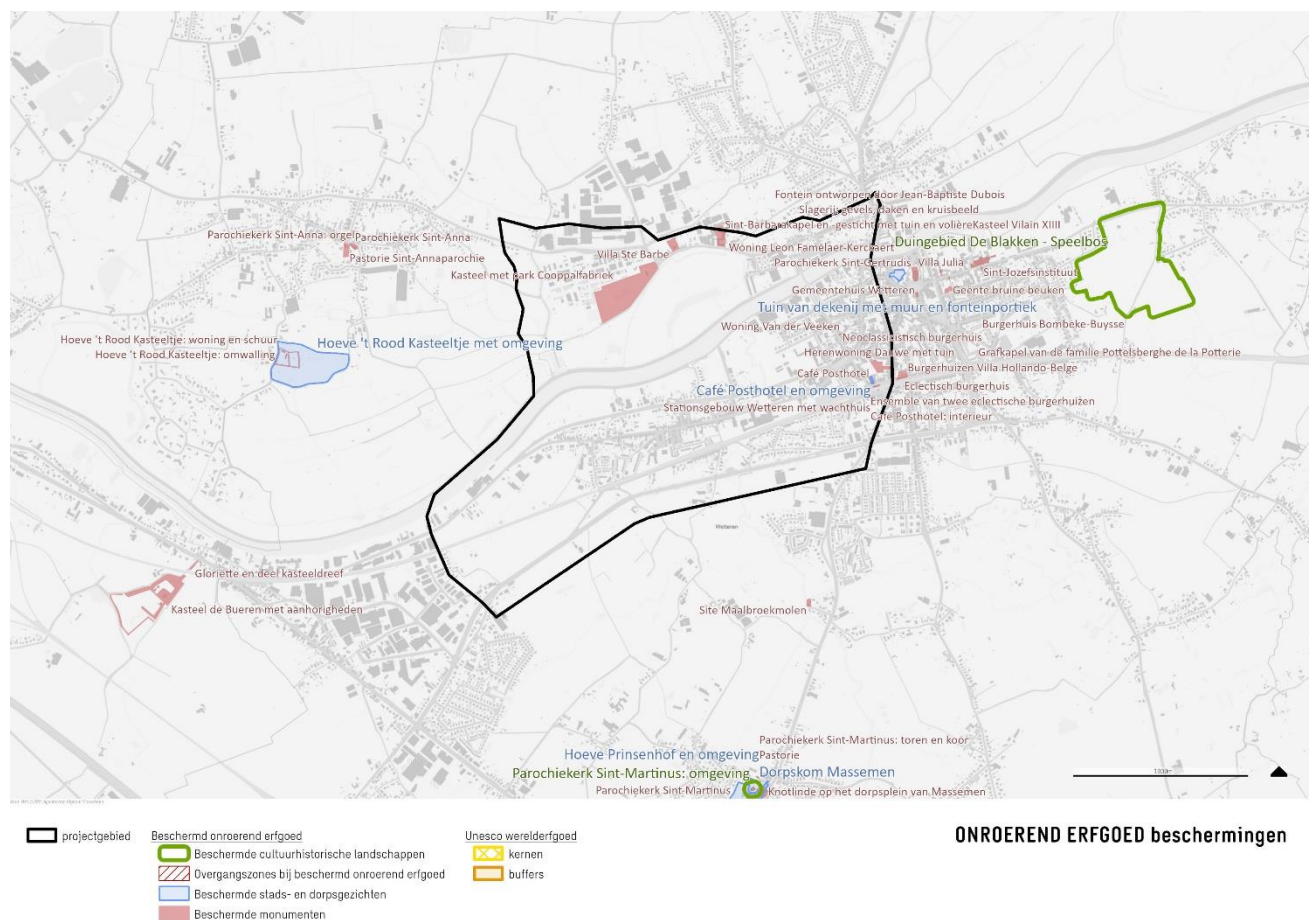
Beschermde monumenten:

- Kasteel met park Coopalfabriek (ID 7700)
- Herenwoning Dauwe met tuin (ID 7572)
- Stationsgebouw Wetteren met wachthuis (ID 7710)

Beschermde stads- en dorpsgezichten:

- Café Posthotel en omgeving (ID 7786)

In de omgeving van het plangebied bevinden zich onder andere volgende beschermde erfgoedelementen. Ten westen liggen het beschermde monument Hove 't Rood Kasteeltje (woning en schuur), de bijhorende omwalling, evenals het beschermde stads- en dorpsgezicht Hove 't Rood Kasteeltje met omgeving. Ten oosten bevindt zich het beschermde cultuurhistorische landschap Duingebied De Blakken – speelbos. Gelet op de afstand tot deze erfgoedelementen wordt geen impact verwacht op hun erfgoedwaarden.

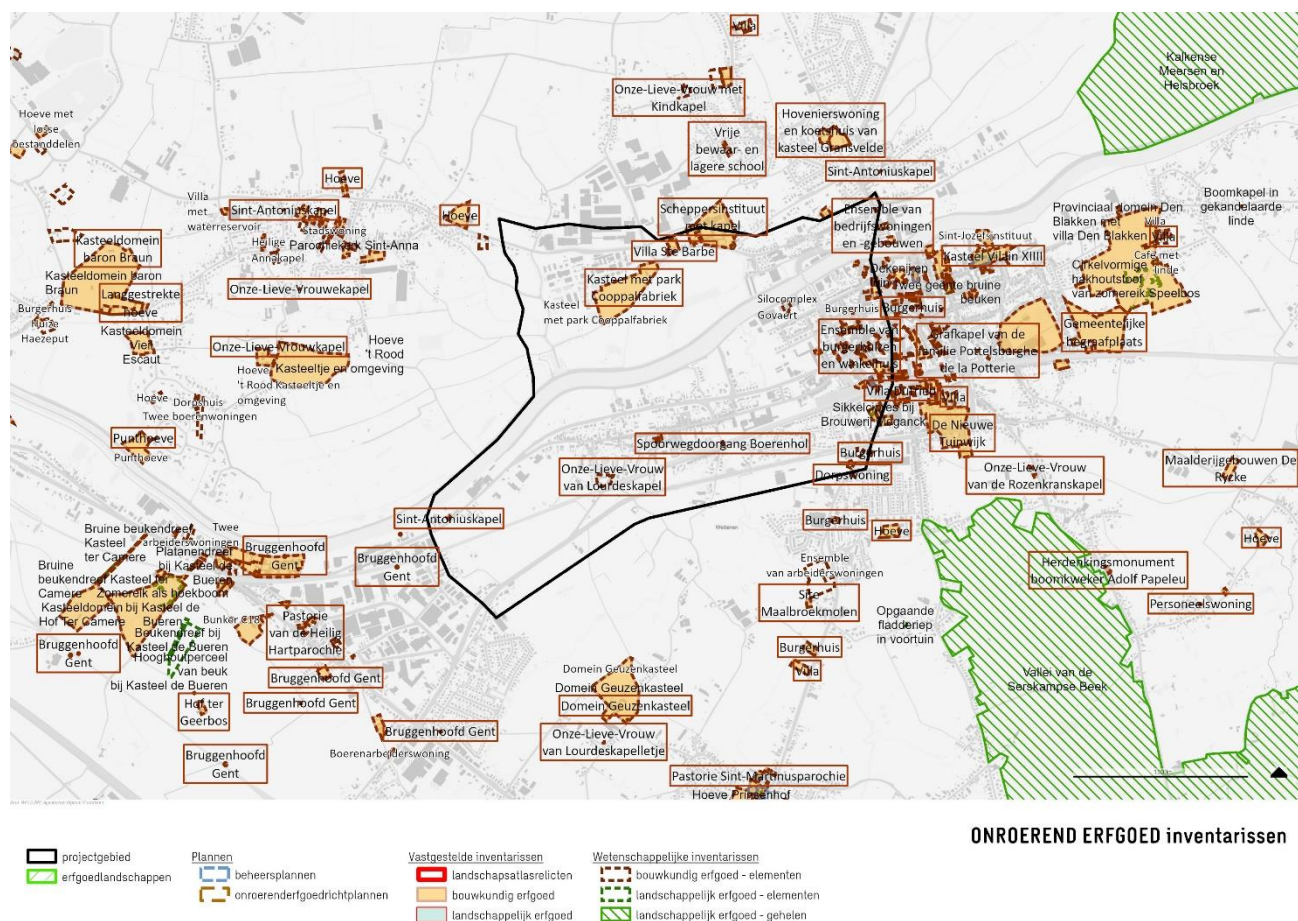


Figuur 6 Beschermingen onroerend erfgoed met het plangebied

2.1.1.5.2 Inventaris

Binnen het plangebied bevinden zich, zoals weergegeven op onderstaande kaart, verschillende erfgoedelementen die zijn opgenomen in de inventaris onroerend erfgoed, waaronder:

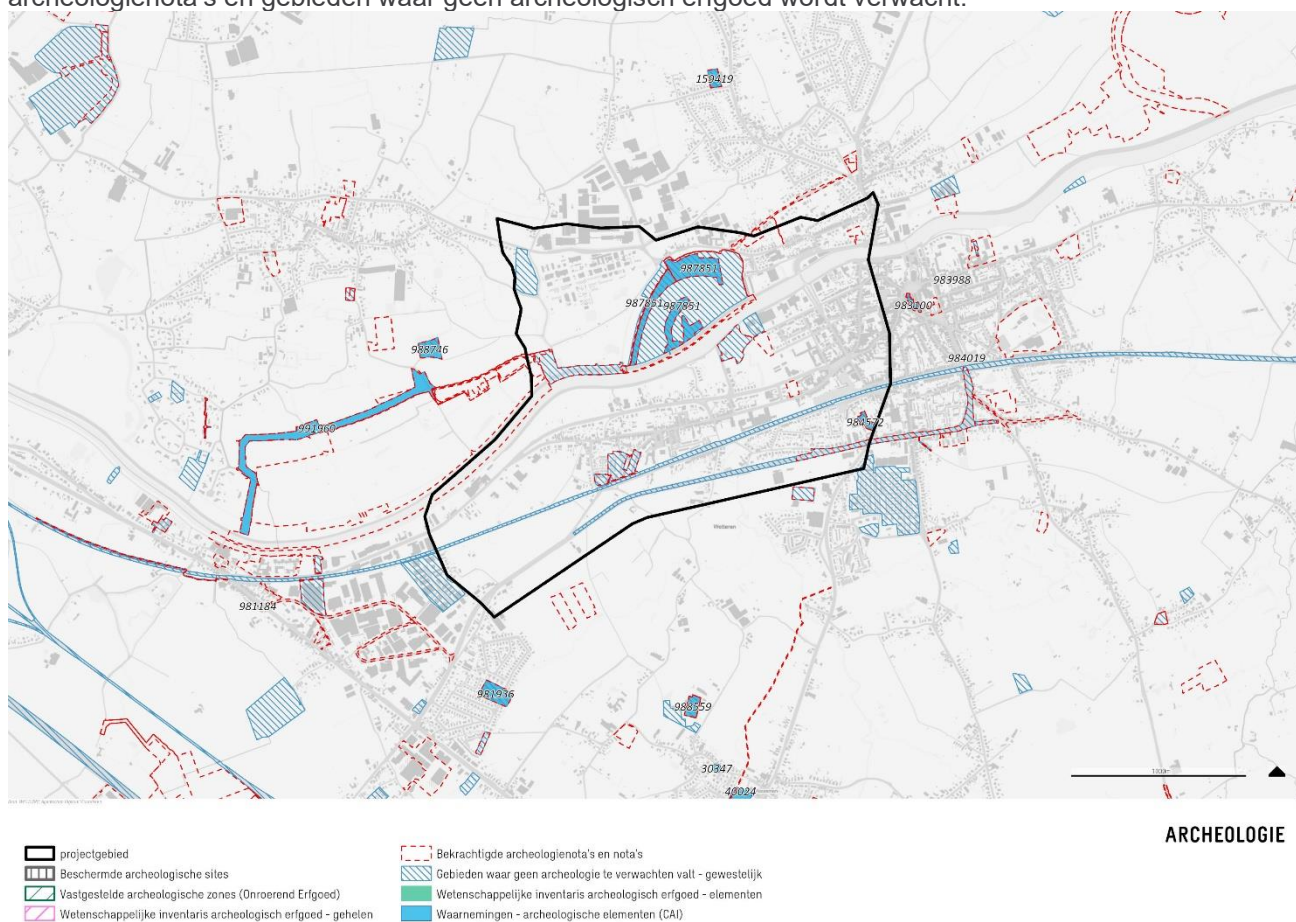
- Parochiekerk Heilige Theresia van het Kind Jezus (ID84911)
- Ensemble van arbeiderswoningen (ID145046)
- Ensemble van burgerhuizen (ID145104)
- Burgerhuis met magazijn (ID145001)
- ...



Figuur 7 Inventarissen onroerend erfgoed met het plangebied

2.1.1.5.3 Archeologie

Binnen het plangebied en in de ruimere omgeving zijn verschillende archeologische zones en elementen gekend. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de relevante waarnemingen, bekrachtigde archeologienota's en gebieden waar geen archeologisch erfgoed wordt verwacht.



Figuur 8 Archeologie met plangebied

Waarnemingen – archeologische elementen (CAI)

- Ham (ID 987851)
- Korte Massemsesteenweg 44-54 (ID 984572)

Bekrachtigde archeologienota's en nota's

- Vooronderzoek Wetteren, GGG Ham (ID 19654)
- Vooronderzoek Wetteren, Pompgemaal (ID 7196)
- Vooronderzoek Wetteren, Kapellewegel (ID 10639)
- Vooronderzoek Wetteren – Uitbreiding RWZI (20.730) (ID 16574)
- Vooronderzoek Wetteren, Vijverstraat (ID 11404)
- Vooronderzoek Wetteren, Gentssesteenweg 42 (ID 22014)
- Vooronderzoek Wetteren, Korte Massemsesteenweg 44-54 (ID 24649)
- Vooronderzoek Wetteren, heraanleg Zuidlaan-Acaciastraat (WEAC01) (ID 18506)

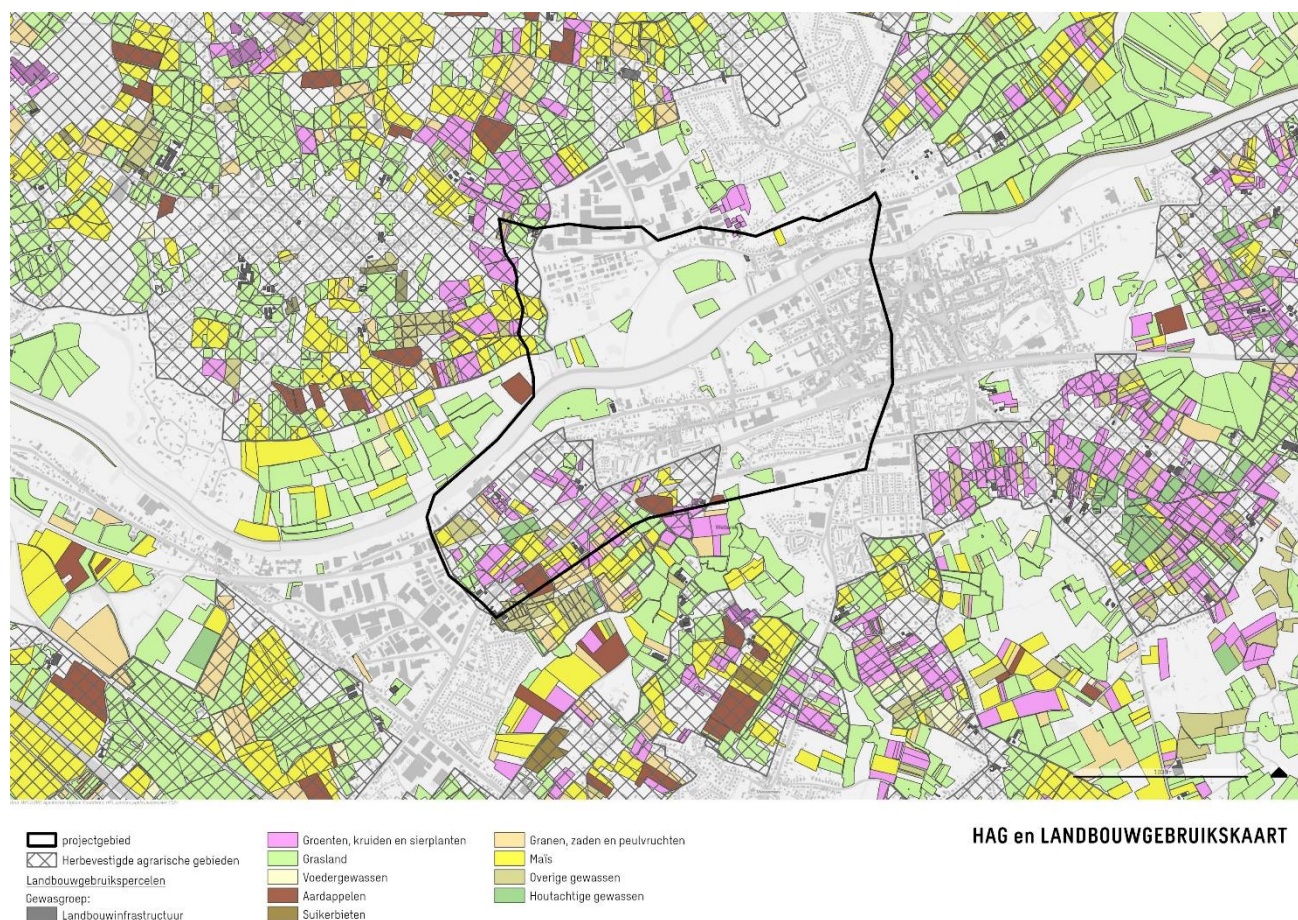
Gebieden waar geen archeologie te verwachten valt – gewestelijk

- Gebied 12862 (ID 180458), ten noorden van het plangebied, ingesloten door de Cooppallaan en de Tragelweg
- Gebied 11464 (ID 179009), ten westen van het plangebied, ter hoogte van de Tragelweg
- Gebied 11470 (ID 179015), ten noordwesten van het plangebied, nabij de Wettersteenweg en de Voordestraat
- Gebied 6312 (ID 127100), ter hoogte van de Kapellewegel
- Gebied 11468 (ID 179013), ten zuiden van de Schelde, ter hoogte van de Zuiderdijk
- Gebied 10830 (ID 178375), ten zuiden van de Schelde, ter hoogte van de Zuiderdijk
- Gebied 11466 (ID 179011), langsheen de spoorweg
- Gebied 11472 (ID 179017), langsheen de Zuidlaan

2.1.1.6 Landbouw

2.1.1.6.1 Herbevestigd agrarisch gebied

Binnen het plangebied bevinden de meeste landbouwgebruikspercelen zich in herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Deze situeren zich vooral tussen Kwatrecht en Overbeke, langs de Noordlaan. Ook aan de oostelijke rand, ter hoogte van de Voordestraat, komt dergelijk gebied voor.



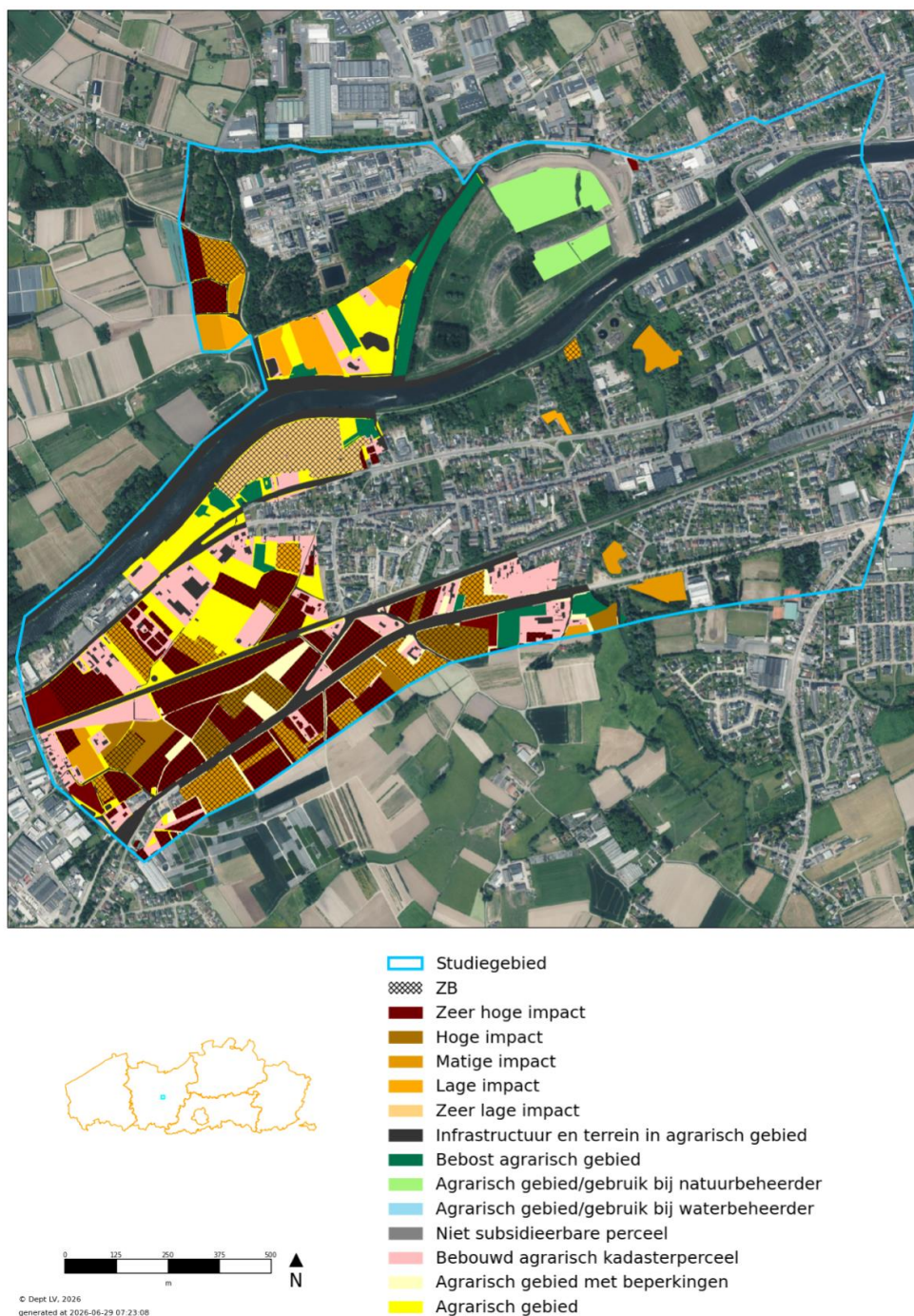
Figuur 9 HAG en landbouwgebruiksk kaart met plangebied

2.1.1.6.2 Landbouwimpactstudie Scheldebrug en spoorwegbrug

In 2024 is door agentschap Landbouw en Zeevisserij een Landbouwimpactstudie (LIS) uitgevoerd voor het plangebied. De landbouwimpactstudie is een geautomatiseerde gebiedsanalyse op basis van beschikbare gegevens. De studie geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de gekende landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.

Afgezien van de rechtstreekse impact door grondinname op landbouwpercelen kan een landbouwbedrijf zwaar getroffen worden bij de projectrealisatie door de betrokkenheid van de uitgebate percelen met het gebied. Alle percelen van een professioneel geacht bedrijf (Berekend standaard omzet is meer dan 25.000 euro) krijgen de aanduiding 'Sterk betrokken' als 20 % of meer van het bedrijfsareaal gelegen is binnen het studiegebied of als de leefbaarheid verbonden is met het bedrijfsareaal gelegen in het studiegebied. De andere percelen zijn aangeduid als 'Andere'.

Bij een geleidelijke gebruiksbeëindiging zal de gebruiker nieuwe investeringen vermijden. Daarom werd in het LIS het bedrag berekend waarbij er geen afschrijvingen meer verondersteld zijn voor het bedrijf. Bij deze berekening nemen we enkel de percelen mee, die daarvoor voldoende informatie bevatten.



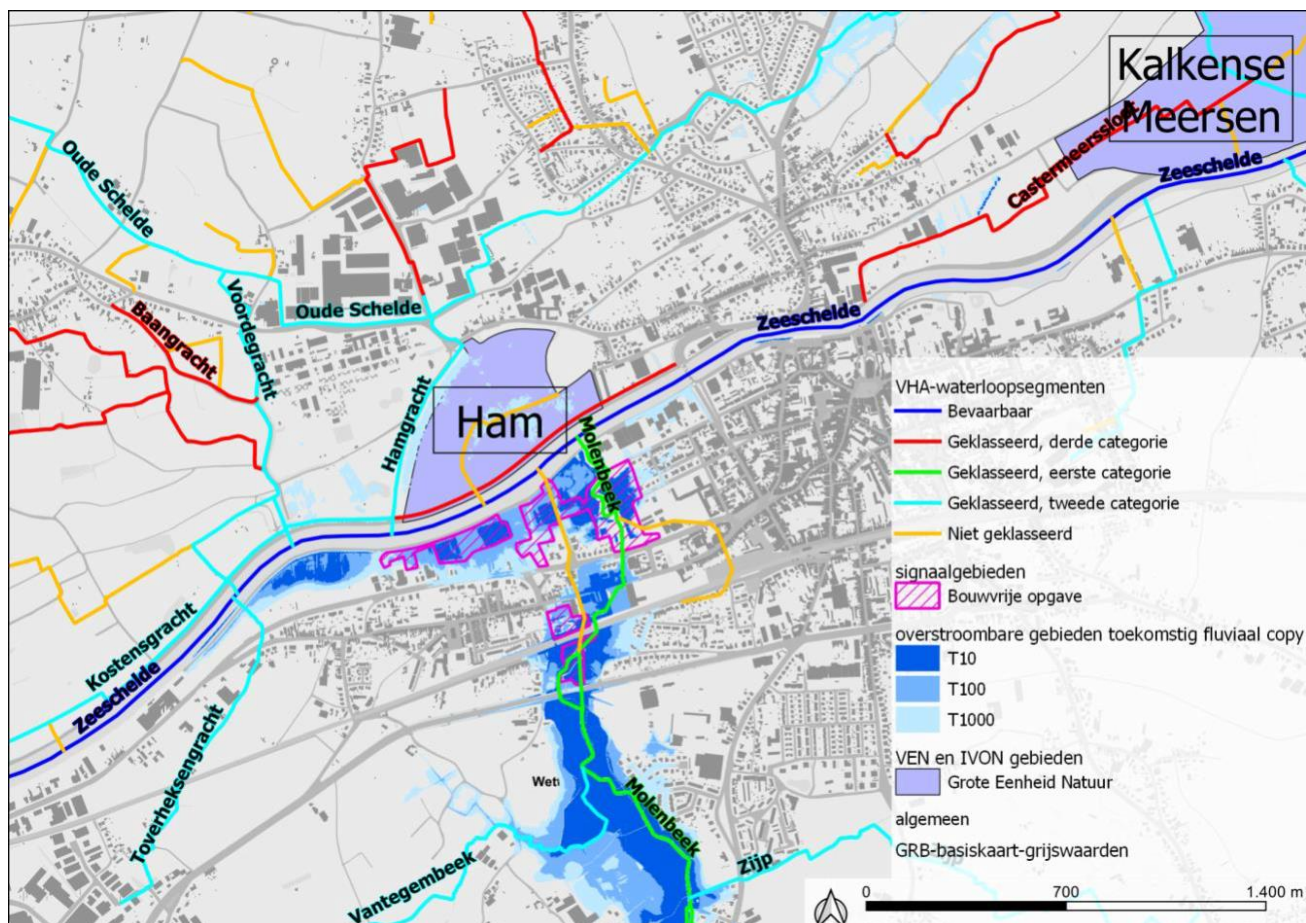
Figuur 10 Landbouwimpact thv. Scheldebrug en spoorwegbrug (LIS 2024)

2.1.2 Abiotische kenmerken

2.1.2.1 *Waterhuishouding*

De vallei van de Schelde is het belangrijkste natuurlijk of groenblauw element in de gemeente. De vallei strekt zich uit aan de noordelijke zijde van de Schelde met enkele zeer waardevolle meersen (Ham en Kalkense Meersen). Ook de Molenbeek is voor Wetteren structuurbepalend. Zowel voor het valleilandschap van de Schelde als dat van de Molenbeek zorgt het centrum van Wetteren en zijn bebouwing voor een onderbreking.

De valleien van de Schelde en de Molenbeek geven sterk vorm aan het groenblauwe netwerk rond het centrum van Wetteren en omvatten verschillende waardevolle natuurzones (zie VEN2) of overstromingsgevoelige zones (zie ook 'Fluviale en pluviale overstromingen'). Langs de Molenbeek zijn ook enkele signaalgebieden aangeduid (zie ook 'Signaalgebieden').

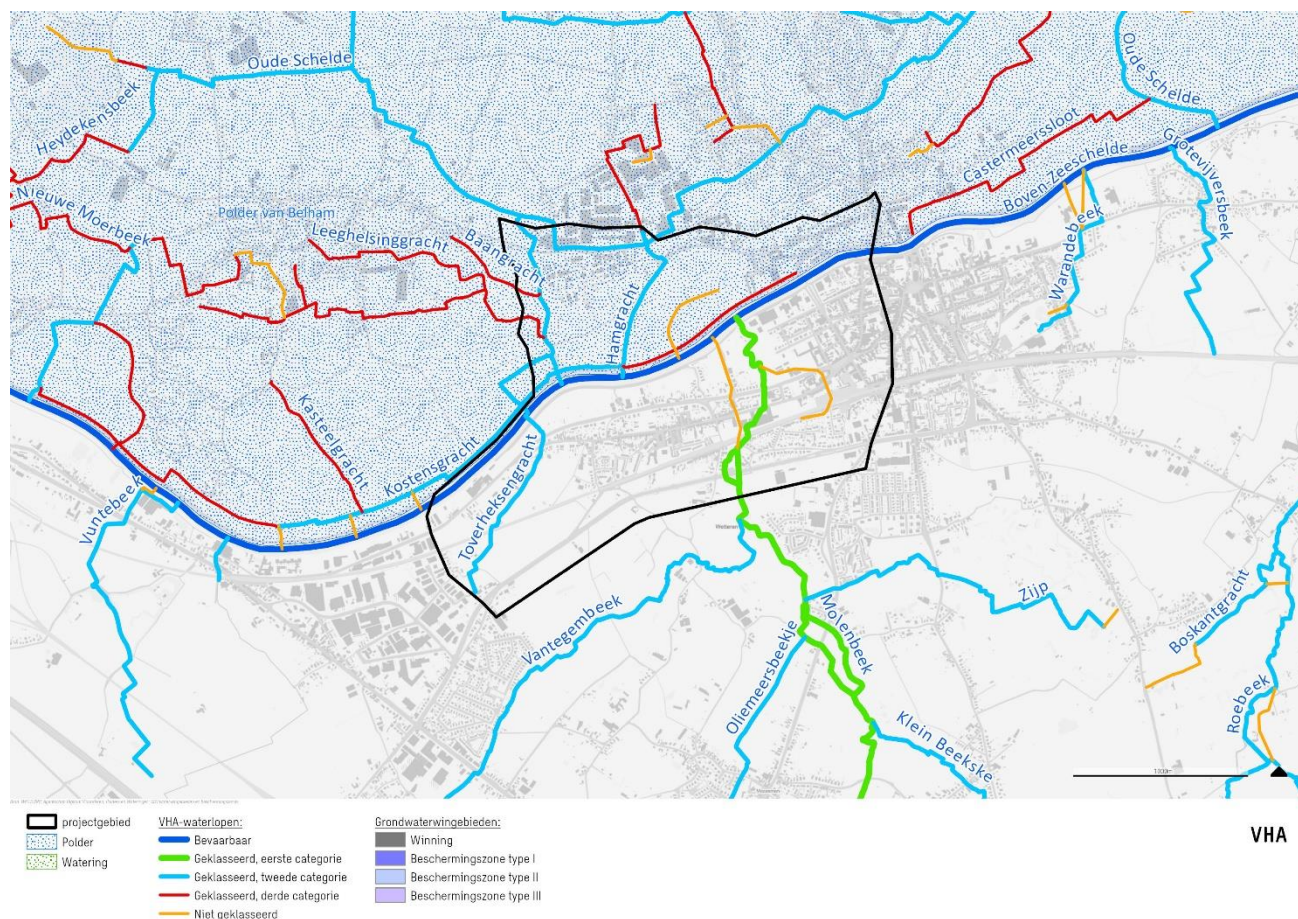


Figuur 11 Overzicht van de open ruimte met aanduiding van de waterlopen, overstrombare gebieden, signaalgebieden en VEN-gebieden Ham en Kalkense Meersen

Fluviale overstromingen ontstaan wanneer (grotere) rivieren en waterlopen uit hun bedding treden, pluviale overstromingen ontstaan als gevolg van (overmatige) neerslag.

Om de wateroverlast vanuit de Molenbeekvallei (fluviaal) aan te pakken, werd reeds een aftakking van de Molenbeek gemaakt. De schuiven van deze aftakking kunnen opengezet worden in tijden van hoogwater. Deze ingebuisde waterloop (met pompstation) mondt uit in de Schelde ten westen van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). De Molenbeek daarentegen mondt uit ten oosten van de RWZI.

2.1.2.1.1 Waterlopen



Figuur 12 Vlaamse Hydrografische Atlas met plangebied

Binnen het plangebied vinden we volgende waterlopen.

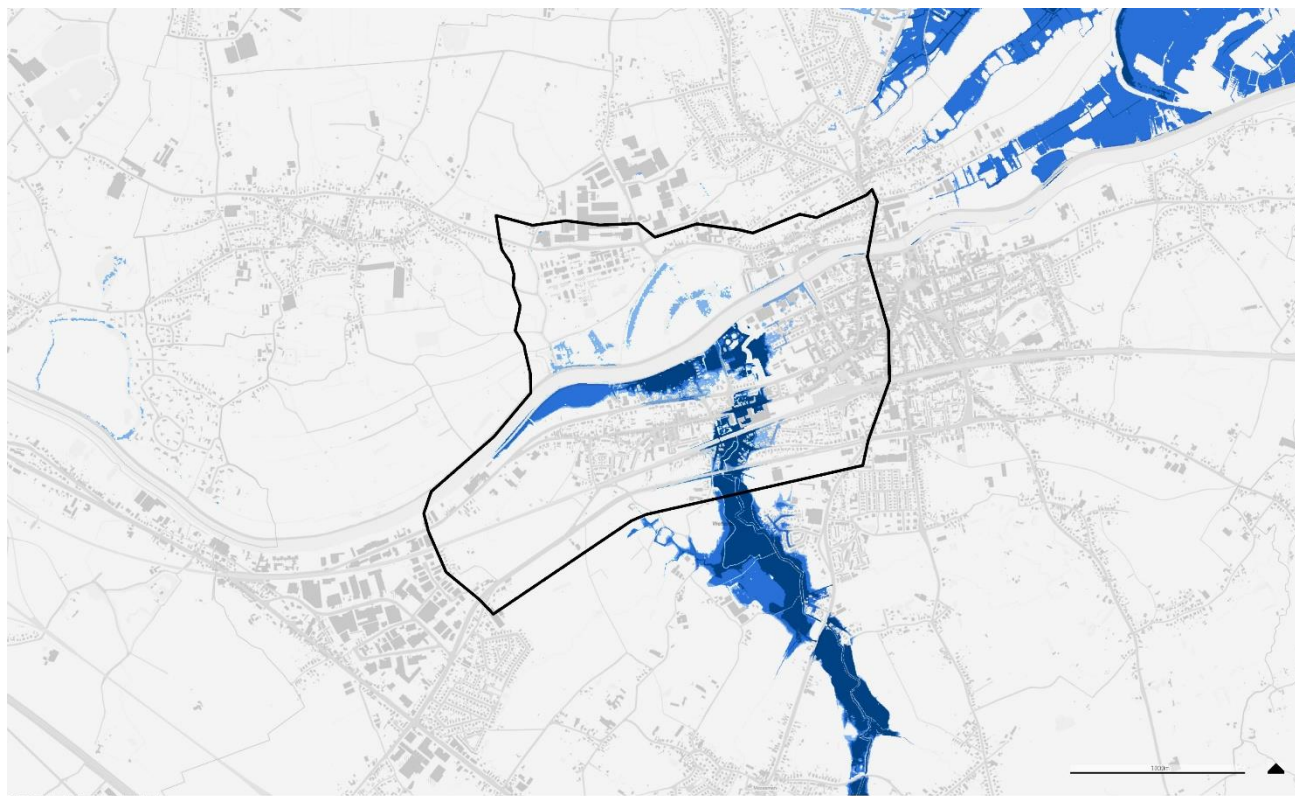
- Boven-Zeeschelde, bevaarbare waterloop, VHA code 5004, beheerder De Vlaamse Waterweg nv Afdeling Regio Centraal
- Toverheksengracht, VHA code 5155, tweede categorie, beheerder Provincie Oost-Vlaanderen
- VHA code 5518, eerste categorie, beheerder Vlaamse Milieumaatschappij - Beheer en Investerings Waterlopen – Gent
- VHA code 5284, niet geklasseerd, beheerder Vlaamse Milieumaatschappij - Beheer en Investerings Waterlopen – Gent
- Molenbeek, eerste categorie, VHA code 5006, beheerder Vlaamse Milieumaatschappij - Beheer en Investerings Waterlopen - Gent
- VHA code 5249, tweede categorie, beheerder Polder van Belham
- VHA code 5249, derde categorie, beheerder Polder van Belham
- VHA code 5401, tweede categorie, beheerder Polder van Belham
- VHA code 5277, niet geklasseerd
- VHA code 5560, niet geklasseerd

2.1.2.1.2 Overstromingsgevoeligheid en signaalgebieden

Het plangebied ligt deels binnen zones die op de overstromingskaarten zijn aangeduid als zowel fluviaal als pluviaal overstromingsgevoelig.

Binnen het plangebied komen daarbij verschillende risicocategorieën voor:

- zones met een kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering;
- zones met een kleine kans op overstromingen;
- zones met een middelgrote kans op overstromingen.

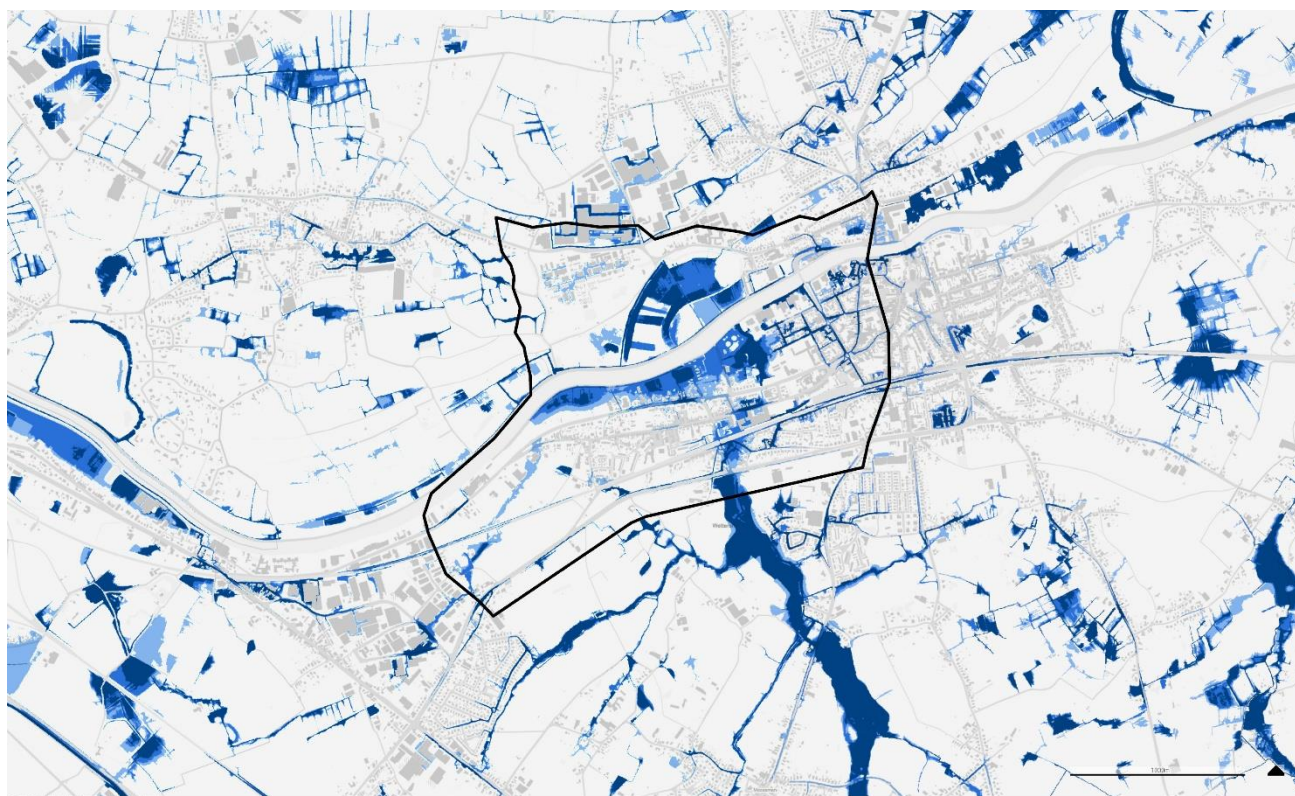


Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal

- Geen overstroming gemodelleerd
- Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering
- Kleine kans op overstromingen
- Middelgrote kans op overstromingen

projectgebied

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN fluviaal



Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal

- Geen overstroming gemodelleerd
- Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering
- Kleine kans op overstromingen
- Middelgrote kans op overstromingen

projectgebied

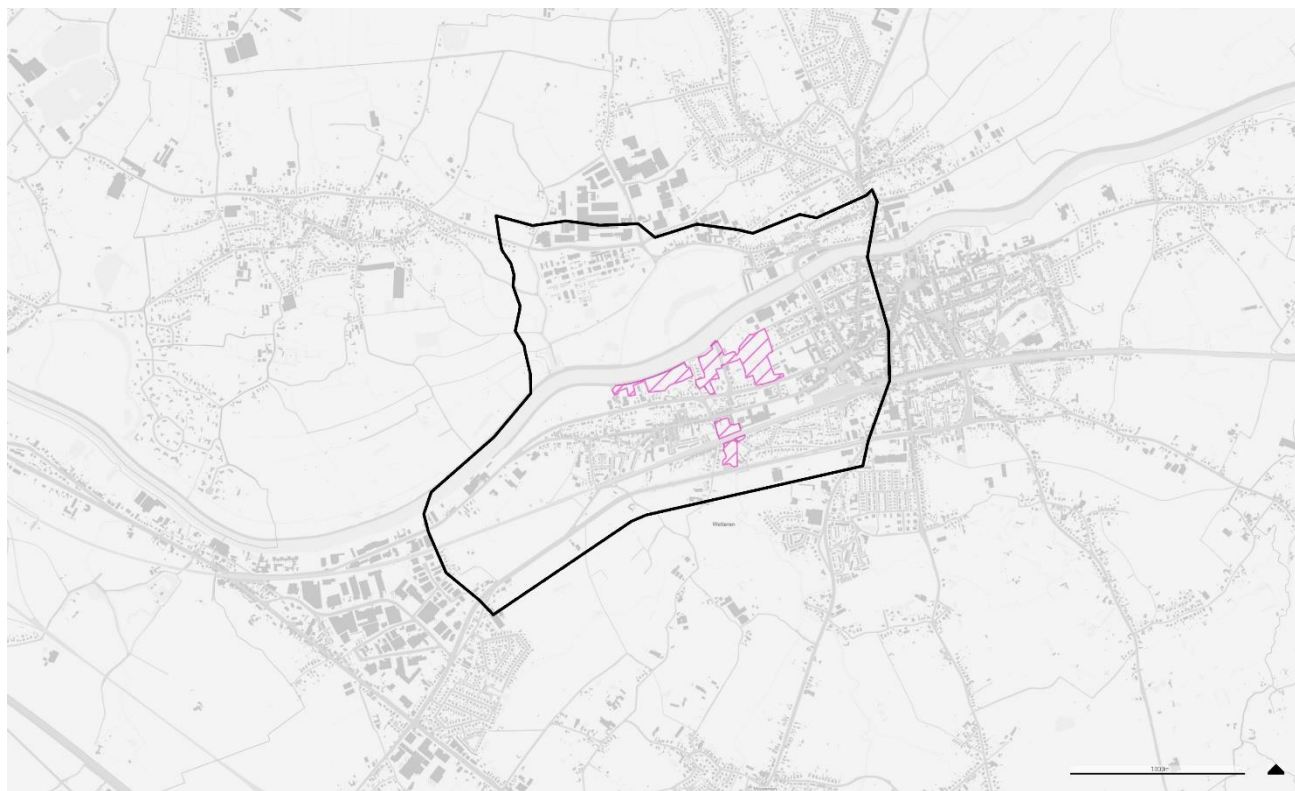
OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN pluviaal

Figuur 13 Fluviale en pluviale overstromingsgevoelige gebieden met plangebied

Deze overstromingsgevoeligheid hangt in belangrijke mate samen met de ligging nabij de Molenbeek en binnen of aan de rand van de Molenbeekvallei. De vallei vormt van nature een lagergelegen en natter gebied waar water zich verzamelt en vertraagd wordt afgevoerd. Bij hoge waterstanden in de Molenbeek kan water buiten de oevers treden, wat aanleiding geeft tot fluviale overstromingen. Daarnaast kan bij intense neerslag hemelwater vanuit de omliggende hoger gelegen zones afstromen naar de vallei, waar het tijdelijk blijft staan of slechts traag kan infiltreren en afwateren. Dit verklaart de pluviale overstromingsgevoeligheid.

De Molenbeekvallei vervult tegelijk een belangrijke natuurlijke waterbergende functie. De aanwezigheid van natte bodems, beperkte reliëfverschillen, mogelijke hoge grondwaterstanden en vertraagde afvoer maken dat bijkomende verharding of ophoging in deze omgeving zorgvuldig moet worden afgewogen.

Gelet op deze overstromingsgevoeligheid bevindt zich binnen het plangebied het signaalgebied Zuiderdijk – Noordlaan (SG-R3-BES-05, Benedenscheldebekken), waarvoor een bouwvrije opgave geldt. Er is geen overstromingsgevoeligheid vanuit zee.



VMM SIGNAALGEBIEDEN

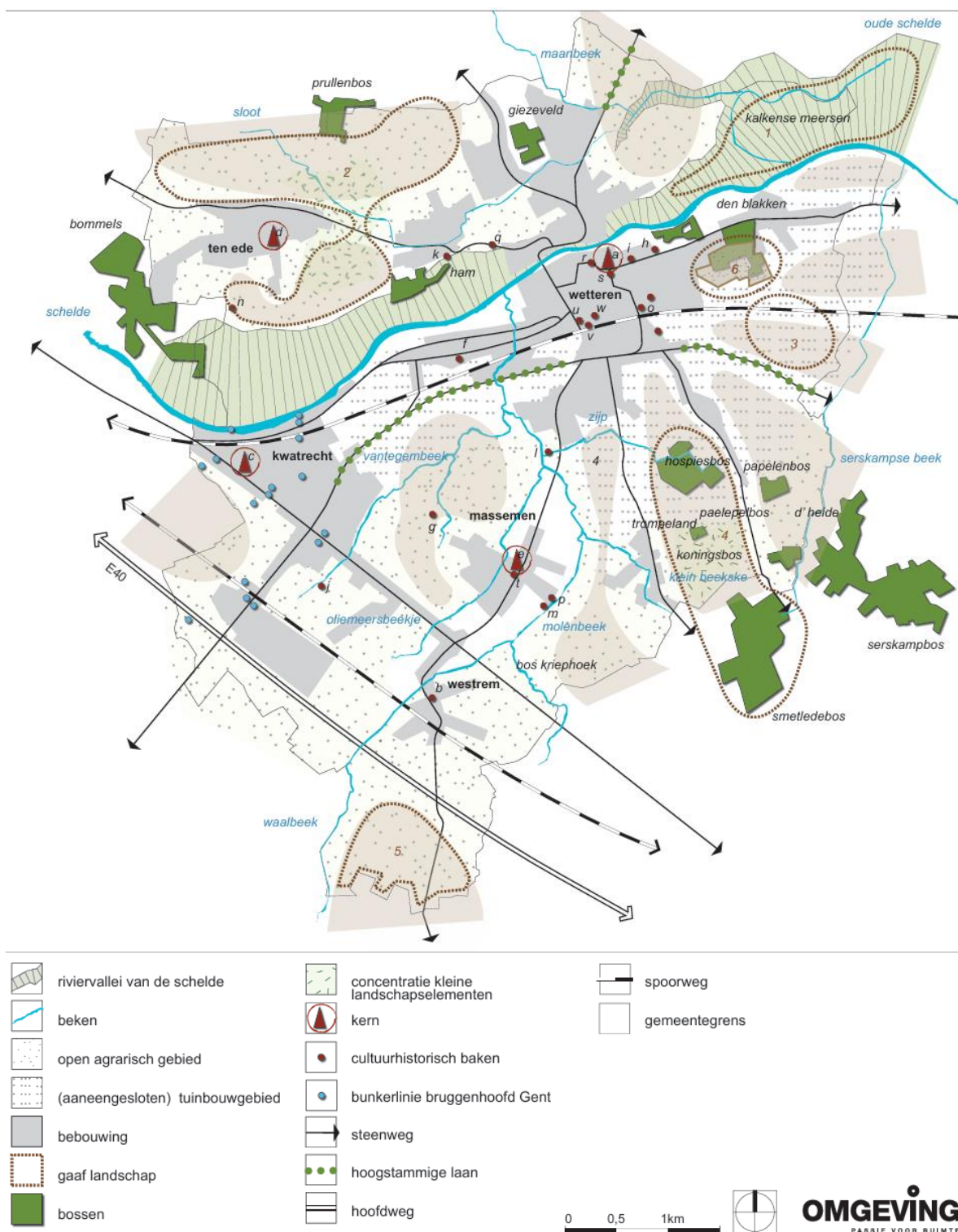
projectgebied
 Bouwvrije opgave
 Verscherpte watertoets

Figuur 14 VMM signaalgebieden met plangebied

2.1.3 Biotische kenmerken

Het bebouwd gebied rond de stedelijke kern is omringd door steenwegen en lanen en is in belangrijke mate gelegen in de riviervallei (GRS, 2015: p. 48). De riviervallei van de Schelde en de valleigebieden rond de verschillende beken zijn landschappelijk structuurbepalend voor de gemeente en dragen bij tot de leesbaarheid ervan. De vallei van de Schelde bestaat uit meersen en natte weilandcomplexen. Aaneengesloten gebieden met grondgebonden landbouw (in hoofdzaak weiland) zijn er vooral ten noorden van de Scheldevallei.

Er zijn behalve het duingebied van Den Blakken geen beschermde cultuurhistorische landschappen.

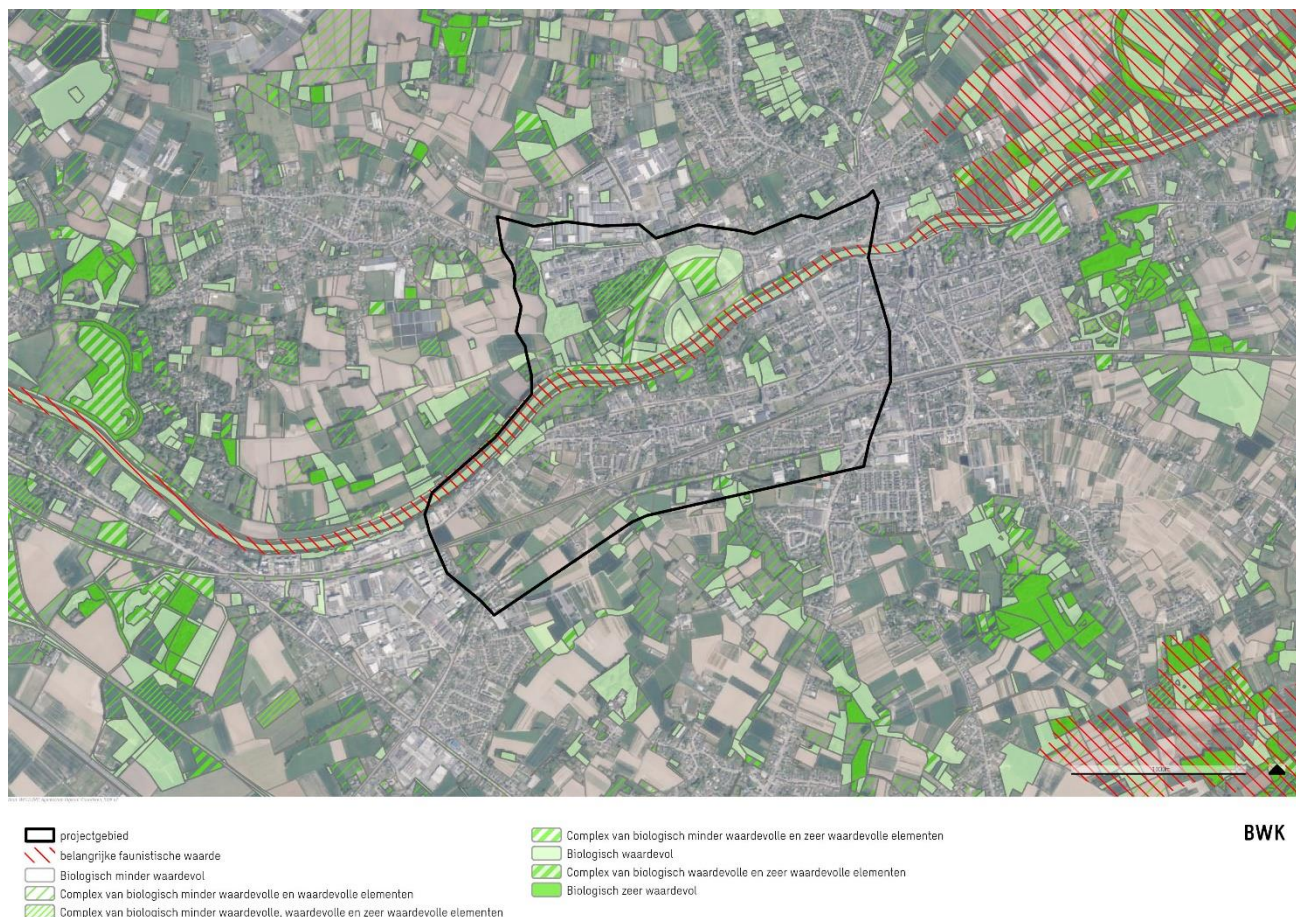


Figuur 15 Bestaande landschappelijke structuur GRS Wetteren 2015

2.1.3.1 Biologische waarderingskaart

Ten noorden van en langs de Schelde komt een gevarieerd patroon van biologisch waardevolle tot zeer waardevolle zones voor. Het betreft onder meer gebieden die zijn aangeduid als biologisch waardevol, biologisch zeer waardevol, alsook complexen van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen. De Schelde zelf heeft daarnaast een belangrijke faunistische waarde.

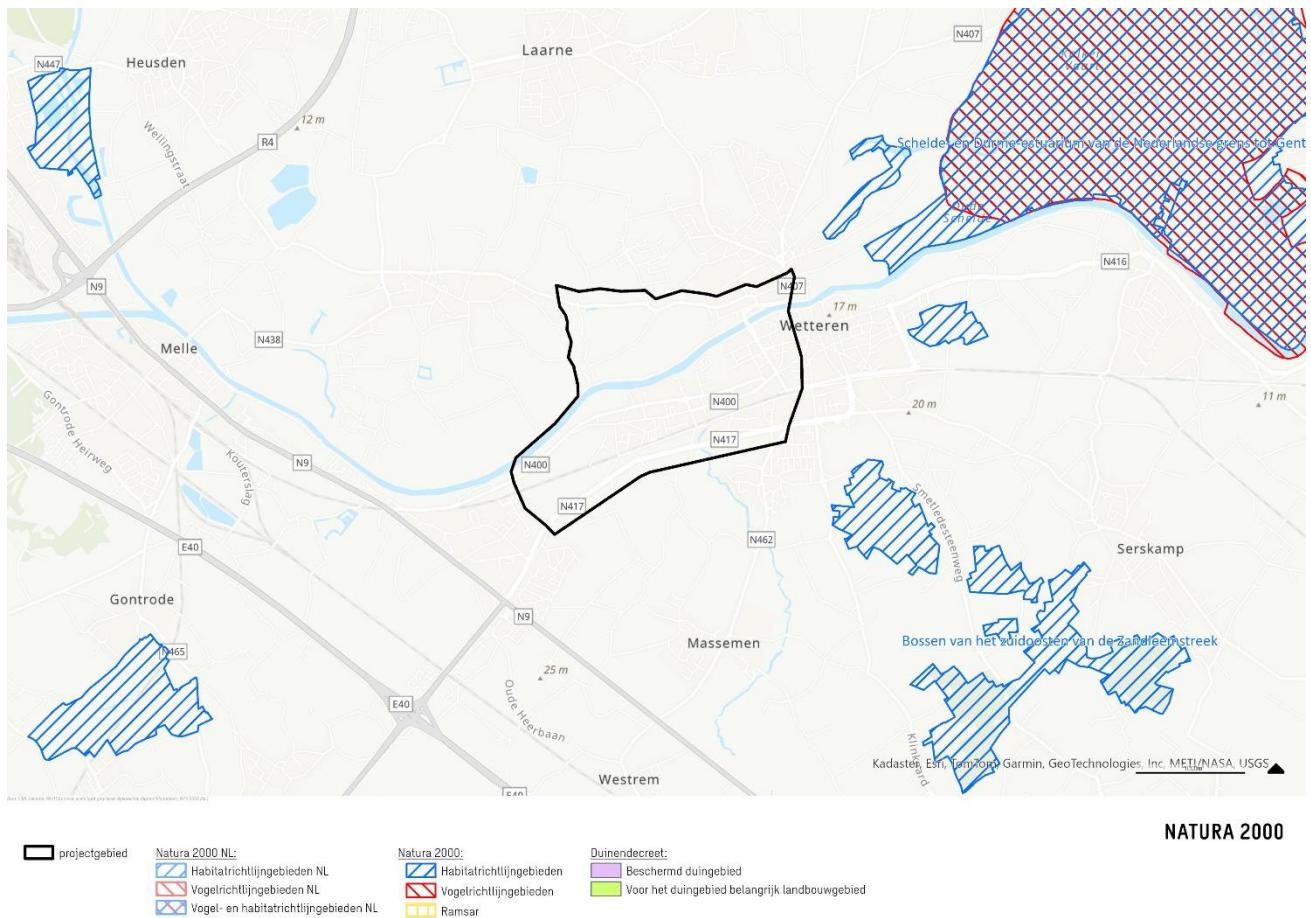
Ten zuiden van de Schelde zijn de biologische waarderungen duidelijk beperkter aanwezig. Hier komen verspreid enkele biologisch waardevolle zones voor, evenals complexen van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen.



Figuur 16 Biologische waarderingskaart met plangebied (2002 en 2024)

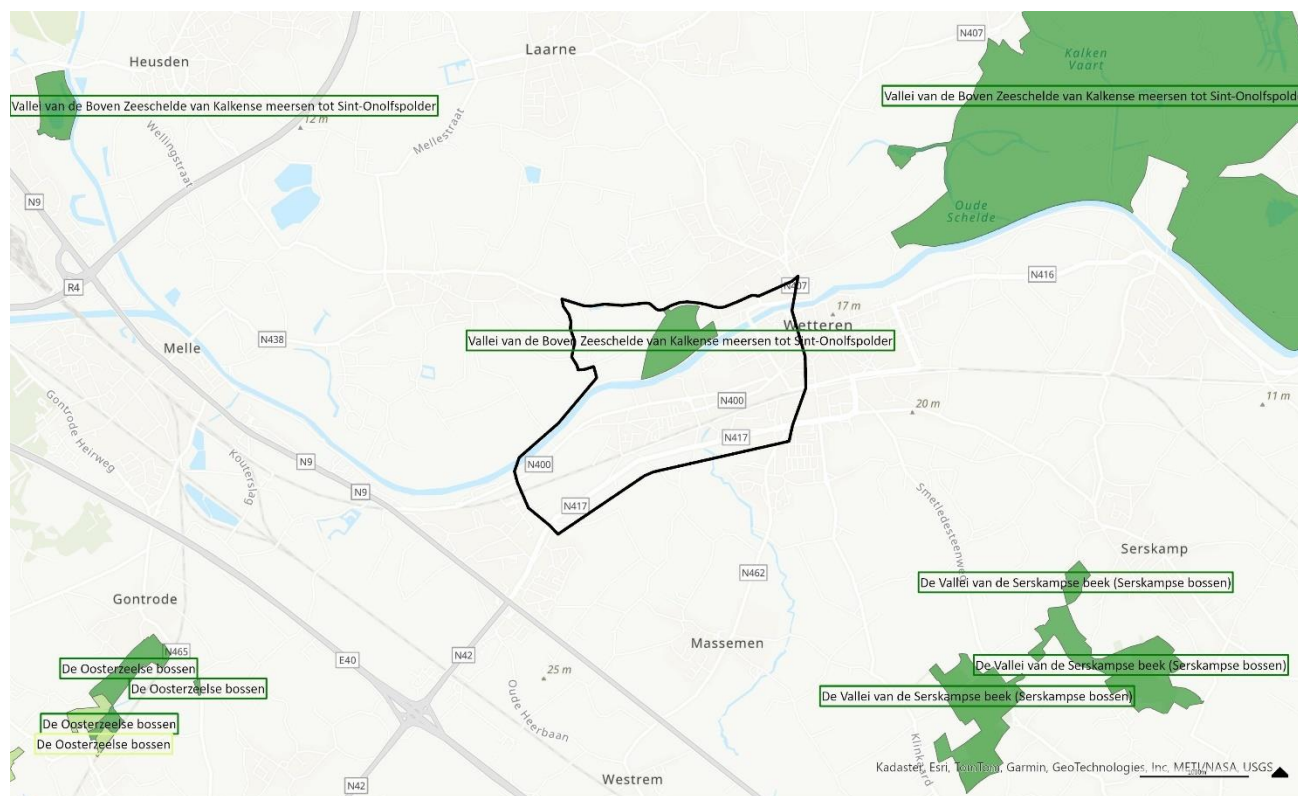
2.1.3.2 SBZ en VEN-gebied

Er zijn geen speciale beschermingszones binnen het plangebied. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' ligt op 0,6 km, het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' ligt op 1,7 km.



Figuur 17 Natura 2000 beschermde natuurgebied met plangebied

Binnen het plangebied bevindt zich wel een VEN-gebied 'Vallei van de Boven Zeeschelde van Kalkense meersen tot Sint-Onolfspolder', een grote eenheid natuur.



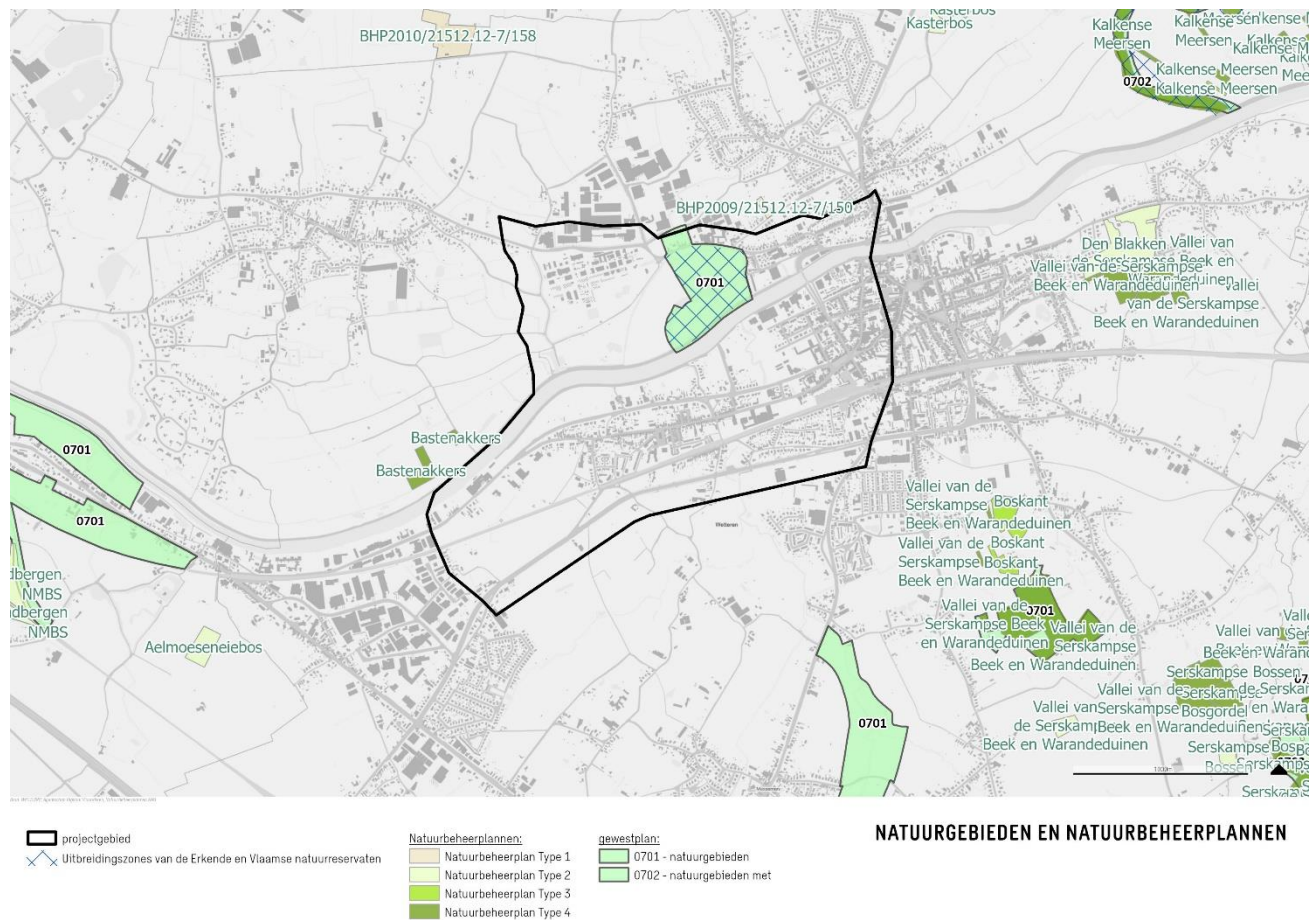
VEN

- projectgebied
- Grote Eenheden Natuur
- Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling
- Natuurverwingsgebied

Figuur 18 Vlaams ecologische netwerken (VEN) met plangebied

2.1.3.3 Natuurgebieden en natuurreservaten

Binnen het plangebied vinden we het natuurgebied 'Ham' terug, als uitbreidingszone voor het VEN-gebied Bastenakkers.

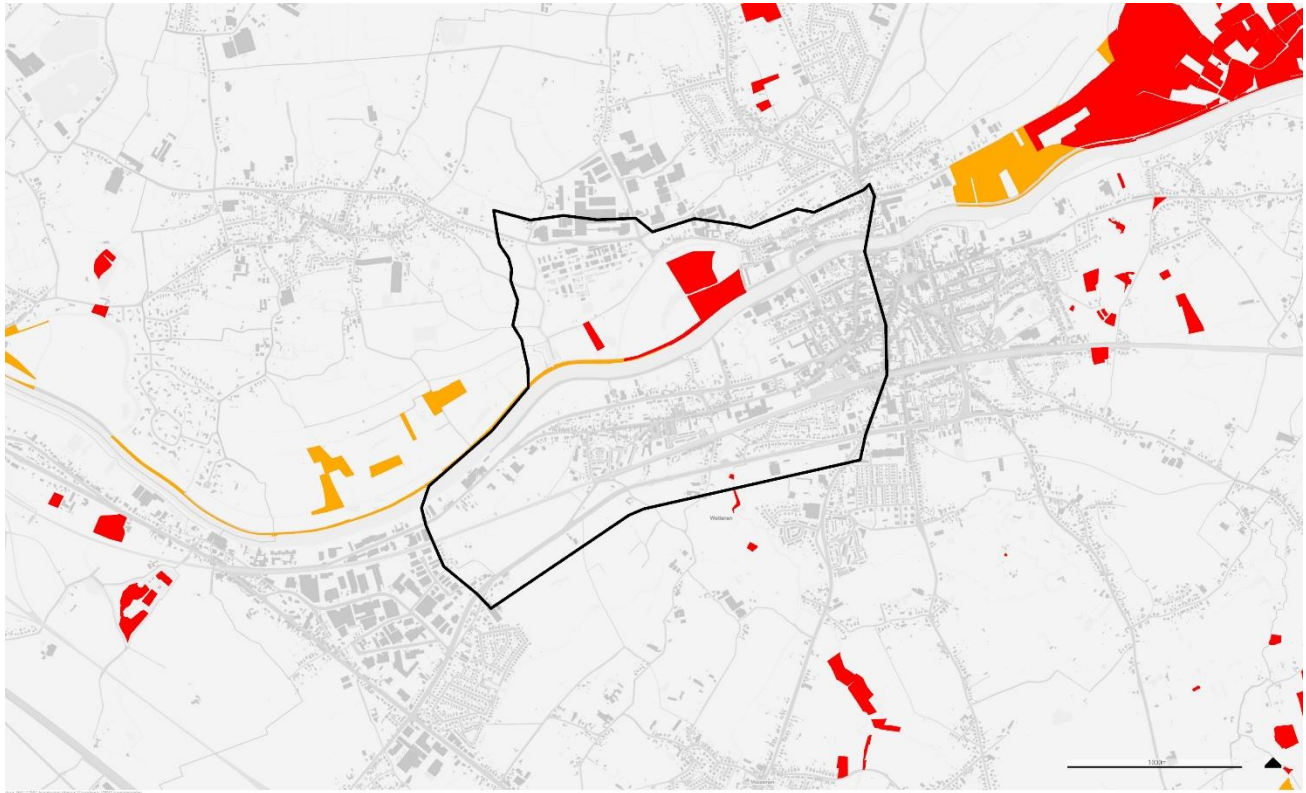


Figuur 19 Natuurgebieden en deelnemende percelen onder natuurbeheerplannen met plangebied

2.1.3.4 Historisch permanent grasland

Langsheen de Schelde vinden we historisch permanent grasland terug:

- historisch permanent grasland in groene gewestplanbestemming en permanent grasland in VEN. Hier is wijzigen van de vegetatie altijd strikt verboden, tenzij binnen goedgekeurd beheersplan.
- historisch permanent grasland in geelgroene gewestplanbestemming. Hier is het wijzigen mogelijk, mits een omgevingsvergunning voor vegetatiewijzigingen.



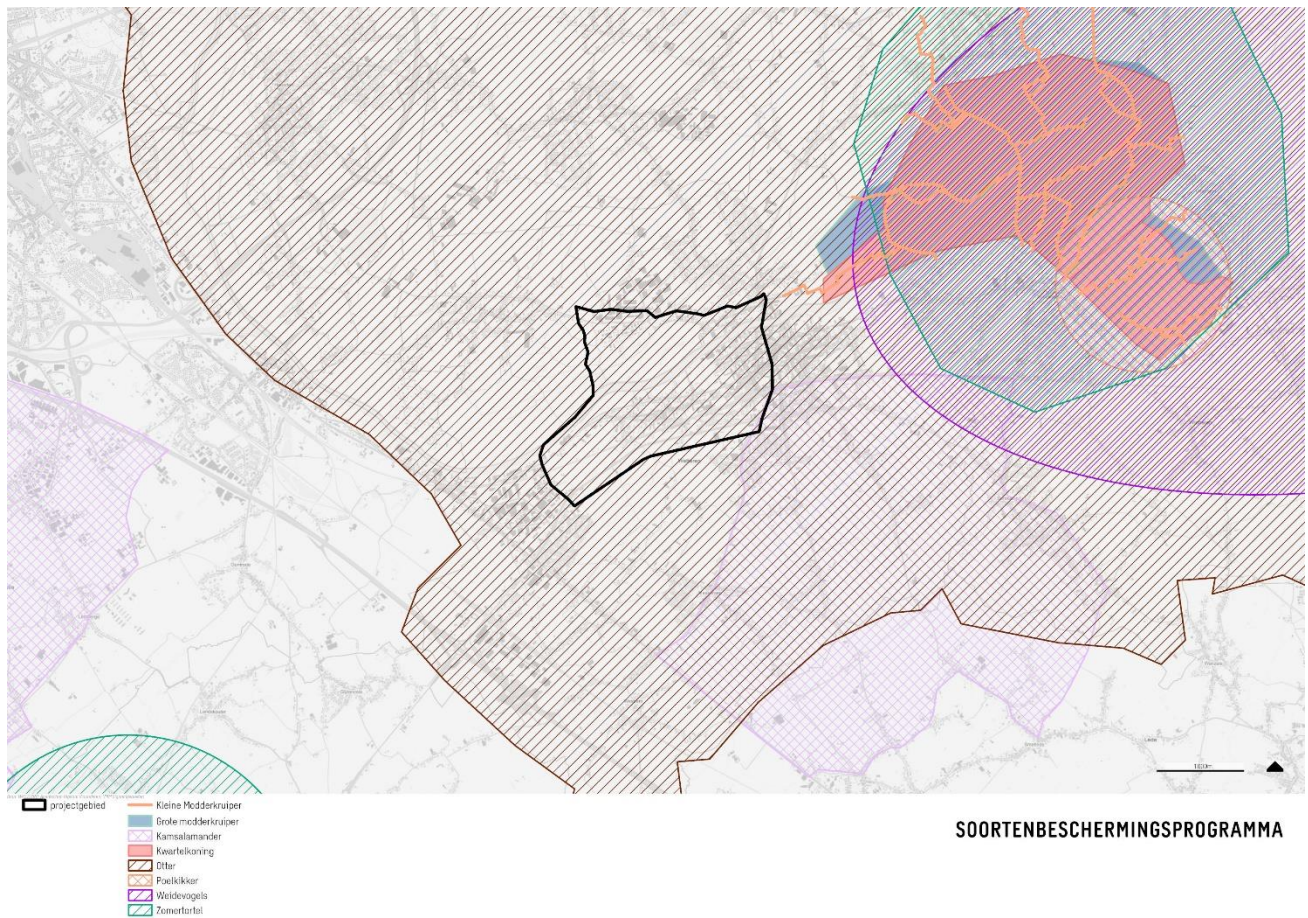
HISTORISCH PERMANENT GRASLAND



Figuur 20 Historische permanent graslanden met het plangebied

2.1.3.5 Soortenbeschermingsprogramma

Er is een soortenbeschermingsprogramma voor de otter binnen ons projectgebied, in de ruimere regio vinden we ook soortenbeschermingsprogramma's voor onder andere: de kamsalamander, de kwartelkoning, de zomertortel, de grote modderkruiper,...



Figuur 21 Soortenbeschermingsprogramma met plangebied

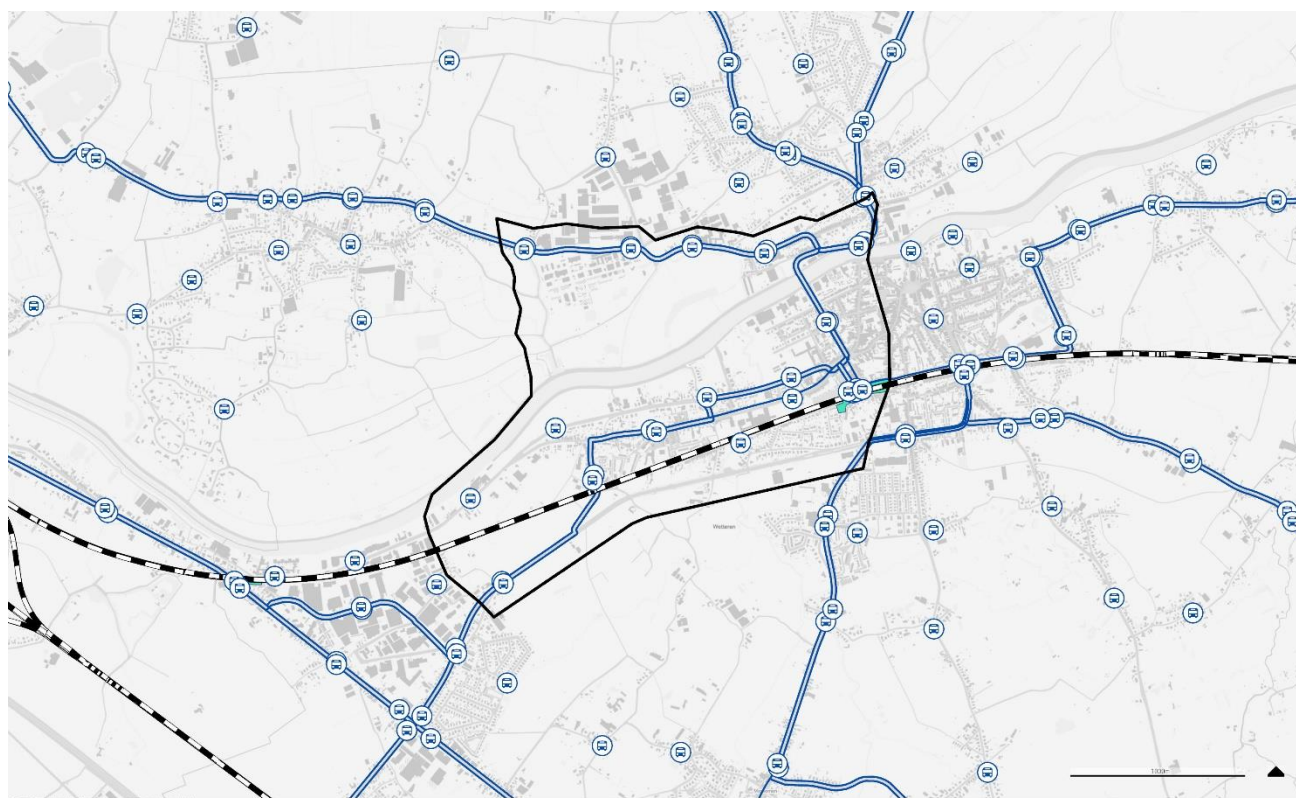
2.1.4 Mobiliteit

2.1.4.1 Openbaar vervoer

Ten zuiden wordt het plangebied doorkruist door spoorlijn 50 (Brussel-Gent). Ter hoogte van het treinstation bevindt zich het Hoppinpunt 'Wetteren Station' waar men deelfietsen en deelwagens kan terugvinden, alsook kan overstappen op de bus.

Volgende buslijnen kruisen het plangebied:

- 238 (Gent Sint-Pieters-Melle-Wetteren-Dendermonde),
- 237 (Gent Sint-Pieters-Heusden-Wetteren-Dendermonde),
- 34 ((Leerne/De Pinte-)Gent-Destelbergen-Wetteren),
- 37 (Wetteren - Zele - Waasmunster – Hamme)
- 451 (Wetteren - Kwatrecht - Oosterzele – Zottegem)
- 45 (Wetteren - Westrem - Bavegem -Oosterzele -Zottegem)
- 59 (Aalst - Hofstade - Lede - Oordegem – Wetteren)
- 452 (Wetteren - Bavegem - Sint-Lievens-Houtem -Zottegem)



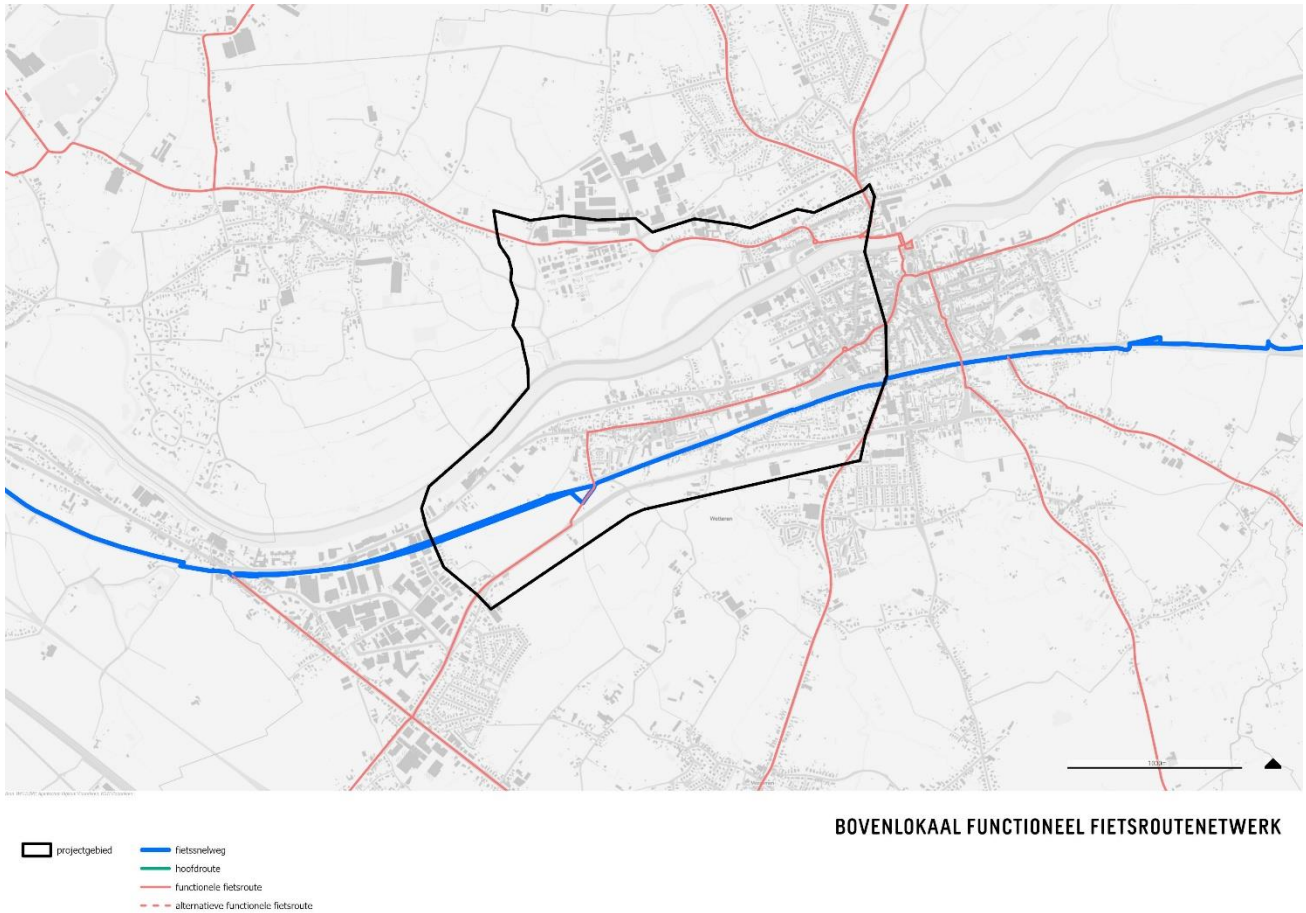
OPENBAAR VERVOER



Figuur 22 Openbaar vervoer met plangebied

2.1.4.2 Fietsnetwerk

Langsheen de spoorlijn lopen bovenlokale fietssnelwegen F2 Gent-Brussel en F44 Gent-Mechelen. Doorheen het plangebied lopen ook enkele bovenlokale functionele fietsroutes: noordelijk langs de Wetterensteenweg-Cooppallaan en zuidelijk vanaf de Zuidlaan, langs de Gentsesteenweg tot de Markt van Wetteren.

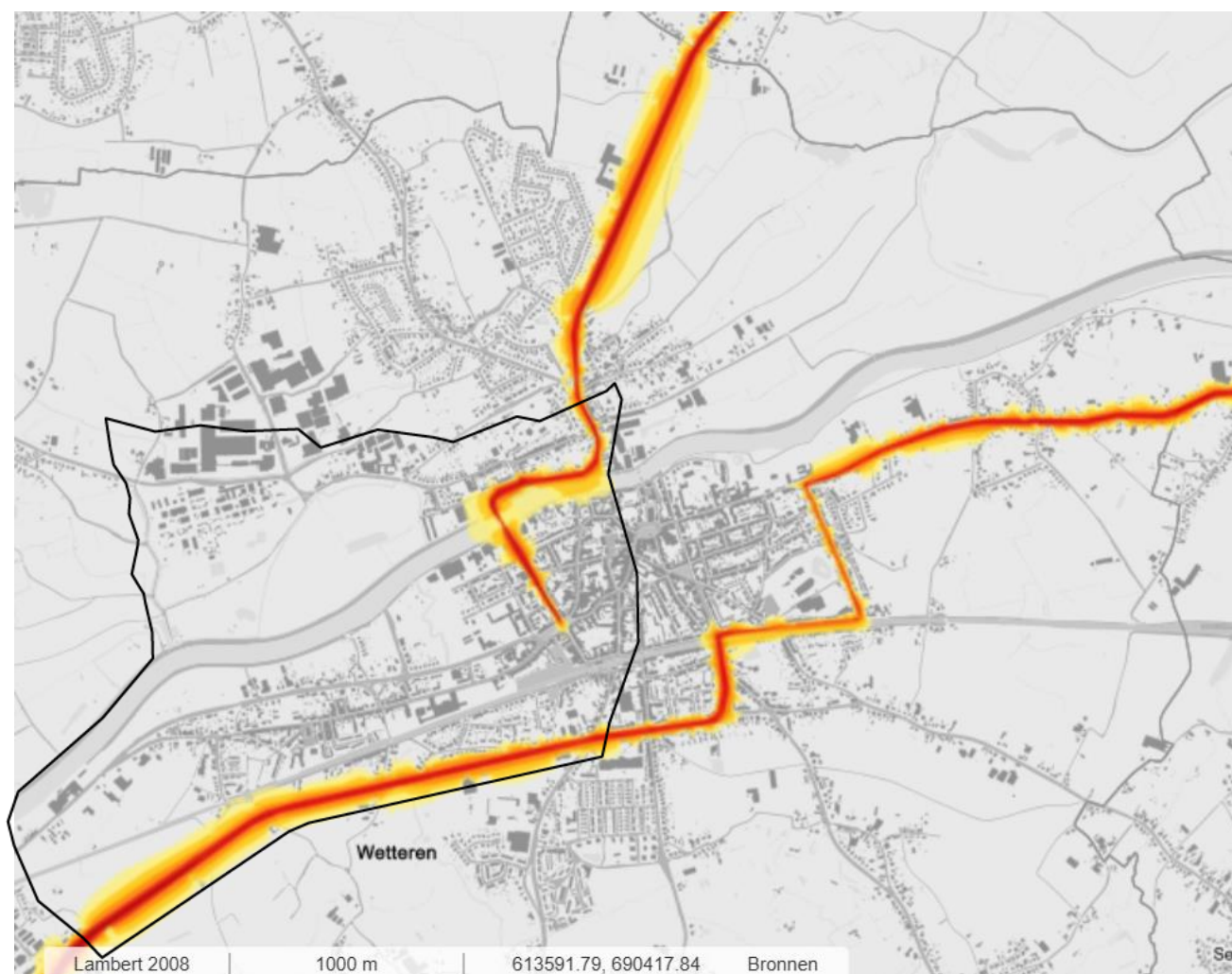


Figuur 23 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met plangebied

2.1.5 Omgevingskwaliteit

2.1.5.1 Geluidsklimaat

De Zuidlaan en de Koningin Astridlaan kennen zowel overdag als 's nachts een geluidsbelasting van 70 dB of meer. Rond deze wegen is bovendien sprake van een geluidscontour met een geleidelijk afnemende geluidsbelasting naar de omgeving toe.



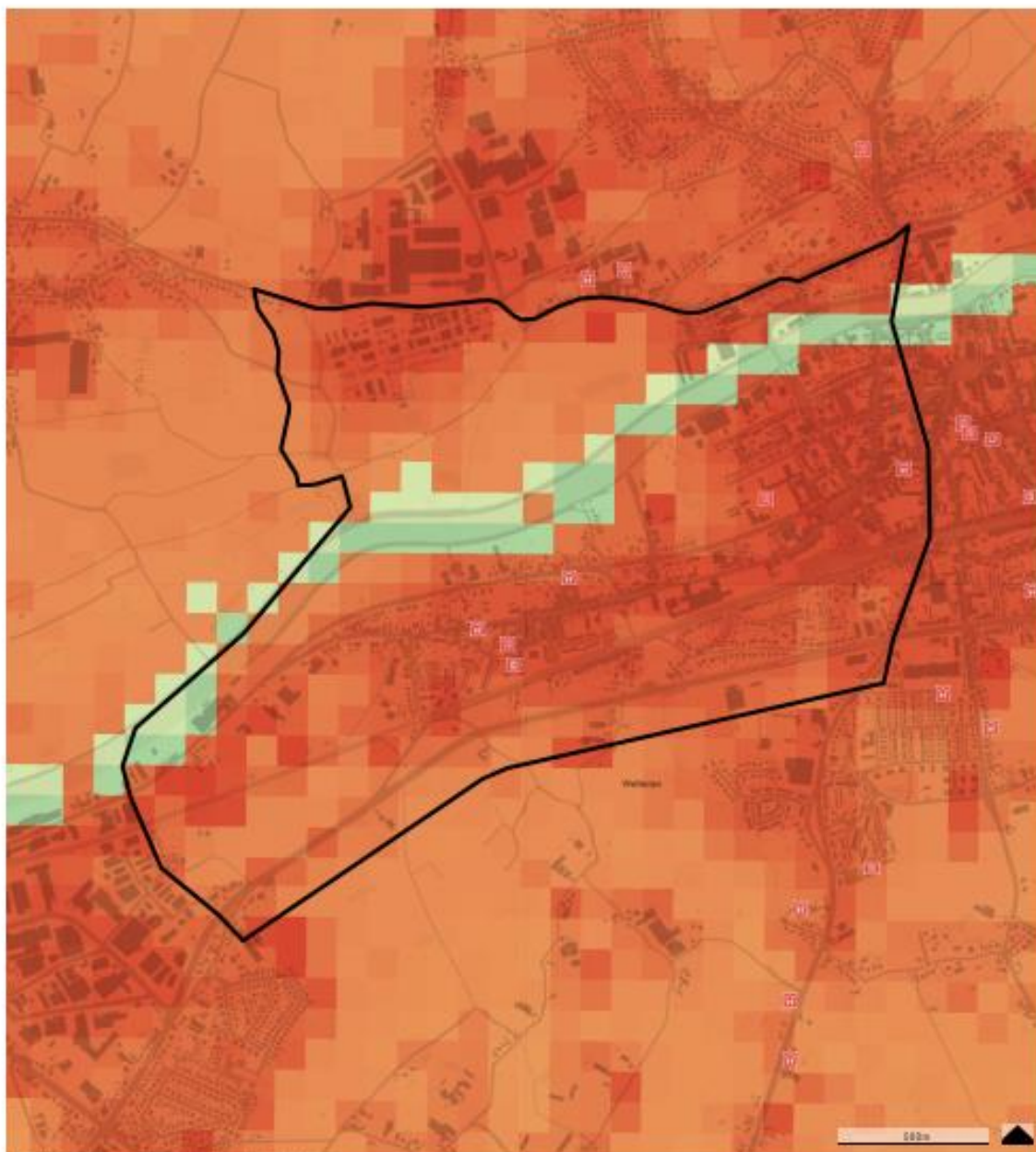
Figuur 24 Combinatie geluidsbelasting belangrijke en aanvullende wegen Lden 2021 en Lnight 2021

2.1.5.2 Klimaatrobuustheid

2.1.5.2.1 Hittestress

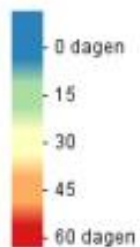
Volgens de klimaatprojecties zal het plangebied tegen 2100 geconfronteerd worden met meer dan 60 hittegolfdagen per jaar. Opvallend is dat het aantal hittegolfdagen in de directe omgeving van de Schelde aanzienlijk lager ligt, met naar verwachting ongeveer 15 tot 30 hittegolfdagen per jaar. Dit wijst op een lokaal milderend effect van de rivier en haar vallei, onder meer door de aanwezigheid van water, open ruimte, verdamping en luchtcirculatie.

Daarnaast tonen de projecties aan dat de gemiddelde jaartemperatuur tussen 2030 en 2100 met ongeveer 5°C kan toenemen. Deze verwachte temperatuurstijging benadrukt de noodzaak om binnen het plangebied voldoende aandacht te besteden aan klimaatadaptieve maatregelen



projectgebied

aantal hittegolfdagen (in 2100):



kwetsbare instellingen met hittestress (2100):

- kinderopvang zonder hittestress
- onderwijs zonder hittestress
- ziekenhuis/verzorgingstehuis zonder hittestress
- kinderopvang met hittestress
- onderwijs met hittestress
- ziekenhuis/verzorgingstehuis met hittestress

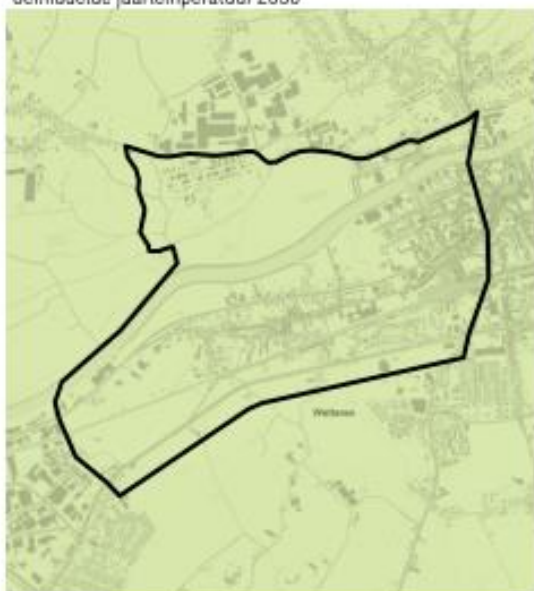
Noord-zuidverbinding Wetteren

KLIMAATPORTAAL
thema hitte

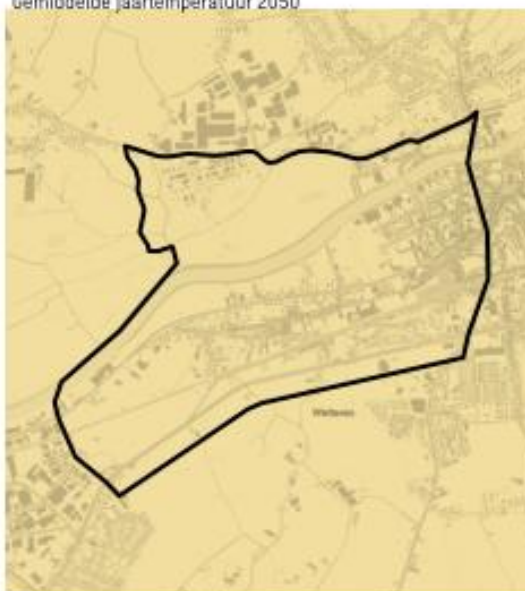
SWECO

Figuur 25 Klimaat met hittestress binnen het plangebied

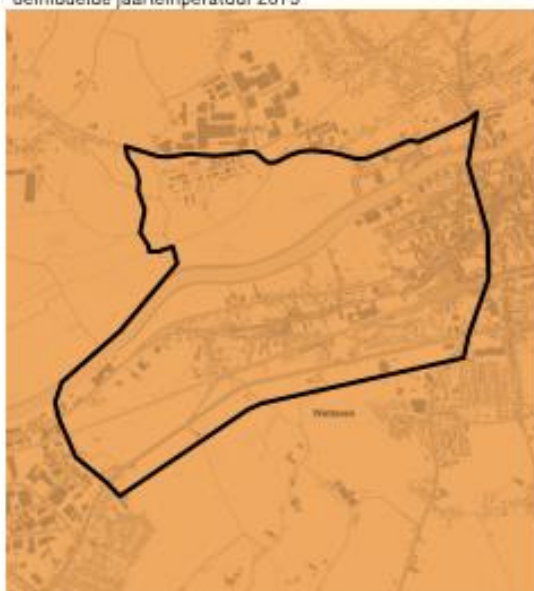
Gemiddelde jaartemperatuur 2030



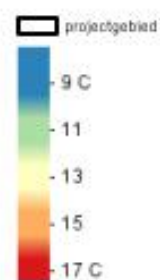
Gemiddelde jaartemperatuur 2050



Gemiddelde jaartemperatuur 2075



Gemiddelde jaartemperatuur 2100



Noord-zuidverbinding Wetteren

KLIMAATPORTAAL
thema klimaat

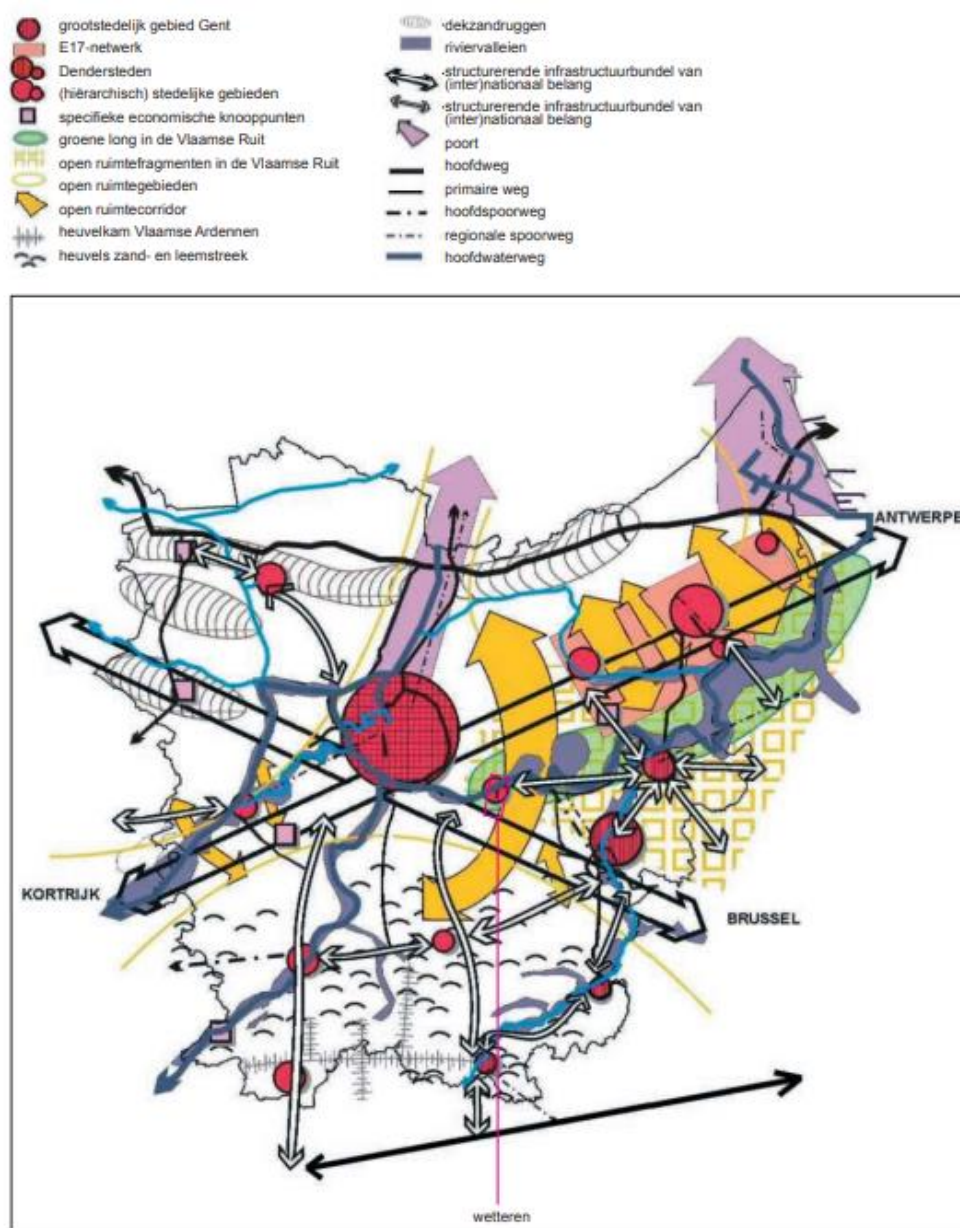
SWECO 

Figuur 26 Gemiddelde jaartemperaturen voor de toekomst met plangebied

2.2 Planologische context

2.2.1 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004)

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen vormt het provinciale beleidskader voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Het plan vertaalt de uitgangspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar het provinciale schaalniveau en werkt de taakstellingen van de hogere overheid verder uit. Daarbij wordt een visie geformuleerd voor de provincie als geheel, voor de verschillende deelruimten binnen de provincie en voor de belangrijkste ruimtelijke deelstructuren, zoals de nederzettingsstructuur, openruimtestructuur, toeristisch-recreatieve structuur, ruimtelijk-economische structuur en mobiliteitsstructuur.



Figuur 28 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Centraal in het PRS staat het principe van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen moeten vertrekken vanuit de bestaande ruimtelijke structuur, de historische context en de draagkracht van de omgeving. Nieuwe ontwikkelingen moeten zodanig worden gestuurd dat de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt en dat toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden niet worden gehypothekeerd. De provincie benadrukt daarbij het belang van een zorgvuldig ruimtegebruik, afgestemd op de eigenheid, potenties en beperkingen van elk gebied.

Het PRS vertaalt duurzame ruimtelijke ontwikkeling in vier expliciete uitgangspunten voor het provinciaal ruimtelijk beleid.

Een eerste uitgangspunt is het herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies, door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven. Niet elke functie kan overal in dezelfde mate ontwikkeld worden. Daarom wordt per deelruimte nagegaan welke functies prioritair zijn en onder welke voorwaarden andere functies kunnen worden toegelaten of versterkt. De verschillende deelruimten binnen de provincie krijgen elk een eigen rol binnen de ruimtelijke ontwikkeling van Oost-Vlaanderen. Stedelijke dynamiek en economische ontwikkelingen worden bij voorkeur gebundeld in daarvoor geschikte stedelijke gebieden en netwerken, terwijl openruimtegebieden vooral worden gevrijwaard en versterkt in functie van landbouw, natuur, waterbeheer, landschap en recreatie.

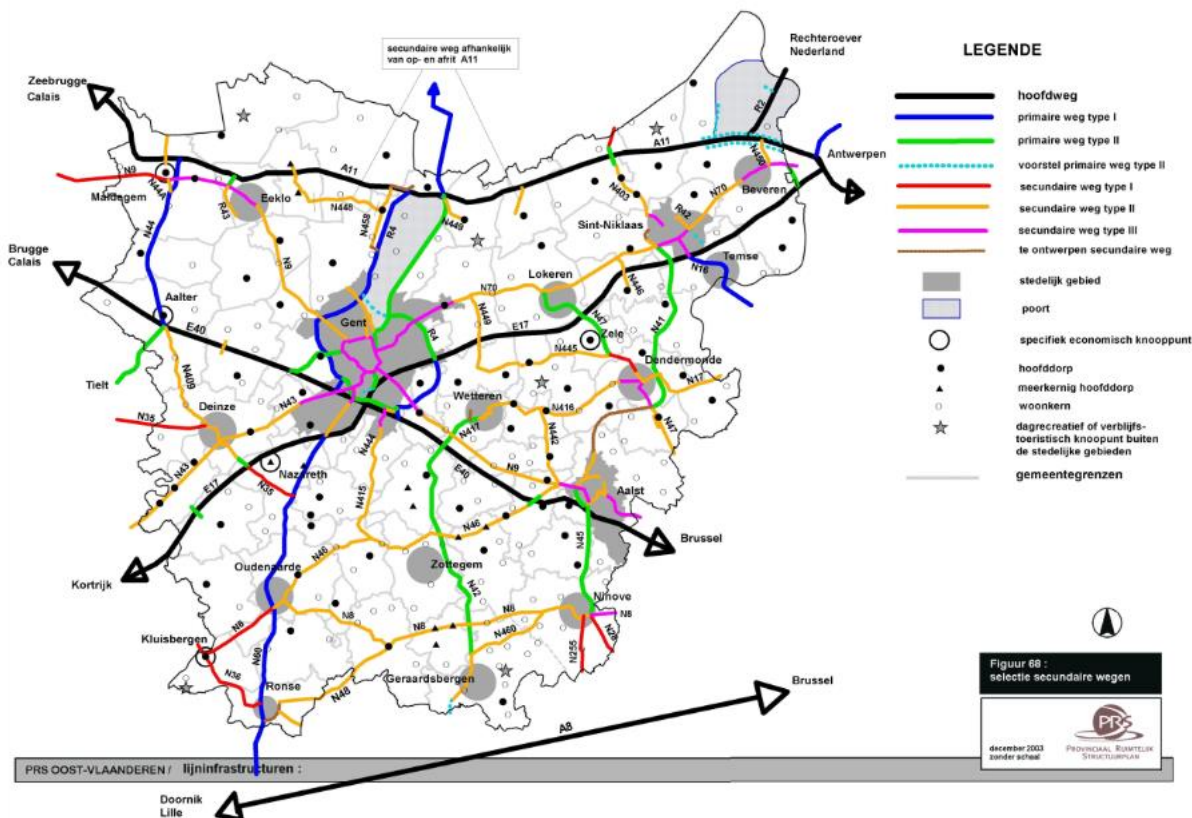
Een tweede uitgangspunt is het omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samengebruik van de ruimte. De beschikbare ruimte is beperkt en moet daarom zo efficiënt mogelijk worden benut. Het PRS schuift verweving en multifunctioneel ruimtegebruik naar voren als belangrijke principes om verdere versnippering tegen te gaan. Functies die elkaar niet hinderen, kunnen waar mogelijk worden gecombineerd, zodat synergieën ontstaan, afstanden worden verkleind en de druk op de open ruimte vermindert. Verweving moet daarbij steeds gebeuren met respect voor de ruimtelijke kwaliteit en de randvoorwaarden van de omgeving.

Een derde uitgangspunt is het hanteren van de historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunt en randvoorwaarde voor kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling. Elementen zoals waterlopen, reliëfstructuren, landschappelijke relictten, steden en dorpen worden beschouwd als structurerende dragers van de ruimte. Ze vormen niet alleen aanknopingspunten voor nieuwe ontwikkelingen, maar bepalen ook waar ruimtelijke beperkingen of randvoorwaarden nodig zijn. Op die manier wordt gestreefd naar ontwikkelingen die aansluiten bij de eigenheid van het gebied en bijdragen aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Een vierde uitgangspunt is het aanvaarden en aanwenden van mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving. In een netwerkmaatschappij hoeven niet alle functies overal aanwezig te zijn en krijgen functies niet overal dezelfde ontwikkelingskansen. Ontwikkelingen moeten worden ingeplant op de meest geschikte locaties, rekening houdend met bestaande kwaliteiten, ontsluitingsmogelijkheden en mogelijke effecten op de omgeving. Hoogdynamische functies worden bij voorkeur voorzien op plaatsen met een goede multimodale bereikbaarheid. Tegelijk wordt vermeden dat ruimtelijke groei louter wordt gestuurd door autobereikbaarheid. Het mobiliteits- en vervoerssysteem moet de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ondersteunen, met aandacht voor alternatieven voor het wegverkeer.

Voor de provincie als geheel stelt het PRS een samenhangende ontwikkeling van de verschillende deelstructuren voorop. Dit vertaalt zich onder meer in een hiërarchische ontwikkeling van stedelijke gebieden en economische knooppunten, het versterken van waterlopen en reliëfstructuren als ecologische en recreatieve dragers, het vrijwaren van openruimteverbindingen tussen verstedelijkte gebieden en het afstemmen van lijninfrastructuur op de gewenste ruimtelijke structuur.

Het PRS bevat o.a. een selectie van de secundaire wegen, in het bijzonder: 'De selectie van secundaire wegen type II, omvat o.a.: de verbinding tussen de N400 (Noordlaan) tot N417 (Zuidlaan), dit betreft de Wetterstraat of 'een nader te bepalen tracé'.' Het PRS bevat eveneens te vermelding van de verbinding tussen de N400 (Noordlaan) tot N417 (Zuidlaan) betreffende de ontsluiting van deel van Wetteren naar het hogere wegennet via een te ontwerpen secundair wegvak. Het betreft: 'de Wetterstraat of een nader te bepalen tracé'.



Figuur 29 Selectie secundaire wegen (PRS Oost-Vlaanderen)

2.2.2 Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen (in opmaak)

De Provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte als toekomstgericht ruimtelijk kompas voor de provincie. Het plan moet richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn en lokale besturen ondersteunen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Het nieuwe Beleidsplan Ruimte, met bijhorende beleidskaders, zal op termijn het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen vervangen.

Het traject kende reeds een complex verloop. De Provincieraad besliste op 6 september 2023 om de voorlopige vaststelling van het ontwerp beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' in te trekken. Nadien werd het proces geëvalueerd en werd gekozen voor een vernieuwde aanpak, met behoud van de goedgekeurde conceptnota als basis.

Op 25 september 2025 keurde de deputatie een inhoudsnota en een geactualiseerde procesnota goed. De inhoudsnota vormt een leidraad voor de verdere uitwerking van beleidskaders rond bedrijvigheid, wonen en open ruimte, maar is nog geen definitieve beleidstekst. De verdere opmaak gebeurt in dialoog met lokale besturen en partners, met als streefdoel een definitieve vaststelling begin 2029.

2.2.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wetteren (2015)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Wetteren geeft de ruimtelijke visie van de gemeente op haar toekomstige ontwikkeling weer. Het plan vertrekt vanuit de gelaagde identiteit van Wetteren: als kleinstedelijk knooppunt aan de Schelde, als knooppunt langs belangrijke infrastructuur zoals het spoor, E40 en Brusselsesteenweg en als landelijke tuinbouwgemeente met waardevolle openruimtegebieden.

Wetteren is op provinciaal niveau geselecteerd als kleinstedelijk gebied en neemt een belangrijke rol op binnen het oostelijk rastergebied tussen Gent en de Dendersteden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom worden afgestemd op de draagkracht van het kleinstedelijk gebied, de potenties van de Scheldevallei en de ontsluitingsmogelijkheden via bovenlokale infrastructuur. Tegelijk wil de gemeente haar landelijke kwaliteiten, openruimteverbindingen en landschappelijke eigenheid behouden en versterken.

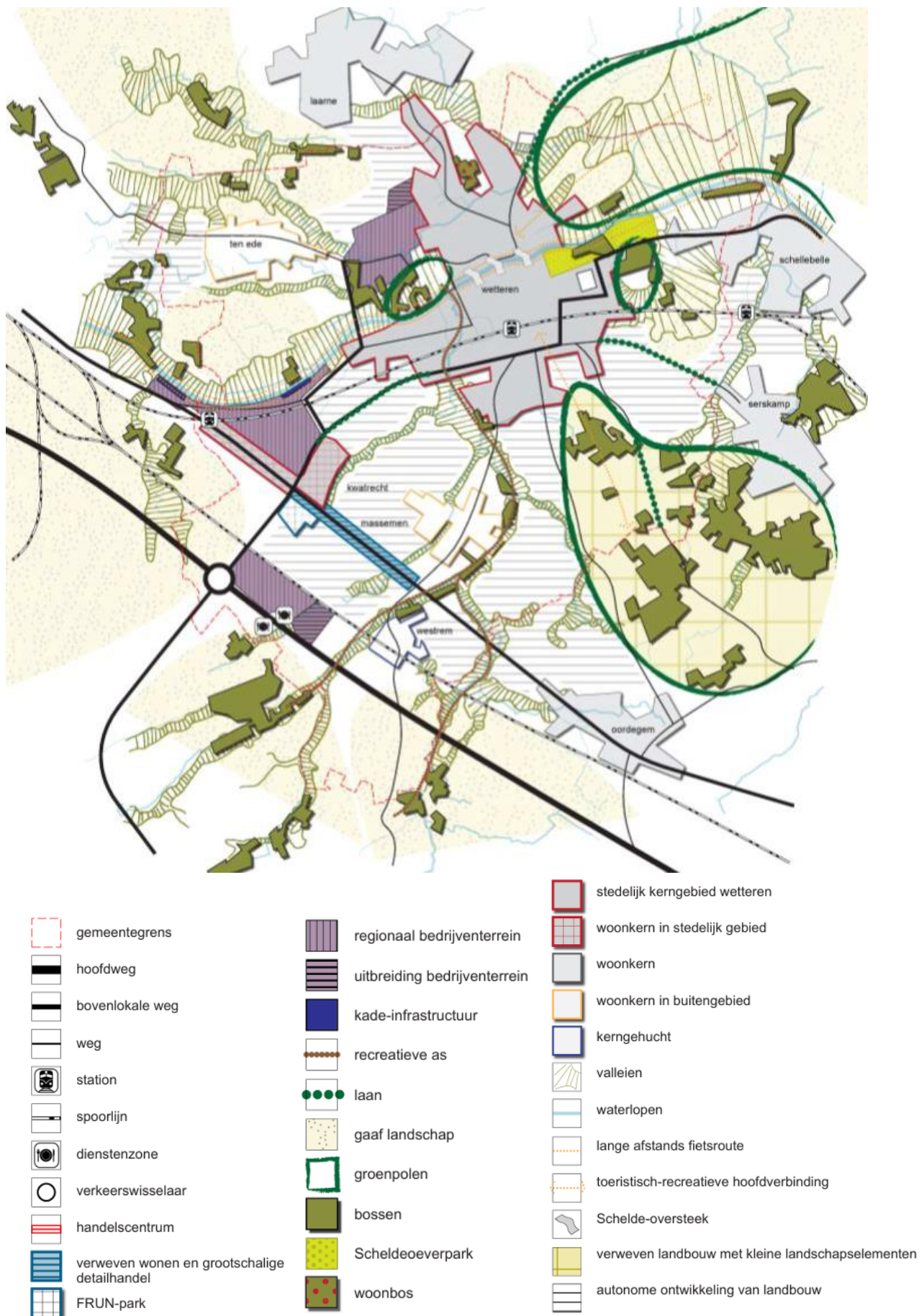
Het GRS formuleert drie hoofddoelstellingen voor het ruimtelijk beleid.

Een eerste doelstelling is het behoud en de versterking van de kwaliteit van de aanwezige open ruimte. Daarbij wordt ingezet op het vrijwaren van de samenhang van de open ruimte, het versterken van landschappelijke kwaliteiten, het uitbouwen van valleien en bossen als ecologische dragers en het verhogen van de toegankelijkheid en belevingswaarde van het buitengebied. Land- en tuinbouw blijven daarbij belangrijke beheerders van de open ruimte, met ontwikkelingsmogelijkheden waar dit verenigbaar is met de landschappelijke en ecologische draagkracht.

Een tweede doelstelling is de ontwikkeling van een aantrekkelijk kleinstedelijk centrum aan de Schelde. Wetteren wil de diversiteit aan stedelijke functies in het centrum behouden en versterken, met aandacht voor kwaliteitsvolle woonomgevingen, verweving van functies, een compact winkelgebied, ruimte voor lokale economie en aantrekkelijke publieke ruimten. De relatie met de Schelde wordt daarbij als belangrijke kwaliteit beschouwd. Projecten zoals de Scheldeoever en de verbinding met omliggende groene ruimten moeten bijdragen aan een betere beleving van het water en aan de versterking van de centrumkwaliteit.

Een derde doelstelling is het consolideren en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit binnen de infrastructuurbundel Brusselsesteenweg – spoor – E40. De gemeente wil haar bereikbaarheid als stedelijk knooppunt vrijwaren, maar tegelijk de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verbeteren. Handel, ambacht en bedrijvigheid moeten er beter worden ingepast en intensiever gebruikmaken van de bestaande ruimte. Nieuwe ontwikkelingen mogen de openruimteverbindingen dwars op deze infrastructuurbundel niet verder aantasten.

De gewenste ruimtelijke structuur van Wetteren wordt verder opgebouwd rond een aantal ruimtelijke concepten. De Scheldevallei vormt een structuurbepalende drager en moet als ecologische, landschappelijke en recreatieve entiteit worden versterkt. Ook de Molenbeekvallei en haar zijbeken, de Kalkense Meersen, het Hospiesbos en andere boscomplexen worden beschouwd als belangrijke natuurlijke structuren. Zij vormen samen een robuust ecologisch netwerk, aangevuld met kleine landschapselementen, bosuitbreiding en zachte recreatieve verbindingen.



Figuur 30 Gewenste ruimtelijke structuur uit GRS Wetteren 2015

Voor de nederzettingsstructuur wordt Wetteren verder uitgebouwd als stedelijk kerngebied, waar de belangrijkste voorzieningen, woonontwikkelingen en stedelijke functies worden geconcentreerd. Kwatrecht, Massemen en Ten Ede worden beschouwd als woonkernen in het buitengebied, terwijl Westrem als kerngehucht wordt benaderd. Bijkomende ontwikkelingen in deze kernen moeten op maat blijven van de bestaande bebouwingsconcentraties, bij voorkeur kernversterkend zijn en de relatie met de open ruimte respecteren.

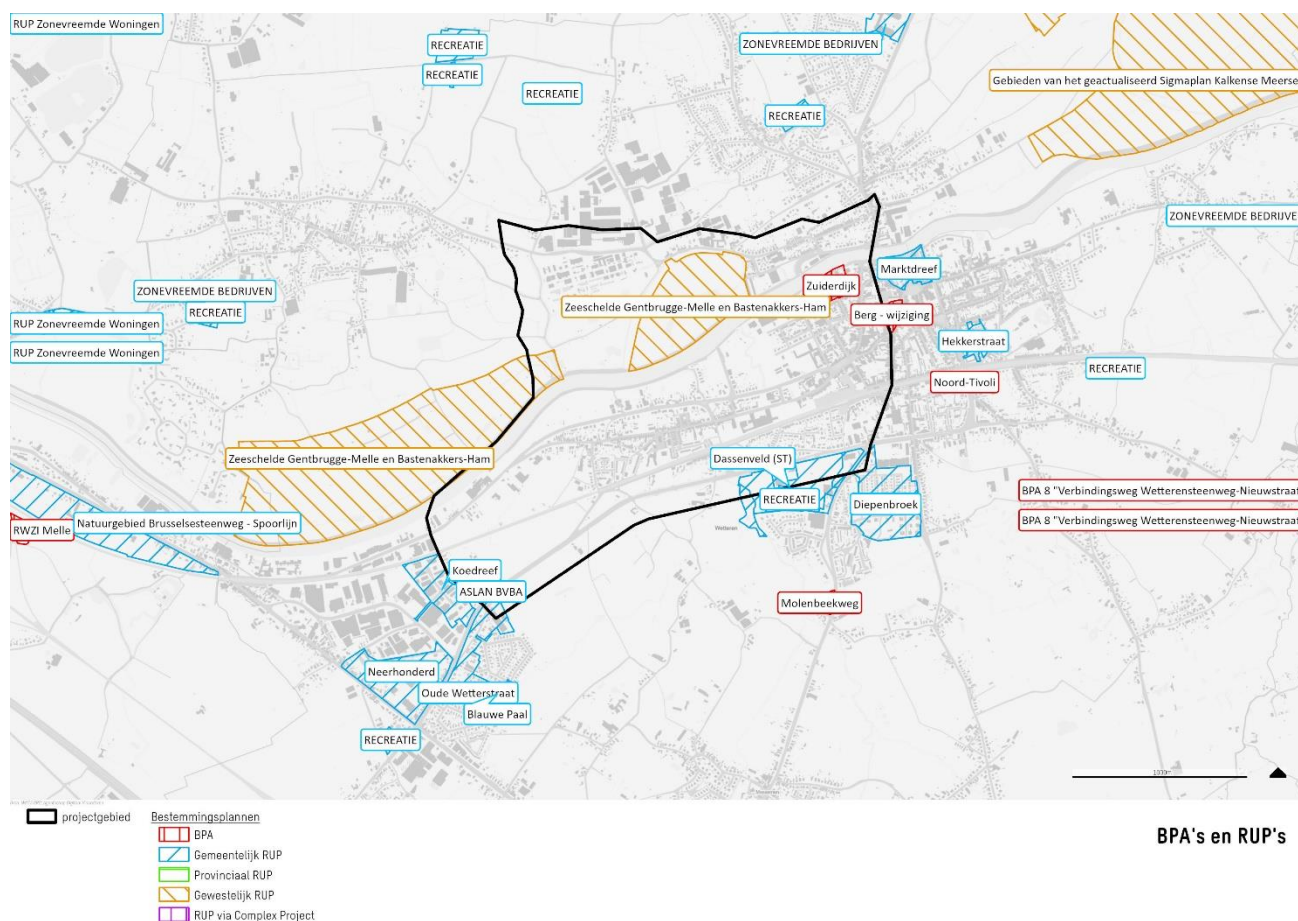
Op economisch vlak voorziet het GRS in compacte en goed ontsloten bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen Stookte en Vantegem krijgen beperkte uitbreidingsmogelijkheden, afgestemd op respectievelijk lokale en regionale bedrijvigheid. Voor Kwatrecht wordt ook de potentie van watergebonden bedrijvigheid langs de Schelde erkend. Voor grootschalige detailhandel wordt een gedifferentieerd beleid gevoerd, waarbij verdere verspreiding en wildgroei langs onder meer de Brusselsesteenweg wordt tegengegaan.

Mobiliteit wordt in het GRS benaderd als een belangrijke randvoorwaarde voor ruimtelijke kwaliteit. De gemeente wil de bereikbaarheid van het centrum en de bedrijventerreinen verbeteren, maar tegelijk de verkeersdruk in woon- en verblijfsgebieden beperken. De mogelijke aanleg van een nieuwe Scheldebrug en een betere noord-zuidontsluiting worden daarbij naar voren geschoven als elementen om het noordelijk deel van Wetteren en de bedrijventerreinen efficiënter te verbinden met het hogere wegennet, met bijzondere aandacht voor landschappelijke inpassing en minimale aantasting van de open ruimte.

2.3 Juridische context

2.3.1 Bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden, naast het gewestplan, verschillende bestemmingsplannen. Hieronder volgt een overzicht.

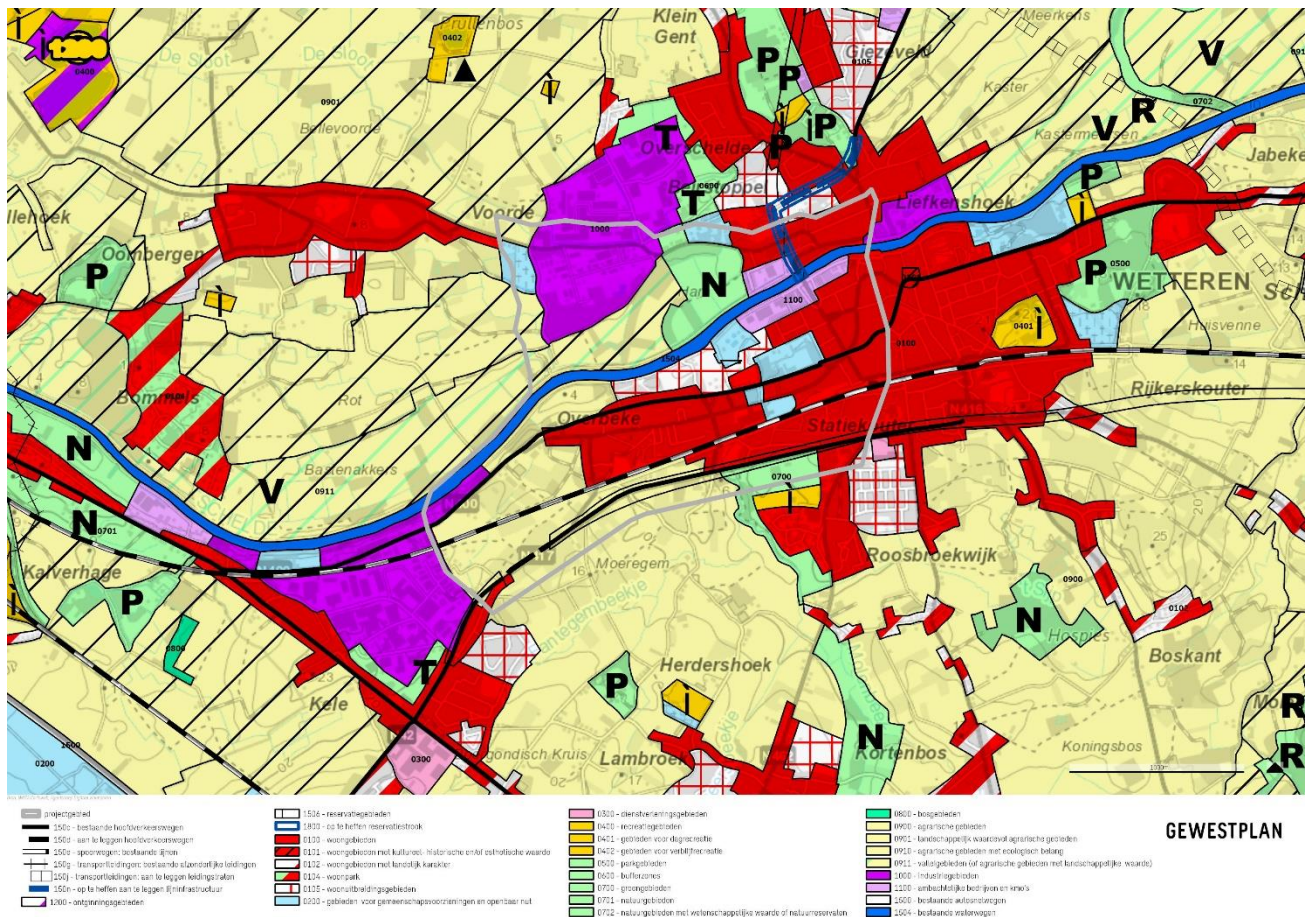


Figuur 31 BPA's en RUP's met plangebied

2.3.1.1 Origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone

We onderscheiden volgende bestemmingszones:

- 0100 - woongebieden
- 0101 - woongebieden met cultureel- historische en/of esthetische waarde
- 0102 - woongebieden met landelijk karakter
- 0104 - woonpark
- 0105 - woonuitbreidingsgebieden
- 0200 - gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- 0300 - dienstverleningsgebieden
- 0401 - gebieden voor dagrecreatie
- 0500 - parkgebieden
- 0600 - bufferzones
- 0700 - groengebieden
- 0701 - natuurgebieden
- 0800 - bosgebieden
- 0900 - agrarische gebieden
- 0901 - landschappelijk waardevol agrarische gebieden
- 0911 - valleigebieden (of agrarische gebieden met landschappelijke waarde)
- 1000 - industriegebieden
- 1100 - ambachtelijke bedrijven en kmo's
- 1504 - bestaande waterwegen



Figuur 32 Gewestplan met plangebied

2.3.1.2 Gewestelijk RUP Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenakkers-Ham (binnen plangebied) (2021)

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenakkers-Ham werd definitief goedgekeurd op 26 februari 2021. De opmaak van dit GRUP kadert binnen het Geactualiseerd Sigmaplan, waarvoor de Vlaamse overheid in oktober 2013 het planproces opstartte. Het GRUP heeft tot doel de realisatie mogelijk te maken van waterveiligheids- en natuurontwikkelingsprojecten langs de Zeeschelde tussen Gent en Wetteren.

Het Sigmaplan beoogt het beperken van overstromingsrisico's door het tegengaan van verdere verlanding van de Schelde en zet tegelijkertijd in op de ontwikkeling en versterking van waardevolle getijdennatuur. Door de combinatie van waterberging, natuurontwikkeling en landschappelijke inrichting wordt de Scheldevallei beter aangepast aan de gevolgen van klimaatverandering en wordt de beleefbaarheid van het estuariene landschap verhoogd.

Het plangebied van het GRUP omvat drie afzonderlijke zones langs de Zeeschelde, waarvan twee zones gelegen zijn op het grondgebied van Wetteren. Binnen deze zones worden twee bestemmingen vastgelegd. Enerzijds betreft dit agrarisch gebied met ecologisch belang (artikel 1), waar landbouwgebruik behouden blijft in combinatie met natuur- en milieudoelstellingen. Anderzijds wordt natuurgebied (artikel 2) aangeduid, gericht op de ontwikkeling van getijdennatuur en aan de rivier gebonden ecologische structuren.

Binnen het voorliggende plangebied situeert de GRUP-bestemming zich hoofdzakelijk als natuurgebied ter hoogte van de Hamgracht. Deze bestemming legt de nadruk op natuurontwikkeling en ecologie in functie van het Sigmaplan, waarbij waterveiligheid, natuur en landschappelijke kwaliteit primieren boven andere gebruiksfuncties.



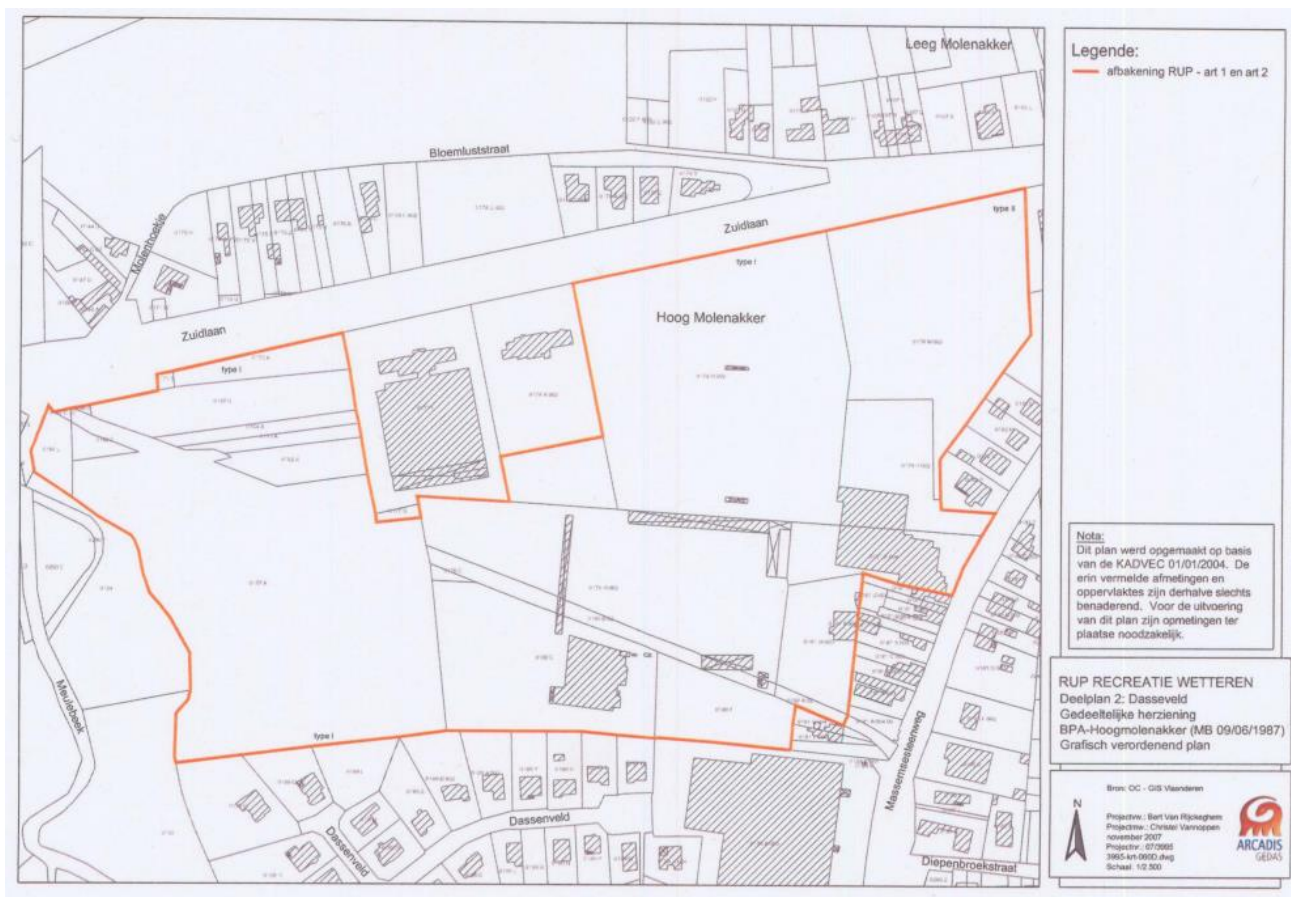
Figuur 33 Gewestelijk RUP Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenakkers-Ham

2.3.1.3 Provinciaal RUP RECREATIE – Deelplan 2: Dasseveld (ten zuiden van Zuidlaan) (2008)

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Recreatie werd goedgekeurd op 20 maart 2008. Voor het voorliggende plangebied is specifiek Deelplan 2: Dasseveld van toepassing. Dit PRUP vormt een gedeeltelijke herziening van het BPA Hoogmolenakker, dat werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 9 juni 1987.

Het RUP behoudt in hoofdzaak de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het BPA Hoogmolenakker. Hiermee wordt de bestaande planologische visie en bestemming grotendeels verdergezet. De herziening beperkt zich tot een gerichte aanpassing met het oog op het mogelijk maken van specifieke infrastructurele ingrepen. Artikel 1 bepaalt dat de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA Hoogmolenakker onverkort van kracht blijven. Artikel 2 laat aanvullend alle werken en constructies toe die noodzakelijk zijn voor de opvang, verwerking en afvoer van huishoudelijk en industrieel afvalwater.

Het PRUP heeft hiermee een faciliterend karakter en wijzigt de bestaande ruimtelijke bestemming niet, maar maakt wel de aanleg van noodzakelijke waterzuiverings- en afvoerinfrastructuur mogelijk binnen het plangebied.

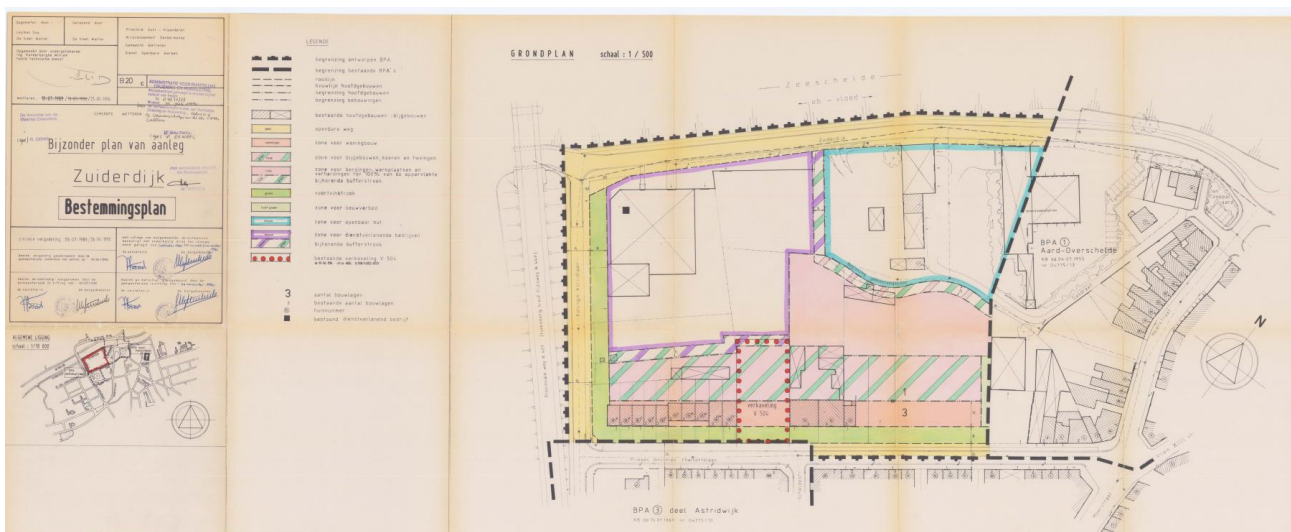


Figuur 34 Provinciaal RUP Recreatie – deelplan 2: Dasseveld

2.3.1.4 BPA Zuiderdijk (binnen plangebied ten zuiden van Schelde) (1991)

Het BPA Zuiderdijk werd goedgekeurd op 31 juli 1991 en legt het planologisch kader vast voor de inrichting en het gebruik van het gebied langs de Zuiderdijk. Het plan voorziet in een zone voor woningbouw, aangevuld met zones voor bijgebouwen, koeren en hovingen en bergplaatsen, werkplaatsen en verhardingen, ter ondersteuning van het woongebied.

Daarnaast worden zones aangeduid voor dienstverlenende bedrijven en openbaar nut, waaronder gebouwen voor administratie. Ten slotte voorziet het BPA in een woonwagenterrein, waarmee ruimte wordt geboden aan een specifieke woonvorm. Het BPA beoogt hiermee een functioneel gemengde invulling met aandacht voor wonen, dienstverlening en publieke voorzieningen.



Figuur 35 BPA Zuiderdijk

RUP_40000_213_00151_00001
Document: Alternatievennota_RUP_NZ-Wetteren

2.3.1.6 Gemeentelijk RUP ASLAN BVBA (grenst aan plangebied thv Kwatrecht) (2010)

Het gemeentelijk RUP Aslan bvba (goedgekeurd op 29 april 2010) bepaalt het planologisch kader voor de herontwikkeling van een bedrijfssite in Wetteren. Het plangebied wordt hoofdzakelijk bestemd als zone voor ambachtelijke bedrijvigheid, aangevuld met zones voor parking en toeritten en een groenbuffer.

De zone voor ambachtelijke bedrijvigheid laat ambachtelijke activiteiten toe, met ondergeschikt wonen, burelen en verkoopsruimte verbonden aan het bedrijf. Grootschalige industriële activiteiten en milieubelastende functies zijn uitgesloten. De zones voor parking en toeritten voorzien in de ontsluiting en parkeervoorzieningen, terwijl de groenbuffer instaat voor de landschappelijke inpassing en afscherming van de site.

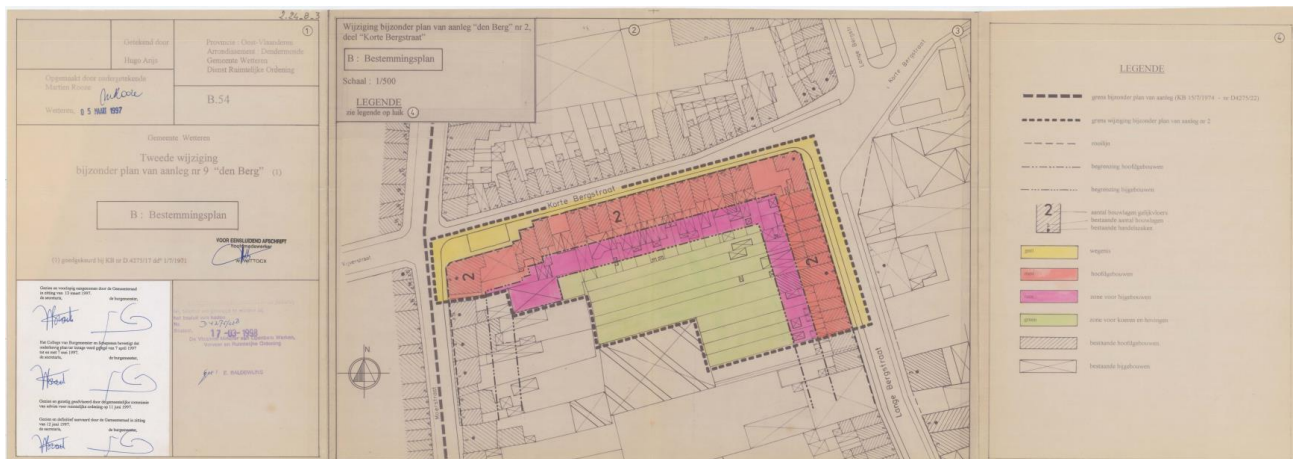


Figuur 37 Gemeentelijk RUP ASLAN BVBA

2.3.1.7 BPA Berg-wijziging (grenst aan plangebied in centrum Wetteren) (1998)

Het BPA Berg-wijziging werd goedgekeurd op 17 maart 1998 en vormt een herziening van het BPA "Den Berg" voor (een deel van) de Korte Bergstraat en de Lange Bergstraat. Het plan bepaalt de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het BPA duidt een zone voor hoofdgebouwen aan, bestemd voor wonen, met de mogelijkheid tot burelen en op het gelijkvloers lokaal handelsgebruik. Aanvullend worden zones voorzien voor bijgebouwen en voor koeren en hovingen, ter ondersteuning van het hoofdgebruik. De voorschriften leggen onder meer beperkingen op inzake bouwdiepte, bouwhoogte, dakvorm en materiaalgebruik, met het oog op een samenhangend straatbeeld en een gesloten bebouwingsstructuur.



Figuur 38 BPA Berg wijziging

2.3.1.8 Gemeentelijk RUP OUDE WETTERSTRAAT (ten zuiden van Zuidlaan) (2004)

Het gemeentelijk RUP Oude Wetterstraat werd goedgekeurd op 19 februari 2004 en komt neer op een gedeeltelijke herziening van het BPA Fantegembek (K.B. 18/12/1978). De gemeente wenste geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot behoud van het BPA, onder meer omwille van achterhaalde rooilijnen en bouwvrije stroken langs de Oude Wetterstraat. Het RUP omvat een strook van ongeveer 8 ha langs de Zuidlaan, met een variërende diepte van 5 m tot 200 m.

Het RUP legt voor het gebied een nieuwe ruimtelijke en functionele invulling vast. Daarbij wordt een gemengde woonwerkzone voorzien, waar kleinschalige functies en bedrijvigheid mogelijk zijn. Daarnaast wordt een woonzone afgebakend met behoud van de zuivere woonfunctie, en een zone voor inbreidingsprojecten, gericht op de ontwikkeling van woonprojecten in functie van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit plan is grotendeels gerealiseerd.



Figuur 39 Gemeentelijk RUP Oude Wetterstraat

2.3.1.9 Gemeentelijk RUP KOEDREEF (ten noorden van Zuidlaan) (2006)

Het RUP Koedreef te Weteren werd in werking getreden op 10 februari 2006. In het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt voor de realisatie van het lokaal bedrijventerrein Koedreef, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Kwatrecht. Met dit RUP wordt het op het gewestplan aangeduide industriegebied omgezet naar een specifieke zonering voor lokale bedrijven. Uitgangspunt daarbij is het vastleggen van stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de vestiging van lokale bedrijven. Een essentieel aandachtspunt is de ontsluiting van het gebied op de Zuidlaan, die geselecteerd is als primaire weg type II.

Het plan werd opgemaakt voor het nog niet ontwikkelde deel van het industriegebied. In het noorden wordt de grens gevormd door de spoorweglijn Gent - Aalst, in het oosten door het woonlint langs de Koedreef en de bestemming industriegebied volgens het gewestplan, in het zuiden door de grens met het nog niet ontwikkelde deel van het industriegebied en de Zuidlaan, en in het westen door de grens met het ontwikkelde en nog niet ontwikkelde deel van het industriegebied.

Het plangebied is hierbij opgedeeld in verschillende bestemmingszones: een zone voor openbare wegenis voor de ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein, een zone voor lokale bedrijvigheid met inrichtingsvoorschriften inzake ontsluiting, interne wegenis, inplanting, bouwhoogte en een bufferzone.

Dit plan is volledig gerealiseerd.



Figuur 40 Figuur: Gemeentelijk RUP Koedreef

2.3.2 Mobiliteitsplannen

Wetteren is een gemeente met heel wat tewerkstellingsplaatsen. Van de ruim 10.000 werkende inwoners werkt 22% in de eigen gemeente en 38% werkt minstens 2 dagen thuis.

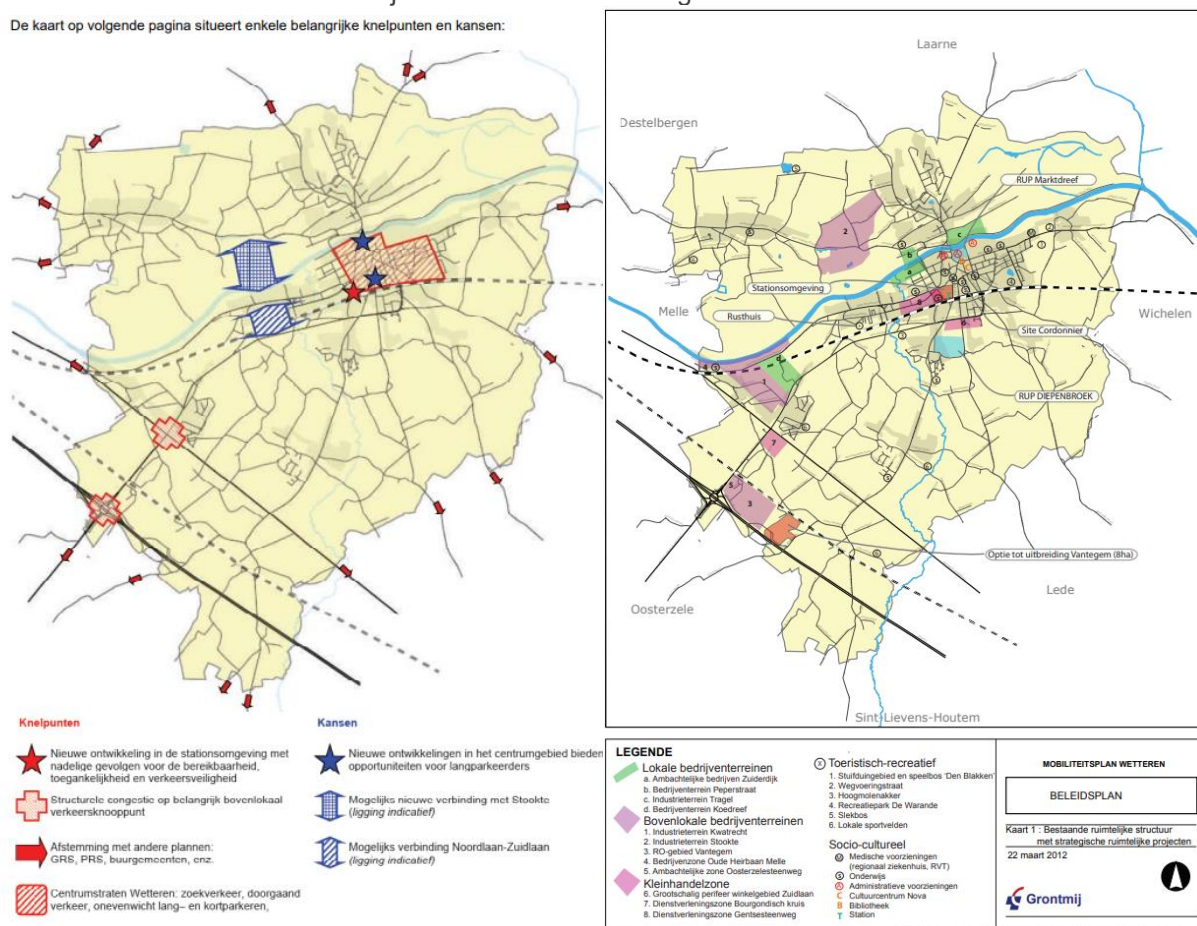
Van alle verplaatsingen in Wetteren is 62% met de auto. De overige verplaatsingen gebeuren met de fiets (17%) en het openbaar vervoer (16%) (gemeentemonitor, 2025). Het hoge autogebruik is onderdeel van het mobiliteitsprobleem en vormt dagelijks een mobiliteitsdruk op het wegennet in Wetteren. In combinatie met het doorgaand verkeer door het centrum en de krap bemeten kruispuntoplossingen zorgt dit voor dagdagelijkse files op de centrale as doorheen het centrum die het station via de Scheldebrug met de ontsluitingswegen op linkeroever verbindt (Nieuwstraat – Felix Beernaertsplein – Koningin Astridlaan – Scheldbrug en aansluiting op Coopallaan/Kapellendries).

2.3.2.1 Gemeentelijk mobiliteitsplan Wetteren (2012)

Bestaande verkeersstromen en knelpunten zijn reeds besproken in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Wetteren. Het plan werd conform verklaard op 18 februari 2002. Op basis van de sneltoets koos de Gemeentelijke Begeleidingscommissie voor spoor 2 – verbreden en/of verdiepen van het mobiliteitsplan. Het beleidsplan van de herziening van het mobiliteitsplan werd door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard op 16 april 2012 en door de gemeenteraad definitief goedgekeurd op 24 mei 2012. De publicatie in het Belgisch Staatsblad gebeurde op 6 juni 2012.

Het mobiliteitsplan bevat reeds een indicatieve aanduiding van een noord-zuidverbinding en een goed overzicht van de bestaande bedrijventerreinen binnen de gemeente Wetteren.

De kaart op volgende pagina situeert enkele belangrijke knelpunten en kansen:

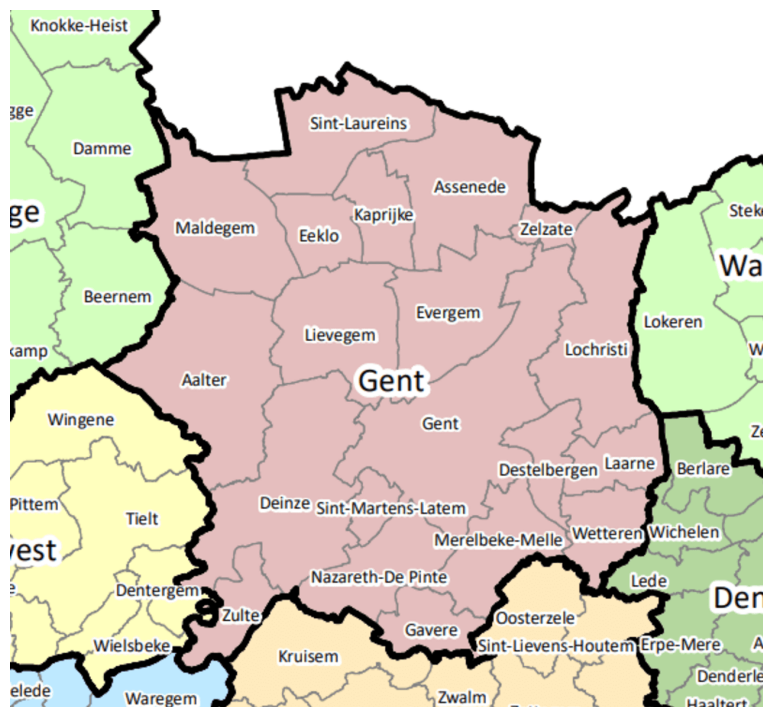


Figuur 41 Gemeentelijk mobiliteitsplan van Wetteren van 2012

2.3.2.2 Regionaal mobiliteitsplan Gent

De vervoerregio Gent is een grote regio, niet alleen in aantal gemeenten, maar ook in oppervlakte (ca. 1200 km²). Deze vervoerregio omvat 20 gemeenten en telt ongeveer 677.000 inwoners.

Deze steden en gemeenten behoren tot de vervoerregio Gent: Aalter, Assenede, Deinze, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Merelbeke-Melle, Nazareth-De Pinte, Maldegem, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wetteren, Zelzate en Zulte.



Figuur 42 Vervoerregio Gent (2019)

Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch document en legt de mobiliteitsvisie op middellange termijn (2030) vast, met een doorkijk naar 2050. Alle vervoerswijzen komen aan bod, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De principes van het decreet basisbereikbaarheid zijn daarbij van kracht. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio. De shift naar duurzame mobiliteit wordt gerealiseerd door een wisselwerking tussen drie hoekstenen: het mobiliteitsaanbod, mobiliteitsvraag en de ruimtelijke ordening.

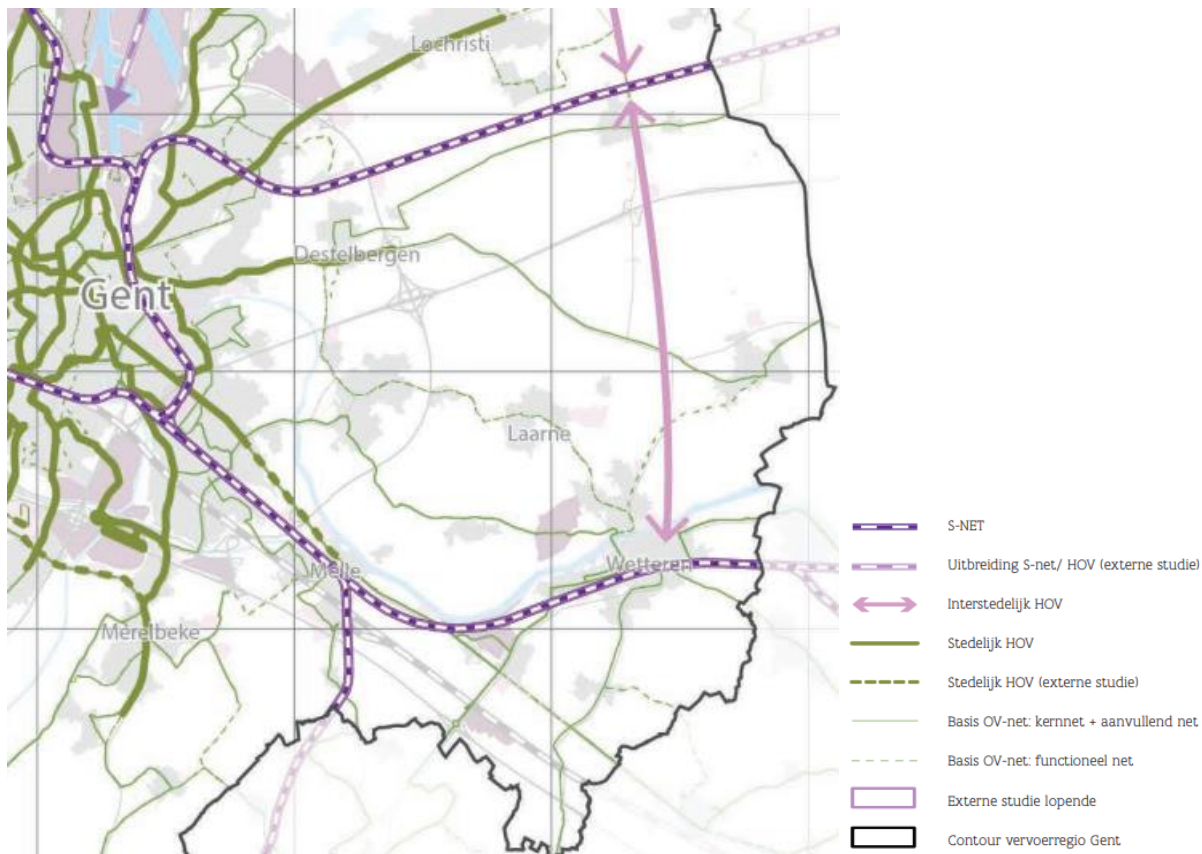
Het zoomt in op de verschillende netwerken, ingrepen en ondersteunende maatregelen van regionaal belang, met een focus op het mobiliteitsaanbod en de mobiliteitsvraag.

Het Regionaal Mobiliteitsplan is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen de partners in de vervoerregioraad. De nadruk wordt gelegd op het bovenlokale aspect, zonder het lokale uit het oog te verliezen. Ook het middenveld en de burger zelf werkten hieraan mee.

Het Regionaal Mobiliteitsplan spreekt zich enkel uit over visies en acties van regionaal belang. Zowel lokale als bovenlokale actoren kunnen optreden als initiatiefnemer om de acties uit te rollen.

Voor Wetteren zijn de volgende elementen opgenomen in dit Regionaal Mobiliteitsplan:

- Openbaar vervoer
 - o Uitwerking van o.a. een interstedelijke HOV-as Zelzate – Beervelde station – Wetteren
 - o Het basis OV-netwerk zorgt via kernnetlijnen voor vlotte en betrouwbare verbindingen met het regionale netwerk. Daarom dienen deze verbindingen binnen het OV-plan 2030 opgenomen te worden in relatie tot het versterken van het S-net, het interstedelijke en stedelijk HOV. Het betreft o.a. een frequentieverhoging op de KN 50 Gent - Brugge, KN 34 Wetteren - Gent en verbinding Evergem - Gent centrum (in afwachting van HOV).

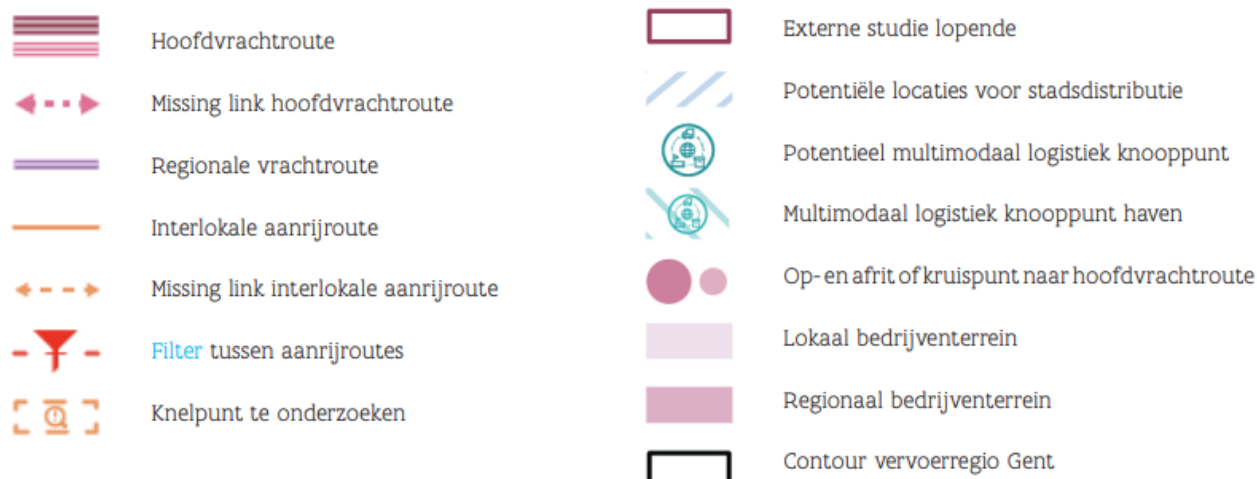


Figuur 43 Openbaar vervoer volgens het regionaal mobiliteitsplan Gent 2024

- Voor het gemotoriseerd verkeer werden de volgende zaken geschreven voor Wetteren:
 - o Volgende wegen zijn geselecteerd als interlokale wegen volgens de vervoerregio:
 - N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren
 - N9/N42 Wetteren
 - N417: N9/N417 - nieuwe Scheldebrug (lopend project) Wetteren
 - N416: N417/N416 Wetteren - Dendermonde
 - N407: Nieuwe Scheldebrug (lopend project) Wetteren - Colmanstraat Laarne
 - o Het mobiliteitsplan duidt het vooropgestelde tracé als “**missing link**” en verwijst naar de lopende studie in Wetteren voor een nieuwe Scheldebrug die het bedrijventerrein Stookte moet ontsluiten en de kern van Wetteren moet ontlasten van vrachtverkeer. Het resultaat van deze studie zal de exacte ligging van de interlokale weg door Wetteren bepalen. Een deel van de kern van Wetteren wordt bijgevolg ontlast van doorgaand verkeer.
- Hoppinpunten
 - o De belangrijkste treinstations in onze regio zijn geselecteerd als interregionaal hoppinpunt: Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Deinze, Wetteren en Aalter. In die stations vind je verschillende hoogwaardige treinlijnen en een uitgebreid mobiliteitsaanbod.
- Logistiek en vracht
 - o De vervoerregio identificeerde in samenspraak met de provincie Oost-Vlaanderen en de logistieke stakeholders 4 potentieel interessante locaties om een multimodaal logistieke knooppunt te realiseren:
 - Aalter (omgeving Woestijne)
 - Omgeving Eiland Zwijnaarde
 - Wetteren
 - Deinze (omgeving De Prikels)
 - Hierbij is geredeneerd vanuit de vervoerregio zelf.
 - o Wetteren: deze locatie is aangeduid vanuit de ruimtelijke methodiek, maar diepgaander onderzoek naar de potenties en randvoorwaarden voor watergebonden ontwikkeling van de site (en wisselwerking met de bestaande bedrijvigheid) is nodig.
 - o Vrachtrouten netwerk: De selectie in het RMP houdt net zoals de wegencategorisering rekening met lopende plannen en projecten alsook missing links in het huidige netwerk. Zo doen we geen uitspraken over het viaduct van Gentbrugge (E17), wordt de ring rond Eeklo

meegenomen als beslist beleid, wordt akte genomen van de studie voor de nieuwe Scheldebrug in Wetteren en onderschrijven we de visie op het ontlasten van de kern van Deinze.

- Volgende wegen zijn geselecteerd als interlokale aanrijroute:
 - N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren - N9/N42 Wetteren
 - N9: N9/N42 - N9/N400 Wetteren
 - N417: N9/N417 - N417/nieuwe Scheldebrug Wetteren
 - Nieuwe Scheldebrug (lopend project)
- De vervoerregio identificeert 4 potentieel interessante locaties om een multimodaal logistiek knooppunt te realiseren: Aalter (omgeving Woestijne), omgeving Eiland Zwijnaarde, Wetteren, Deinze (omgeving De Prijckels). De haven zelf is reeds een belangrijk en groot multimodaal logistiek knooppunt.



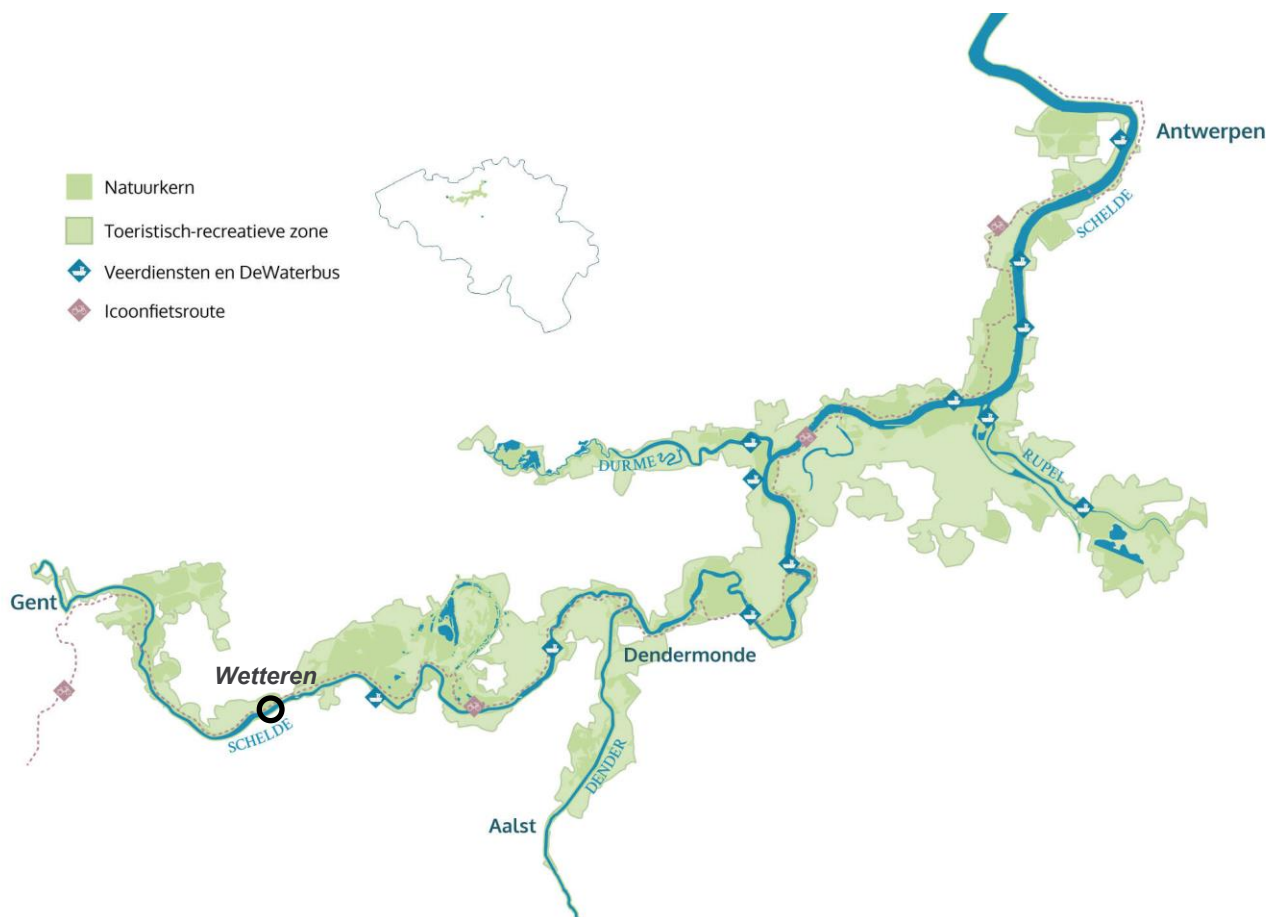
Figuur 44 Logistiek en vracht vervoer volgens het regionaal mobiliteitsplan Gent 2024

2.3.3 Natuurplannen

2.3.3.1 Nationaal park Scheldevallei

Nationaal Park Scheldevallei is een van de Vlaamse Parken. Elk park heeft een uniek karakter met bijzondere natuur, landschap en erfgoed. Er zijn bossen die bruisen van leven en zandvlakten die doen denken aan woestijnen. Je vindt er plekken waar natuur, landbouw, cultuur en geschiedenis met elkaar verweven zijn.

- De hoofdfunctie van een Nationaal Park is natuurbehoud in een beschermd en voldoende groot gebied.
- Menselijke activiteit, zoals recreatie, maar vaak ook bosbouw, landbouw, jacht en visserij, is zeker mogelijk in en rond een Nationaal Park.



Figuur 45 Nationaal park Scheldevallei

Tussen Gent en Antwerpen kronkelt een prachtige ketting met blauwe en groene parels: Nationaal Park Scheldevallei. De eeuwenlange interactie tussen mens en natuur maakt dat dit gebied bovendien een zeer rijk historisch verleden heeft. In 2021 werd ook een belangrijke stap gezet naar een rijke toekomst: de kandidatuur om met de Scheldevallei door te groeien tot een 'Nationaal Park' werd ingediend. Nadat we werden opgenomen in de shortlist van kandidaten kregen we meer dan een jaar de tijd om onze plannen uit te werken. En op 13 oktober 2023 was het zover en kregen we groen licht: Nationaal Park Scheldevallei is een feit. Op deze pagina vind je meer informatie over het traject en onze toekomstplannen.

2.4 Lopende projecten in de omgeving van het plangebied

2.4.1 Masterplan Scheldepark Wetteren



Figuur 46 Voorkeursscenario Scheldepark (2024)

Aan de oevers van de Schelde, vlak naast het centrum van Wetteren, zijn woonzorgcentra, scholen, bedrijven, recreanten en woonontwikkelingen op zoek naar ruimte. De Provincie Oost-Vlaanderen en de gemeente Wetteren ontwikkelden, samen met de partners, een masterplan voor het Scheldepark. Dit plan combineert klimaatambities en duurzaamheid met fijn wonen, werken, leren en bewegen en dit op korte en lange termijn.

In 2021 en 2022 werden heel wat plannen gemaakt en besproken met eigenaars en gebruikers. Het resultaat daarvan is het voorkeursscenario dat in oktober 2022 aan de buurt werd voorgesteld. Met de reacties van buurtbewoners en eigenaars werd in 2023 verder gewerkt aan het voorkeursscenario. Dit bestaat uit drie deelzones: Kop van Tragel, Stedelijk Balkon en de Warandebek.

Dit is het plan van het voorkeursscenario. De deelzones Kop van Tragel en de Warandebek werden later nog aangepast en goedgekeurd door de stuurgroep.

2.4.2 Ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen

Zowel De Vlaamse Waterweg als de Provincie wensen de watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen te stimuleren. Hierbij is er nood aan voldoende watergebonden terreinen, die het mogelijk maken om de bevaarbare waterwegen maximaal te benutten. Dit vraagt om een duidelijke ruimtelijke visie. Daarom hebben ze besloten om de krachten te bundelen.

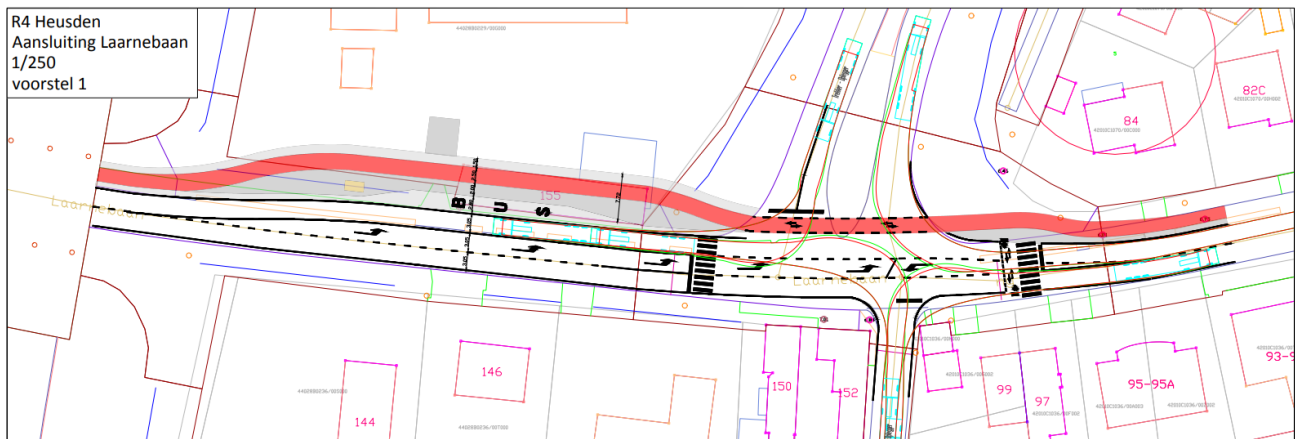
Op basis van een grondige analyse zal bepaald worden op welke locaties versterkt kan worden ingezet om goederen op binnenschepen over te laden. Gelinkt aan deze overslaglocaties worden de vestigingslocaties voor watergebonden bedrijvigheid met het meeste toekomstpotentieel aangeduid. Op deze plekken zal ruimte worden gereserveerd voor bedrijvigheid die voor haar transport gebruik maakt van de waterweg. Dit leidt tot

een verduurzaming van het goederentransport, een vermindering van de CO₂-uitstoot en een verbeterde mobiliteit in de provincie.

Er wordt gestreefd naar een geïntegreerde visie met logistieke, watergebonden en economische belangen als leidraad. Ook andere belangen, zoals bijvoorbeeld de waterhuishouding, natuurwaarden en recreatieve waarde van de valleigebieden, worden mee in overweging genomen.

De Vlaamse Waterweg en de Provincie Oost-Vlaanderen streven ernaar om dit project in 2026 af te ronden.

2.4.3 Herinrichting afrit R4 in Laarne



Figuur 47 Onteigeningsplan herinrichting afrit R4 in Laarne (2026)

Krachtens het besluit van 5 maart 2026 heeft de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit en openbare werken het onteigeningsplan definitief vastgesteld voor de realisatie van de innemingen, nodig voor de veilige heraanleg van het kruispunt afrit R4 met Laarnebaan op het grondgebied van Destelbergen.

Tegen het genoemde definitieve onteigeningsbesluit van 5 maart 2026 kan bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen beroep worden aangetekend. Een verzoekschrift moet binnen 45 dagen via een aangetekende brief aan de Raad van Vergunningsbetwistingen worden toegestuurd.

2.4.4 Heraanleg N42 Oosterzelesteenweg tussen Wetteren en Zottegem

De Oosterzelesteenweg (N42) tussen het kruispunt van het Bourgondisch Kruis (N9*N42) en het aansluitingscomplex met de E40 kent vele knelpunten. Het Agentschap Wegen en Verkeer wilt deze zone, en haar invloedszones, aanpakken en anders vormgeven. De inzet is de veiligheid van het verkeer en een verbeterde doorstroming. De uitgevoerde haalbaarheidsstudie brengt op basis van een mobiliteitsstudie, verkennend ruimtelijk onderzoek en het participatief proces enkele scenario's in kaart.

Het project is gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en het verbeteren van het functioneren van het multimodaal verkeerssysteem, rekening houdend met de functie van de N42, N417 en N9 in het netwerk.

De krachtlijnen van het voorkeursscenario zijn:

- Het kruispunt Bourgondisch Kruis blijft een kruispunt. Het wordt heraangelegd tot een conflictvrij lichtengeregeld kruispunt met langere opstelstroken en veilige fietsoversteken. Dit geeft het beste resultaat naar veiligheid en doorstroming. Een tunnel en rondpunt zijn bestudeerd, maar bieden geen afdoende efficiënte oplossing voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling op die locatie.
- Ter hoogte van de Oude Heerbaan komen verkeerslichten voor een veilige fietsoversteek. Deze lichten zullen afgestemd worden met de lichten op het kruispunt om de verkeersstromen zo vlot mogelijk te laten verlopen.
- Een dubbelrichtingsfietspad aan de kant van Mariagaard lijkt de beste optie, maar ook enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden worden overwogen.
- De lichten aan Mariagaard/Vantegem (industriezone) blijven behouden maar de overstekende fietsers/voetgangers worden omgeleid via een nieuw te bouwen fietstunnel.
- De verkeerswisselaar met de E40 blijft behouden, maar wordt anders ingericht. Door de aansluitingen te optimaliseren kunnen de op- en afrijbewegingen beter verlopen. Zo wordt het aantal conflictpunten sterk verminderd en verloopt de doorstroming veel vlotter.

RUP_40000_213_00151_00001

Document: Alternatievennota_RUP_NZ-Wetteren

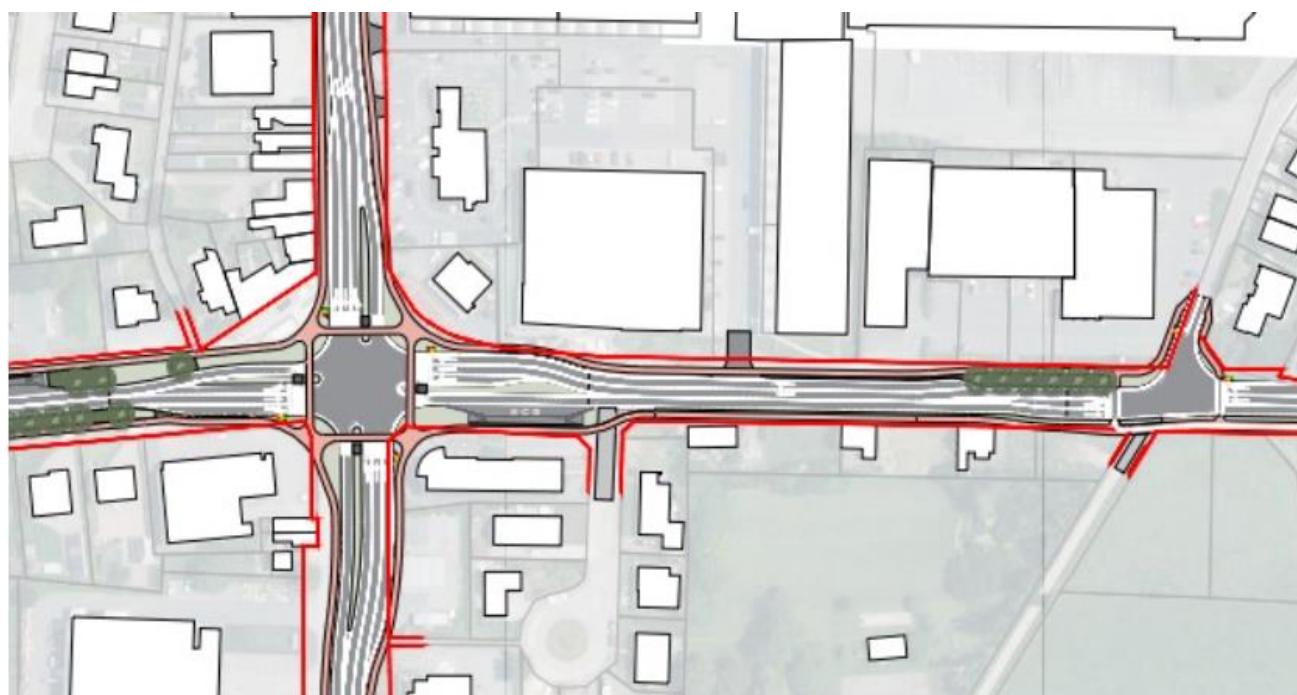
Een van de vragen in de opdracht is om te bekijken of er 'quick wins' waren in het projectgebied. Ingrepen die redelijk vlot uit te voeren zijn, en de veiligheid en doorstroming kunnen verbeteren. Voor het projectgebied zijn er twee alternatieve fietsverbindingen in kaart gebracht. Eén route verbindt het station van Kwatrecht met de school Mariagaard en de fietsbrug over de E40 richting Oosterzele. Deze verbinding zou gebruik maken van het bestaande fietstunneltje onder de spoorweg en kan achter de school Mariagaard aansluiten op de fietsbrug over de E40. Deze Quick win wordt onderzocht en uitgewerkt door studie bureau Regionaal Landschap Schelde Durme in opdracht van de gemeente Wetteren. De andere verbinding wordt vandaag al regelmatig gebruikt, en verloopt via de Gijzenzelestraat. Daardoor wordt een smal stuk fietspad op de N42 vermeden.

Verhoogde carpoolcapaciteit met fietsenstalling kan eventueel gerealiseerd worden op het terrein van de huidige zoutloods van AWV. Dit zou plek kunnen bieden aan 80 wagens. Dit verlaagt de verkeersdruk op het zuidelijke deel van het aansluitingscomplex. AWV onderzoekt verder welke carpoolmogelijkheden er zijn in deze zone.

Op het schooldomein van Mariagaard kan het erg druk zijn tijdens het brengen en halen van de leerlingen. Lange wachtrijen van ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen veroorzaken moeilijke situaties op het schooldomein. Een van de redenen hiervoor is dat er maar één rijstrook ligt om het schooldomein te verlaten. Een Quick Win oplossing zou kunnen zijn om een vrije rechtsafslagstrook of minstens een opstelstrook voor rechts afslaand verkeer aan te leggen. Dit kan alleen als het ook veilig blijft voor voetgangers en fietsers. Er is meer onderzoek nodig om te bekijken of en hoe dit verkeersveilig kan.



Figuur 48 Voorontwerp detail ter hoogte van Mariagaard



Figuur 49 Voorontwerp Bourgondisch Kruis

2.4.5 Gemeentelijk RUP Dassenveld (ST)

De gemeentelijk RUP Dassenveld is een lopende RUP-procedure (datum goedkeuring Startnota 14/10/2025). Het plangebied van RUP Dassenveld bevindt zich ten zuiden van de Zuidlaan.



Figuur 50 Gemeentelijk RUP Dassenveld (in opmaak)

3 Voortraject Wetteren Noord-Zuidverbinding

3.1 Aanleiding en partnerschap

In 2022 werd het masterplanproject 'Noord-Zuidverbinding Wetteren' opgestart binnen een partnerschap. Voor de uitvoering van het project werd een samenwerkingsovereenkomst opgesteld, die ondertekend werd door de financierende partners: Provincie Oost-Vlaanderen (projectcoördinatie), Stad Wetteren, Infrabel, Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg.

Deze partners maakten deel uit van de stuurgroep die het masterplan aanstuurde; ze hadden hierin een beslissende stem. Departement Mobiliteit en Openbare Werken en Departement Omgeving waren als primaire stakeholders nauw betrokken, zetelden als adviserende leden in de stuurgroep die het masterplanproject aanstuurde en verleenden net als de financierende partners actief input en advies.

In het voorjaar 2022 werd het ontwerptraject opgestart en zijn verschillende mogelijke tracés en scenario's onderzocht. Tijdens het ontwerptraject zijn ook telkens uitgebreide participatierondes georganiseerd voor bewoners en betrokken stakeholders. Zowel voor de spoorwegbrug als voor de Scheldebrug zijn verschillende scenario's en varianten onderzocht. Het resultaat was een door de partners onderschreven voorkeursscenario.

Het voortraject levert heel wat inzichten op die bruikbaar zijn voor de volgende stap in het planningsproces: de opmaak van een RUP voor de kwalitatieve NZ-verbinding.

3.2 Principes en ambities van het voortraject

Als doelstelling werd door de stuurgroep vooropgesteld om een kwalitatieve mobiliteitsontsluiting te realiseren voor zowel lokaal als bovenlokaal (vracht)verkeer, die ruimtelijk wenselijk en inpasbaar is en technisch realiseerbaar is.

Om maximaal de genoemde doelstellingen te integreren in de uitvoering van het project, benoemden de partners in hun samenwerkingsovereenkomst een aantal principes die ze als richtinggevend en prioritair beschouwen voor dit project. Deze principes werden door de vertegenwoordigers van de partners gehanteerd en tegen elkaar afgewogen bij het nemen van beslissingen tijdens dit project.

Volgende principes werden vooropgesteld:

- Doelstelling van de te ontwikkelen wegenis: lokaal en bovenlokaal verkeer
- Ruimtelijke kwaliteit
- Bereikbaarheid garanderen tussen beide stadsdelen
- Stimulans duurzame mobiliteit
- Voortgangsprincipe
- Gefaseerde planning en uitvoering met 'no-regretprincipe'
- Maatschappelijke betaalbaarheid

3.2.1 Kwalitatieve verkeersafwikkeling voor zowel bovenlokaal als lokaal verkeer

De Noord-Zuidverbinding moet een kwalitatieve verkeersafwikkeling realiseren voor zowel het lokale als bovenlokale verkeer. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) formuleren heldere doelstellingen voor de te realiseren wegenis. Deze blijven onveranderd van toepassing en worden nagestreefd tijdens het project:

- Volgens de huidige ruimtelijke beleidsopties zoals verwoord in het RSV en PRS moeten regionale bedrijventerreinen minstens ontsloten worden via een secundaire weg-verbinding. Het regionaal bedrijventerrein 'Stookte' maar ook de wijk Overschelde zijn momenteel niet ontsloten via een secundaire weg.
- Conform de bepalingen van de op heden van kracht zijnde ruimtelijke beleidsplannen RSV en PRS worden planmatig alle maatregelen genomen om te voorkomen dat de te realiseren NZ-verbinding zou leiden tot een verkleining van de maas R4-E17-R2-A12-R0-E40 van het hoofdwegennet.
- Nieuwe baanbrug(gen) over de Boven-Zeeschelde moeten voldoende hoog en breed zijn om een vlotte bevaarbaarheid van 3-laagse containerschepen op de Boven-Zeeschelde mogelijk te maken.

3.2.2 Ruimtelijke kwaliteit

De planning en realisatie van de Noord-Zuidverbinding moet een duurzame, kwalitatieve ontwikkeling van Weteren (en de ruimerere omgeving) garanderen. In elke fase van het project wordt geverifieerd hoe dit gegarandeerd kan worden. De partners vermijden expliciet dat de realisatie van dit project voor een verdere inname/verharding van open ruimte voor andere functies dan de Noord-Zuidverbinding zelf zal leiden (incl. eventuele natuur-compensaties voor het project Noord- Zuidverbinding), dit zowel op korte als lange termijn. Tijdens het project wordt er door alle partners naar gestreefd om de bestaande natuurverbindingen te vrijwaren en in te zetten op beeldkwaliteit.

3.2.3 Bereikbaarheid garanderen tussen beide stadsdelen

Bij het bepalen van de locatie van de nieuwe brug over de Schelde moet de omrijdtijd tussen beide stadsdelen langs de Schelde haalbaar blijven. Dit criterium moet tijdens het project gegarandeerd worden door alle scenario's te modelleren (met zowel afstand als tijd als meetbare criteria), de lokale verkeersafwenteling kan hiertoe ook gemodelleerd worden. In de schoot van de stuurgroep wordt bepaald welke tijd/afstand als realistisch beschouwd wordt.

3.2.4 Stimulans duurzame mobiliteit

De focus van dit project is gericht op het ontsluiten van gemotoriseerd verkeer. De partners wensen daarmee geenszins alternatieve duurzame mobiliteitsvormen te ontmoedigen. Integendeel, het STOP-principe wordt geïntegreerd in elke fase van het project waar het relevant kan zijn en tegelijk wordt actief gezocht hoe het masterplan kan bijdragen aan het stimuleren van multimodaal verkeer (voor personen- en goederenverkeer) en autodelen.

3.2.5 Maatschappelijke betaalbaarheid

Bij het onderzoek van de volledige Noord-Zuidverbinding hebben de partners de maatschappelijke betaalbaarheid mee in overweging genomen, voor zover er een duidelijke en realistische inschatting mogelijk was. Indien blijkt dat een scenario een onevenwichtig grote kost zou genereren die ten laste komt van slechts één (of enkele) partners, dan engageert het partnerschap dit gezamenlijk te agenderen bij de betrokken financierende overheden. Doel is te voorkomen dat een maatschappelijk wenselijk en betaalbaar scenario zou sneuvelen doordat de financiële impact sterk doorweegt op één stuk van het tracé.

De Noord-Zuidverbinding is een infrastructuur op bovenlokale schaal, die een wezenlijke impact kan en zal hebben op het functioneren van Weteren en haar omgeving. Het is onmogelijk om een infrastructuur van dit kaliber in te passen in het bestaande weefsel zonder bijkomende hinder te genereren en flankerende maatregelen zullen dan ook noodzakelijk zijn.

Anderzijds biedt een project van deze grootteorde ook kansen om kwaliteitswinsten te boeken, op vlak van mobiliteit én op andere fronten. Het was en is dan ook de ambitie van de partners om dit infrastructuurproject aan te grijpen als een hefboom en katalysator voor een duurzame, kwalitatieve ontwikkeling van Weteren (en de ruimere omgeving).

In aanloop naar de start van het onderzoek werden de strategische doelstellingen bepaald waaraan het infrastructuurproject volgens de partners moet bijdragen. Deze strategische doelstellingen vormden een richtinggevend kader tijdens het onderzoek, samen met de principes uit de samenwerkingsovereenkomst.

Economische ontwikkeling	Leefbaarheid	Mobiliteit
Economische ontwikkeling (kern en regionaal bedrijventerrein)	Verblijfskwaliteit	Doorstroming (vlot - logisch)
	Verkeersleefbaarheid	Bereikbaarheid
		Multimodaliteit
	Verkeersveiligheid	

3.2.6 Potentiële risico's

De partners benoemden ook een aantal risico's waarvoor waakzaamheid geboden is:

- De realisatie van de Noord-Zuidverbinding kan de druk om industrieterrein Stookte uit te breiden, doen toenemen.
- Er is een risico op het ontstaan van sluiptwegen / omwegen.

3.3 Uitgangspunten van het voortraject

3.3.1 Eén Scheldebrug, geen twee bruggen

Er kan gedacht worden dat er een extra brug over de Schelde nodig is omdat er file op de brug staat. Uit onderzoek blijkt dat de file niet komt door de brug zelf maar wel door de ronde punten vóór de brug die onvoldoende capaciteit hebben. Extra baanvakken trekken meer verkeer aan. Dit geldt voor autosnelwegen, maar ook voor de Scheldebrug. Als er gekozen wordt voor twee bruggen, wordt er meer doorgaand verkeer aangetrokken. Dat is verkeer dat eigenlijk niet in Wetteren moet zijn en zorgt voor file op smalle wegen zoals de Kapellendries, de Cooppallaan en in het centrum. Een tweede brug kost bovendien ook veel extra geld.

3.3.2 Een brug over de spoorweg, geen tunnel

In landelijke gebieden dragen bruggen de voorkeur weg als type oplossing. Dit omwille van buitenmaatse transporten (bv. landbouwmachines), grondwaterstanden, zichtafstanden, budget, ...

3.3.3 Het vrachtverkeer van bedrijventerrein Stookte anders omleiden?

Dat is een regionaal vraagstuk. Dergelijke vragen worden samen met de omliggende gemeenten binnen de ruimere vervoerregio Gent beheerst. Voor deze vervoerregio is beslist dat het verkeer vanuit Wetteren dient te ontsluiten naar de E40 en niet naar de R4 of de E17 via Laarne of Destelbergen.

Niet alleen is het onredelijk om het vrachtverkeer van Wetteren af te wentelen op Laarne of Destelbergen gezien de nabijheid van de E40 in Wetteren. Er zijn ook enkele technische bezwaren waarom een ontsluiting via de R4 of de E17 niet wenselijk is:

- Een ontsluiting naar de R4 via de op- en afrit 5 in Laarne is niet evident omdat het verkeer dan ofwel via het centrum van Laarne moet of via enkele smalle wegen (Broekstraat). Dit kan alleen opgelost worden via een lang traject aan nieuwe wegen of lokale wegen om te bouwen naar een gewestweg (bv. de Broekstraat). Dit vraagt heel wat grootschalige onteigeningen en een grotere maatschappelijke kost.
- Een nieuwe op- en afrit is ook niet mogelijk. Daarvoor is de afstand tussen de 2 op- en afritten in Laarne (5) en Melle (6), waar het zou komen tussen te liggen, veel te kort. Omwille van verkeersveiligheid worden meerdere op- en afritten op korte afstand niet toegelaten.
- In geen enkel ruimtelijk plan of beleid is er wegeenis voorzien voor een weg naar de R4 of de E17 (bijvoorbeeld het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op het gewestplan). Er zijn dus zowel juridisch als beleidsmatig weinig handvaten voor dergelijke oplossing.

3.4 Afwegingskader

Onderstaande tabel geeft een beeld van het afwegingskader dat in het voortraject werd opgesteld. Dit kader is toegepast voor de afweging van de alternatieven voor de Scheldebrug. Voor het spoorwegtracé was snel duidelijk dat optie A de voorkeur had, zowel bij de projectpartners als bij de verschillende belangengroepen. Dit kwam ook naar voor uit de bevraging van de brede bevolking. Voor de spoorwegtracés werd het afwegingskader dan ook niet verder toegepast.

3.4.1 Thema mobiliteit

Thema: Mobiliteit
Mate waarin oplossing geboden wordt voor doorstroming en bestemmingsproblematiek centrum: de bestemmingsproblematiek duidt op de overlast van het doorgaand verkeer dat in huidige situatie door Wetteren rijdt, en geen bestemming heeft in het centrum
Wijziging reistijden traject Overschelde – centrum voor langzaam verkeer, openbaar vervoer, auto en vrachtverkeer
Modal shift: verschuiving van vervoerwijze van auto naar fiets en te voet
Verkeersveiligheid en gezondheid langzaam verkeer: beoordeling van breedte van fietspaden, afgescheiden fietspaden)

3.4.2 Thema stedelijke en economische ontwikkeling

Thema: Stedelijke en economische ontwikkeling
Bereikbaarheid: De algemene bereikbaarheid van de stedelijke en economische activiteiten in en rond het centrum
Evolutie van vastgoedwaarde: Een nieuwe weg loopt langs nieuwe zichtlocaties wat de vastgoedwaarde beïnvloedt (ten voordele voor winkels en bedrijven, ten nadele voor woningen)
Effecten op barrièrewerking: Een drukke weg vormt een barrière om over te steken, zowel voor de mens als voor dieren
Effecten op Scheldeboorden; Met de Scheldeboorden wordt zowel het jaagpad langs beide oevers als de Zuiderdijk en Scheldekaai bedoeld.
Recreatieve beleving; Hiermee wordt o.a. wandelen, fietsen, verblijfsrecreatie (Scheldeboorden, Molenbeekvallei, ...) bedoeld.
Onteigeningen; Zowel onteigeningen van woningen als bedrijven worden in rekening gebracht.
Ontsluiting bedrijventerreinen; De focus wordt gelegd op bedrijventerrein Stookte

3.4.3 Thema leefbaarheid

Thema: Leefbaarheid
Verhouding verkeersruimte vs verblijfsruimte in het centrum;
Algemene leefbaarheid - verschil in intensiteiten (Overschelde / Ten Ede / Centrum)
Verblijfskwaliteit en kwaliteit publieke ruimte kleinstedelijk gebied; Bij het kleinstedelijk gebied wordt verder gekeken dan enkel de centrumwijken.
Leefbaarheid scholengemeenschappen; Beoordeling van de afstand van de scholen tot de hoofdbaan en hoe vlot bereikbaar voor auto- en langzaam verkeer
Geluidsbelasting en trillingen woningen; Een zone van 35 m langs beide zijden van de weg wordt afgebakend waarbinnen beoordeeld wordt. De beoordeling geldt voor het deel traject dat niet gemeenschappelijk is voor alle scenario's.

3.4.4 Thema natuur en maatschappij

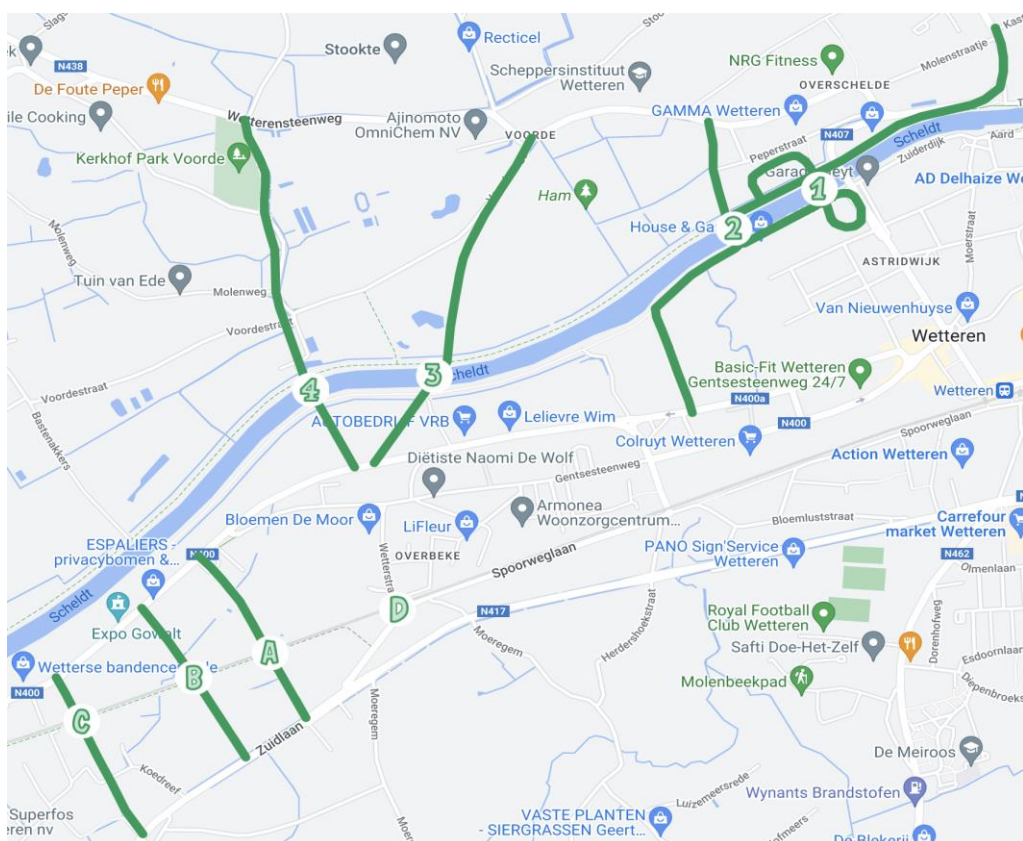
Thema: Natuur en Maatschappij
Ecologische corridors en groenblauwe verbindingen; Ecologische corridors worden door dieren gebruikt om zich te verplaatsen tussen verschillende groene gebieden. Groenblauwe verbindingen bevinden zich in waterrijke gebieden.
Lichthinder; Verlichte wegen kunnen hinder veroorzaken voor prooidieren en nachtelijke roofdieren.
Stedelijke beeldkwaliteit, landschap en groene dooradering (Scheldeboorden / Molenbeekvallei / Ham en Basenakkers)
Verzwakking/versterking ruimtelijk-functionele samenhang; Hier wordt bedoeld de samenhang tussen ruimtelijke elementen en activiteiten, inclusief het uitzicht van de ruimte en de beleving binnen deze ruimte
Doorsnijding waardevolle natuur; Waardevolle natuur wordt gedefinieerd door een combinatie van biologisch waardevolle elementen, verdrogingsgevoelige biotopen, verboden te wijzigen vegetatie, en natuur en valleigebieden (volgens het gewestplan)
Doorsnijding open ruimte; Open ruimte wordt gedefinieerd door een combinatie van relictzones, landschappelijk waardevol agrarisch gebied, en zones van landschappelijk open ruimte.
Doorsnijding signaalgebieden; Een zone van 15 m breed wordt afgebakend als weg waarbinnen beoordeeld wordt
Hoeveelheid ruimtebeslag/verharding; Een zone van 15 m breed wordt afgebakend als weg waarbinnen beoordeeld wordt.
Overstroombaar gebied; De beoordeling gebeurt op basis van de fluviale en pluviale overstromingsrisicokaarten uit de overstromingsrichtlijn.

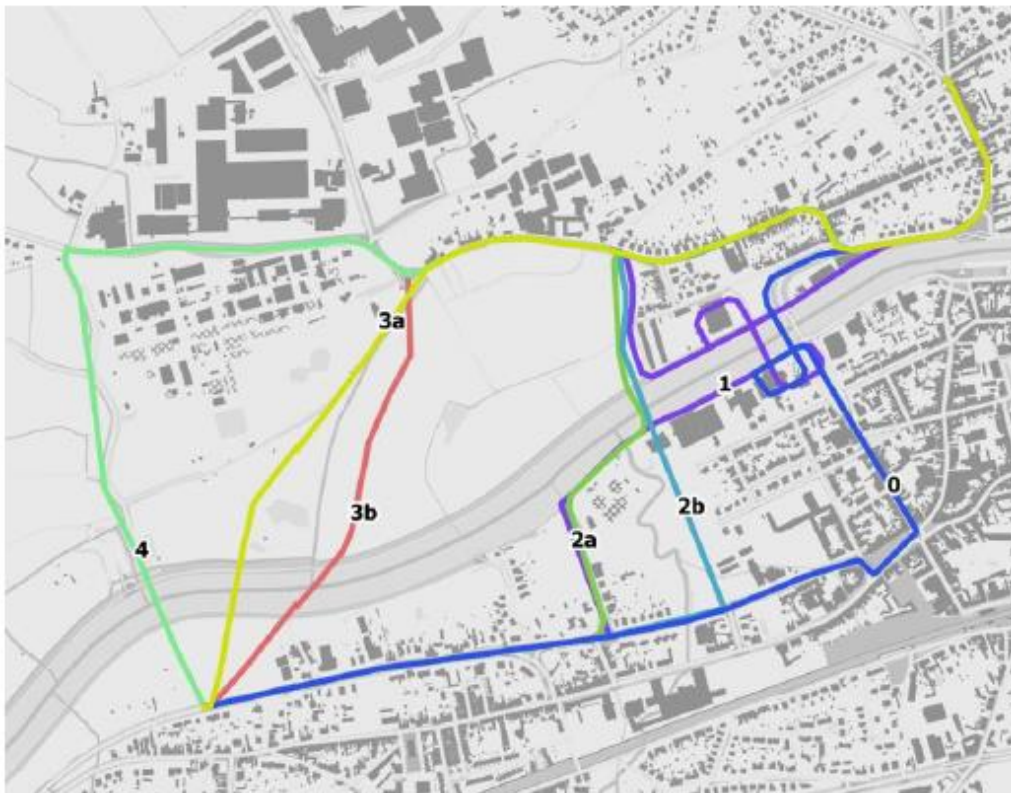
3.5 Scenario's en tracés

Tijdens het voortraject werd een uitgebreid participatief traject doorlopen met Wetteraars en burgers uit de buurgemeenten. Tijdens die dialoogmomenten werden verschillende scenario's en tracés voor de Scheldebrug en spoorwegbrug voorgesteld en besproken. Er gebeurde een trechtering op basis van het afwegingskader.

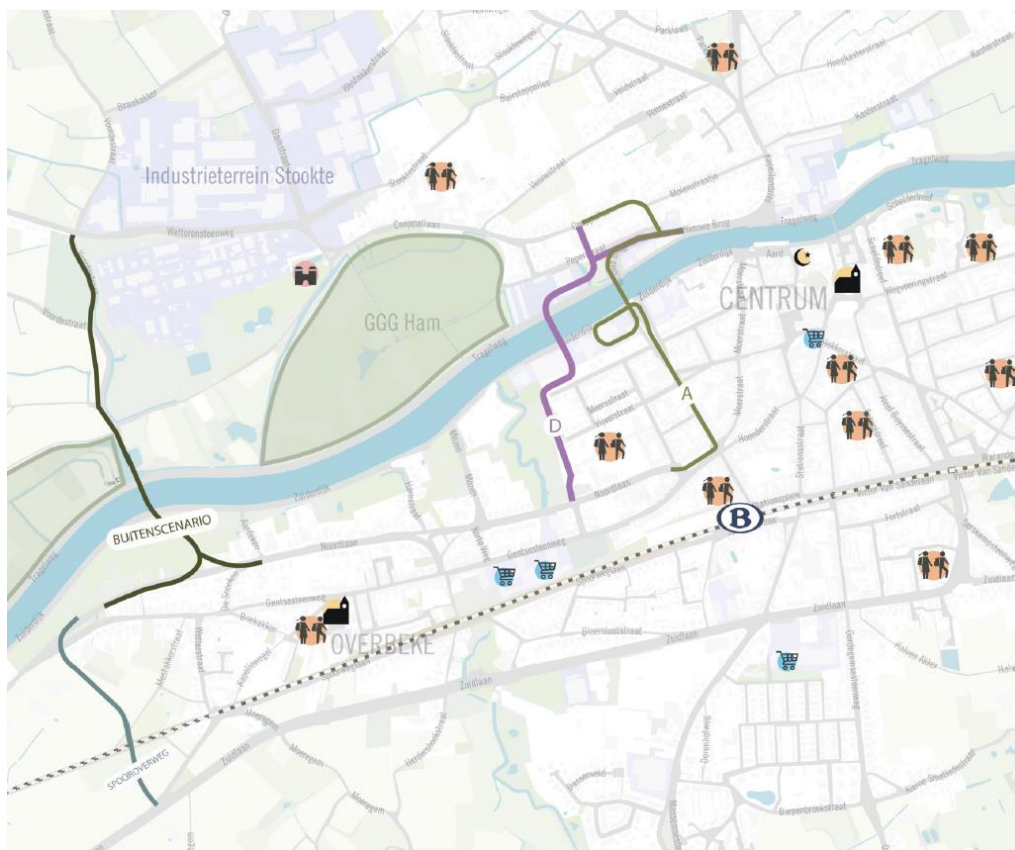
3.5.1 Chronologie van de onderzochte scenario's in het voortraject

Het onderzoek naar de scenario's en tracés gebeurde in drie stappen: de ontwerpfase (1^{ste} fase), de onderzoeksfase (2^{de} fase) en de masterplanfase (3^{de} fase). Onderstaande kaarten tonen de onderzochte scenario's in elke fase.





Figuur 53 Scenario's voor de Scheldebrug tijdens de ontwerpfase van het voortraject (2de fase)

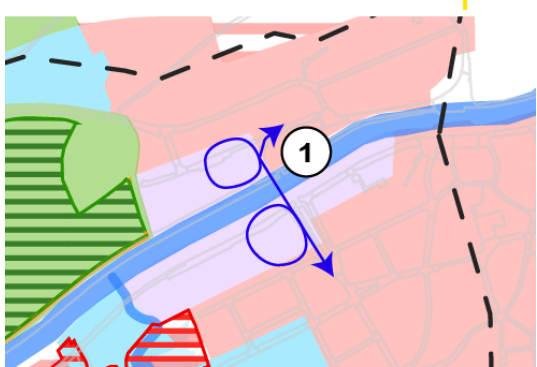
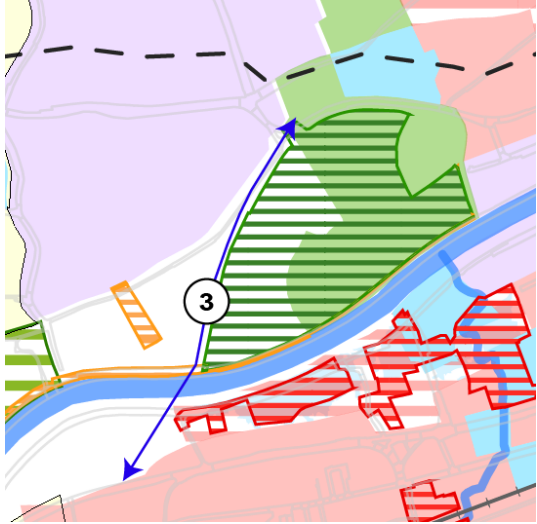


Figuur 54 Scenario's voor de Scheldebrug in de masterplanfase van het voortraject (3de fase)

Voor de duidelijkheid en verdere analyse van de scenario's werken we verder op het detail van de tracé-alternatieven voor Scheldebrug en Spoorwegbrug (zie 3.5.2 ev).

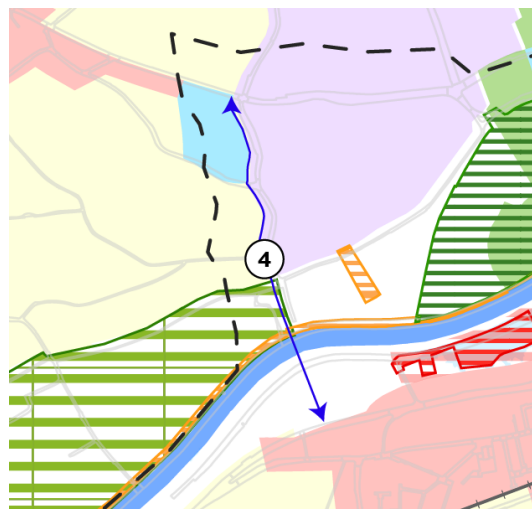
3.5.2 Tracé-alternatieven voor de Scheldebrug

De tracé-alternatieven voor de Scheldebrug kunnen als volgt beschreven worden (eigen interpretatie op basis van het eindrapport):

Tracé 1: Verhogen bestaande Scheldebrug met krul: Via de Astridlaan en een nieuwe verhoogde brug ter hoogte van de bestaande Scheldebrug. In functie van de hellingsgraad worden lussen voorzien thv Pr. Jos Charlottelaan en thv de Peperstraat om het hoogteverschil met de bestaande toestand op te vangen.	
Tracé 2: Centrumtracé via Molenbeek: Vanaf de Neerstraat doorsteek via Hamstraat/Mozen naar de zuidelijke Scheldeboorden en via een nieuwe Scheldebrug aansluiten ter hoogte van de Peperstraat naar de Coopallaan.	
Tracé 3: Buitentracé ten westen van De Ham: Verbinding tussen de Noordlaan en de Coopallaan via een nieuwe brug en een route tussen bedrijventerrein Stookte en het natuurgebied De Ham	

Tracé 4: Buitentracé via Voordestraat:

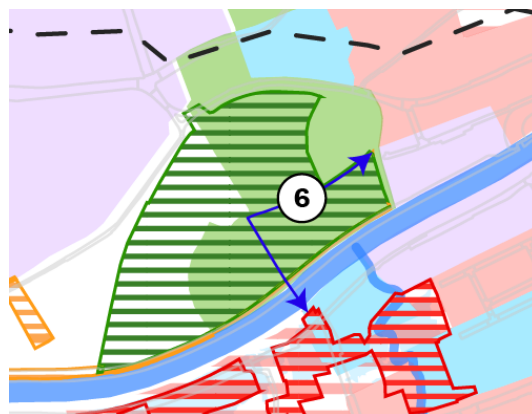
Verbinding tussen de Noordlaan en de Cooppallaan via een nieuwe brug en een route tussen bedrijventerrein Stookte en parkbegraafplaats.

**Tracé 5: Verhogen bestaande Scheldebrug zonder krul:**

Via de Astridlaan en een nieuwe verhoogde brug ter hoogte van de bestaande Scheldebrug

**Tracé 6: Centrumtracé via Mozen:**

Verbinding tussen de Noordlaan en de Cooppallaan via een nieuwe brug in verlengde van Mozen doorheen De Ham naar de Peperstraat en Cooppallaan.



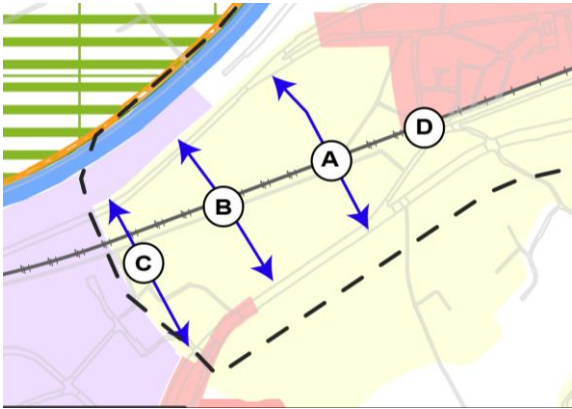
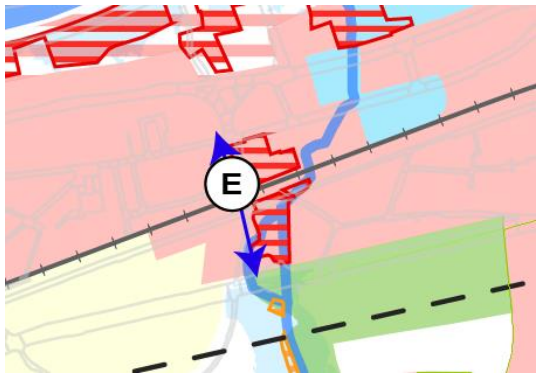
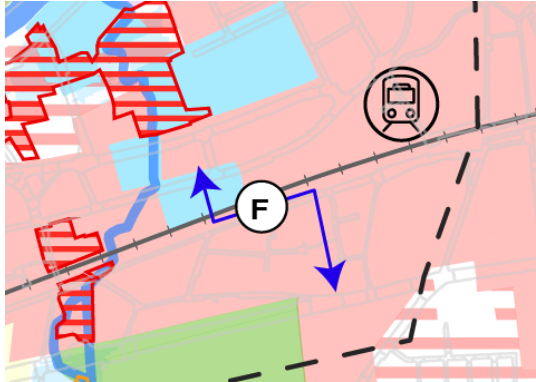
Tracé 7: Centrumtracé via Hamstraat:

Verbinding tussen de Noordlaan en de Cooppallaan via een nieuwe brug in verlengde van de Hamstraat doorheen De Ham naar de Cooppallaan.



3.5.3 Tracé-alternatieven voor de Spoorwegbrug

De 6 mogelijke tracés voor de spoorwegpassage zijn telkens tussen de Zuidlaan en de Noordlaan:

Tracé A: Oostelijk buitentracé (Overbeke): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan langs het bebouwde gebied van Overbeke.	
Tracé B: Centraal buitentracé (landbouwgebied) verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan doorhaan het landbouwgebied.	
Tracé C: Westelijk buitentracé (bedrijvenzone) verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan aansluitend op bedrijvenzone Kwatrecht.	
Tracé D: Sluiten overweg Wetterstraat: overweg Wetterstraat sluiten zonder nieuwe verbinding voor de weg. Verbinding is voorzien via de Kwatrechtsesteenweg en de N9.	
Tracé E: Centrumtracé via Boerenhol: Verbinding tussen Gentsesteenweg en Zuidlaan door optimalisatie van bestaande onderdoorgang Boerenhol (te smal vandaag voor 2x1)	
Tracé F: Centrumtracé thv het station: Verbinding tussen Gentsesteenweg en Zuidlaan door nieuwe tunnel onder de spoorweg die aansluit op de stationsparking en de Beekstraat.	

3.5.4 Selectie van scenario's na toepassing afwegingskader

Onderstaande tabel heeft een overzicht van de tracés die werden verder onderzocht in het voortraject na toepassing van het afwegingskader:

Scheldebrug	Spoorwegbrug
Er werden 4 tracés voor de Scheldebrug onderzocht. De voorbije 40 jaar werd nog over andere locaties gesproken, maar het vooronderzoek werkt in deze fase enkel de tracés uit die realistisch zijn. Zijn WEL onderzocht: • Tracé 1: Verhogen bestaande Scheldebrug met krul • Tracé 2: Centrumtracé via Molenbeek • Tracé 3: Buitentracé ten westen De Ham • Tracé 4: Buitentracé via Voordestraat Zijn NIET onderzocht (met reden): • Tracé 5: Verhogen bestaande Scheldebrug zonder krul: ◦ (vracht)verkeer door Wetteren centrum • Tracé 6: Centrumtracé via Mozen en Tracé 7: Centrumtracé via Hamstraat ◦ Inname Ham	Volgende tracés zijn WEL onderzocht: • Alle tracés via Moeregem (A, B en C) • Schrappen overweg Wetterstraat zonder nieuwe brug (D) Volgende tracés worden NIET verder onderzocht: • Tracé E: Centrumtracé via Boerenhol: ◦ Geen doorgaand (vracht)verkeer door woonkern ◦ Geen plaats voor een degelijke regionale weg met fiets- en voetpaden ◦ Overstromingsrisico • Tracé F: Centrumtracé thv het station: ◦ Geen doorgaand (vracht)verkeer door woonkern

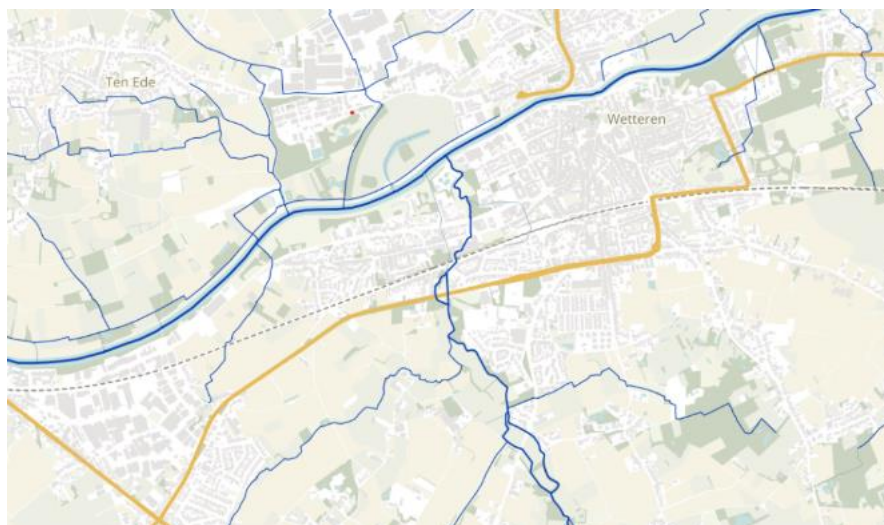
4 MER-reflectie op het voortraject

In dit hoofdstuk wordt een kritische reflectie van het voortraject gedaan, d.w.z. de principes en ambities worden onder de loep genomen, alsook de uitgangspunten, het vooropgestelde afwegingskader en de geselecteerde scenario's. Hoewel het vooronderzoek grondig en zorgvuldig werd uitgevoerd, is een kritische milieureflectie noodzakelijk om te toetsen of de gehanteerde principes, randvoorwaarden, het afwegingskader en de geselecteerde scenario's alle relevante milieu- en omgevingsaspecten voldoende, evenwichtig en expliciet hebben meegenomen. Het voortraject vertrok in belangrijke mate vanuit mobiliteitskundige en ruimtelijk-functionele overwegingen en hanteerde daarbij een geïntegreerd maar hoofdzakelijk kwalitatief afwegingskader. Een kritische milieureflectie laat toe om dit kader vanuit de verschillende MER-disciplines systematisch te screenen, eventuele lacunes of onderbelichte effectgroepen (zoals bodem, water, biodiversiteit, klimaatadaptatie of erfgoed) te identificeren en te verduidelijken waar deze aspecten verder en diepgaander onderzocht moeten worden. Op die manier wordt gewaarborgd dat de verdere planvorming (PRUP en plan-MER) steunt op een robuuste, transparante en juridisch verdedigbare milieubeoordeling, en dat redelijke en onredelijke alternatieven op een goed onderbouwde en objectieve manier kunnen worden onderscheiden.

4.1 Reflectie op principes en ambities

Het was en is de ambitie van de partners om dit infrastructuurproject aan te grijpen als een hefboom en katalysator voor een duurzame, kwalitatieve ontwikkeling van Wetteren (en de ruimere omgeving). Immers, de Noord-Zuidverbinding in Wetteren staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een groter geheel (zoals beschreven in het PRS Oost-Vlaanderen (2004) en Regionaal mobiliteitsplan Regio Gent). Volgende wegen werden reeds geselecteerd als interlokale aanrijroute (gele lijnen op onderstaande figuur):

- N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren - N9/N42 Wetteren
- N9: N9/N42 - N9/N400 Wetteren
- N417: N9/N417 - N417/nieuwe Scheldebrug Wetteren
- Nieuwe Scheldebrug (lopend project)



Figuur 55 Selectie van interlokale wegen volgens RMP regio Gent

Bijgevolg werden een aantal krachtlijnen geformuleerd die de basis vormen voor een toekomstbeeld waarbinnen het Noord-Zuidverbinding moet passen en waaraan het moet (kunnen) bijdragen.

De visie op macroschaal gaat uit van volgende krachtlijnen:

- De Scheldevallei als robuust landschapspark;
- Autoluwe mobiliteitskamers en verkeersleefbare woonkernen;
- Visie op mobiliteit volgens de Vervoerregio Gent (Mobiliteitsplan regio Gent)

De visie op mesoschaal gaat uit van volgende krachtlijnen:

- Wetteren als verblijfsgebied met poorten
- Transformatie van de Molenbeek tot robuust groenblauwe as
- Doorwerking van het STOP-principe

Heldere plandoelstellingen zorgen voor richting, consistentie en transparantie in het alternatievenonderzoek, vormen de inhoudelijke ruggengraat van het plan-MER en dragen bij aan een zorgvuldig, evenwichtig en juridisch robuust PRUP voor de Noord-Zuidverbinding in Wetteren. Daarom is het belangrijk bovenstaande krachtlijnen in de volgende stap duidelijk te formuleren.

4.2 Reflectie op uitgangspunten

Volgende uitgangspunten vloeien uit het voortraject (deel 3.3), voor de opmaak van het PRUP en plan-MER.

4.2.1 Eén Scheldebrug, geen twee bruggen

Aangezien de huidige brug sowieso moet vervangen worden wegens niet voldoen aan plandoelstellingen wordt het uitgangspunt van 1 nieuwe brug behouden. Het zou kunnen dat uit het MER-onderzoek verschillende milderende maatregelen nodig zijn, waarvan eventueel een tweede brug over de Schelde. Maar daaruit wordt er niet uitgegaan bij de start van het onderzoek.

4.2.2 Een brug over Schelde, geen tunnel

Uit het vooronderzoek is gebleken dat het technisch niet mogelijk is om een tunnel noch onder de Schelde te voorzien. Een tunnel onder de Schelde zal heel diep moeten gaan. Daarmee zouden de aanrijhellingen ver op beide oevers moeten landen, eventueel in het buitengebied is er voldoende ruimte, maar in het centrum van Wetteren is dit onmogelijk. De ruimtelijke en financiële impact hiervan is te groot.

4.2.3 Het vrachtverkeer van bedrijventerrein Stookte anders omleiden?

De hoofddoelstelling van dit project is het realiseren van een veilige en robuuste kwalitatieve noord-zuidverbinding die het bovenlokale verkeer afwikkelt en de kernen ontlast, met maximale ruimtelijke en milieukwaliteit.

Conclusie: deze 3 uitgangspunten blijven behouden voor het plan-MER

4.3 Reflectie op afwegingskader

In het voortraject zijn de verschillende scenario's voor de Scheldebrug afgewogen op basis van een afwegingskader (zie titel 3.4). In dit hoofdstuk wordt dit afwegingskader uit het vooronderzoek gescreend vanuit de verschillende MER-disciplines. We bekijken of alle milieuaspecten in deze eerste afweging voldoende zijn meegenomen? Deze analyse vormt de basis voor het opstellen van de plandoelstellingen waarop de verschillende alternatieven zullen worden afgewogen op redelijkheid. De redelijke alternatieven worden nadien meegenomen in de plan-MER.

4.3.1 Discipline mobiliteit

Voor voetgangers is de **bereikbaarheid** opgenomen via de *wijziging reistijden voor langzaam verkeer* (traject Overschelde-centrum) en via het criterium *modal shift* (kansen op verschuiving langzame vervoersmodi). Indirect worden gevoelige plekken (schoolomgevingen) mee gevat via *leefbaarheid scholengemeenschappen*.

Voor fietsers is zowel **bereikbaarheid** als **kwaliteit/veiligheid** opgenomen. Bereikbaarheid gebeurt via *reistijdwijzigingen langzaam verkeer* en *modal shift*. De kwaliteit en veiligheid van fietsvoorzieningen is expliciet opgenomen via *verkeersveiligheid en gezondheid langzaam verkeer* (breedte en mate van scheiding van fietsinfrastructuur).

Voor openbaar vervoer wordt de **bereikbaarheid** beoordeeld via *reistijdwijzigingen voor openbaar vervoer* (met aandacht voor omrijfactor en doorstroming). Het afwegingskader bevat geen apart criterium voor **halte-/knooppuntwerking**, maar in de kwalitatieve scenariobeschrijvingen worden opportuniteiten voor bediening van wijken (bv. Ter Ede, Stookte, Overbeke) wel benoemd.

Voor personenwagens en vracht zijn **doorstroming en netwerkwerking** centraal opgenomen via *mate waarin oplossing geboden wordt voor doorstroming en bestemmingsproblematiek centrum* (ontlasting centrum/doorgaand verkeer) en via *reistijdwijzigingen auto* (traject Overschelde-centrum). De **functionele bereikbaarheid** van het centrum en activiteiten wordt aanvullend afgetoetst via het criterium *bereikbaarheid*

stedelijke en economische activiteiten in en rond het centrum en ontsluiting bedrijventerreinen (focus Stookte).

De **verkeersleefbaarheid** wordt relatief breed afgedekt via *analyse van verschil in intensiteiten, verkeersruimte vs verblijfsruimte, schoolomgevingen en barrièrewerking*. Voor **verkeersveiligheid** ligt de expliciete toetsing vooral bij langzaam verkeer; voor de overige modi is dit impliciet (veronderstelde toepassing van vademecums/ontwerpprincipes), zonder vergelijking tussen scenario's.

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- **Integrale verkeersveiligheid** (blijft te veel beperkt tot fietsinrichting) door afweging aantal en type van conflictpunten.
- **Bereikbaarheid van haltes** is niet expliciet opgenomen in kader; openbaar vervoer wordt vooral als reistijd benaderd.

4.3.2 Discipline geluid en trillingen

Geluid en trillingen zijn samen opgenomen onder verkeersleefbaarheid bij **geluidsbelasting en trillingen woningen**. De beoordeling is gedaan voor een zone van 35m langs de weg voor de delen van het traject die niet gemeenschappelijk zijn tussen de scenario's. Deze eerste afweging op vlak van geluid en trillingen focust zich op wegen waar de **verkeersintensiteiten** stijgen en dalen binnen de woonzones.

4.3.3 Discipline lucht en klimaat

In het afwegingskader worden **“emissies” niet als aparte, expliciete indicator (bv. CO₂, NO_x, PM)** uitgewerkt.

In het voorstel van afwegingskader was aangegeven dat volgende aan emissie door het verkeer gerelateerde effecten worden beoordeeld: *aantal inwoners met overschrijding [van de] luchtkwaliteitsnorm door verkeer en stikstofdepositie (N-depositie)*. In het uiteindelijk toegepaste beoordelingskader voor de scenario's is deze afweging voor lucht niet opgenomen.

Impliciet wordt de impact door de emissies op de *luchtkwaliteit en klimaat door veranderde rijroutes* meegenomen binnen het thema leefbaarheid en mobiliteit vanuit de beoordeling van de **verschuivingen in verkeersintensiteiten in de woonzones**.

Klimaatadaptatie (wateroverlast/overstroming) wordt mee beoordeeld via “Overstroombaar gebied”

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Er is geen afweging op vlak van **geur(hinder)** opgenomen

4.3.4 Discipline bodem

In het afweegkader wordt bodem niet als een afzonderlijk thema/criterium (bv. bodemverdichting, grondverzet, wijziging grondwaterstand,...) uitgewerkt.

De impact op bodem komt wel impliciet aan bod binnen de criteria:

- Hoeveelheid **ruimtebeslag/verharding**
- **Doorsnijding/inname** van landbouwgrond en open ruimte (ruimtebeslag op bodem/landgebruik)
- Inname/impact in **overstroombare gebieden en signaalgebieden** (bodem–water systeem)

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Voor bodem ligt de focus op ruimtebeslag. Er is geen afweging opgenomen van **bodemkwaliteit of – opbouw**.

4.3.5 Discipline water

De waterbeoordeling focust op **overstromingsgevoeligheid en signaalgebieden**.

Water (algemeen)

- **Inname overstromingsgebied / overstroombaar gebied** (beoordeling gebeurt op basis van de fluviale en pluviale overstromingsrisico's)
- In het aanzet van het afweegkader is ook koppelkansen / meerwaarde waterrobuustheid en waterkwaliteit opgenomen als criterium, maar dit is niet toegepast op de scenario's.

Oppervlaktewater

- Oppervlaktewater wordt **niet** apart behandeld als “waterlopen/waterkwaliteit oppervlaktewater” met eigen indicatoren; het zit vooral **impliciet** in:
 - de **fluviale overstromingsrisicokaarten** (overstroming vanuit waterlopen)
 - de locaties zoals Schelde en Molenbeekvallei in de motiveringen, gekoppeld aan inname overstroombaar gebied (signaalgebied).

Grondwater

- **Geen expliciet onderzocht criterium/indicator** voor grondwater (bv. grondwaterstanden, bemaling, verdroging, grondwaterkwaliteit) komt terug in het afwegingskader.

Waterbodem

- **Niet expliciet onderzocht:** er is geen afzonderlijk criterium over **waterbodem/sediment** (bv. waterbodemkwaliteit, baggeren, verontreinigde waterbodem).

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Voor **oppervlaktewater, grondwater en waterbodem** is in het afwegingskader **geen apart criterium of indicator** vermeld. De waterbeoordeling focust op overstromingsgevoeligheid en signaalgebieden

4.3.6 Discipline biodiversiteit

In het beoordelingskaders is specifiek een thema ‘Natuur en Maatschappij’ opgenomen.

Ecotoop-/biotoopverlies en -winst wordt vooral beoordeeld via “doorsnijding” van waardevolle natuur, open ruimte en beschermde gebieden en niet op vlak van **veranderingen in de hoeveelheid natuur**. De impact op **ecologische versnippering/barrière** is opgenomen binnen “ecologische corridorfunctie en versterken groenblauwe verbindingen”. Daarnaast komt “barrièrewerking” ook ruimer/ruimtelijk terug (niet puur ecologisch) met beoordeling “barrièrefunctie” van de infrastructuur.

Verstoring van de waterhuishouding wordt vooral opgenomen door **overstromingsgevoeligheid/inname overstroombaar gebied en signaalgebieden** in de beoordeling. En via verwijzingen naar **signaalgebied** en locaties zoals de Scheldeboorden/Molenbeekvallei.

Verzuring en vermesting zijn niet expliciet onderzocht. In de aanzet van het afweegkader is **N-depositie** opgenomen, maar deze is niet verder uitgewerkt in de toepassing van de afweegkaders. Impliciet is de impact van de emissies van verkeer opgenomen in de “verschuivingen in verkeersintensiteiten in de woonzones” en de doorstroming, maar hier ligt de focus meer op woonzones en niet op groengebieden.

Lichthinder voor prooidieren en nachtelijke roofdieren is expliciet opgenomen in het afweegkader. Andere rustverstoring (bv. verstoring door geluid t.a.v. fauna) is niet als aparte ecologische indicator uitgewerkt; geluid zit vooral bij “Leefbaarheid” voor bewoners.

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- **Verzuring en vermesting** zijn niet expliciet onderzocht. De impact van verschuiven van verkeersintensiteiten focust zich eerder op woongebieden.
- **Verandering in hoeveelheid natuur**

4.3.7 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

In het afwegingskader is “landschap” uitgewerkt onder **doorsnijdingen open ruimte** (relictzones, landschappelijk waardevol agrarisch gebied en zones van landschappelijke open ruimte). Daarnaast is er een beoordeling opgenomen onder **stedelijke beeldkwaliteit, landschap en groene dooradering** met focuszones op **Scheldeboorden, Molenbeekvallei, Ham en Bastenakkers**.

Voor Bouwkundig erfgoed / cultuurhistorische waarden zijn in de aanzet van het afwegingskader de beoordeling van verstoring van puntrelicten en **doorsnijding beschermd landschap/dorpsgezicht** voorzien. Dit is in de effectieve beoordeling niet meer opgenomen analoog voor doorsnijding historisch/archeologisch belangrijke gebieden.

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Impact op **bouwkundig erfgoed en archeologisch** belangrijke gebieden zijn niet expliciet onderzocht.

4.3.8 Discipline mens en ruimte

Onder “mens – ruimtelijke aspecten” worden in de afwegingskaders vooral de ruimtelijke kwaliteit/structuur van kernen en open ruimte, en de verhouding verkeersruimte–verblijfsruimte onderzocht.

Volgende zaken zijn opgenomen in het afweegkader:

- Ruimtebeslag, verharding en doorsnijding open ruimte en landbouwgrond
- Ruimtelijk-functionele samenhang en barrières (kern/wijken)
- Stedelijke beeldkwaliteit, landschap en “groene dooradering” (beleving) met focus op gevoelige zones zoals **Scheldeboorden** en **Molenbeekvallei**
- Leefbaarheid als ruimtelijke beleving: verkeersruimte vs verblijfsruimte
- Stedelijke/economische ruimtelijke aspecten die de mens raken
- **Onteigeningen en ontwikkelingskansen in het centrum** als onderdeel van “stedelijke en economische ontwikkeling.

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Impact op **economisch functioneren van landbouwbedrijven door inname of** doorsnijding landbouwpercelen

4.3.9 Discipline mens en gezondheid

Verschillende **gezondheidsrelevante impacts** zijn indirect opgenomen in het afweegkader.

De impact op lucht, geluid en trillingen is opgenomen vanuit de beoordeling van het verschuiven van het verkeer in woongebieden. Verkeersveiligheid, met focus op langzaam verkeer is specifiek gekoppeld aan gezondheid. Daarnaast is er aandacht voor de leefbaarheid ter hoogte van schoolomgevingen.

4.3.10 Discipline klimaat

In het afwegingskader staat **geen expliciete “klimaatreflex”**, maar impliciet zijn volgende aspecten opgenomen in het afwegingskader:

- Klimaatadaptatie (wateroverlast/overstroming) wordt mee beoordeeld via “Overstroombaar gebied”
- **mitigatie** (CO₂-/broeikasgasbalans, embodied carbon, energie, ...) op basis van verschuivingen verkeersintensiteiten. Maar de focus ligt voornamelijk op woongebieden.

Volgende aspecten zijn niet opgenomen in afwegingskader:

- Een toets op **hittestress, droogte, infiltratie/herstel sponswerking** als aparte klimaatadaptatie-indicatoren is niet opgenomen. Dit is deels indirect opgenomen in het aspect overstroombaar gebied.

4.4 Conclusie m.b.t. het vooronderzoek

De MER-reflectie op het vooronderzoek toont aan dat het gehanteerde afwegingskader niet alle relevante effectgroepen even expliciet of volledig heeft meegenomen. De ontbrekende effectgroepen en hun belang zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Discipline Mobiliteit	Integrale verkeersveiligheid (blijft te veel beperkt tot fietsinrichting) door afweging aantal en type van conflictpunten. Bereikbaarheid van haltes is niet expliciet opgenomen in kader; openbaar vervoer wordt vooral als reistijd benaderd.
Discipline Lucht	Er is <u>geen</u> afweging op vlak van geur(hinder) opgenomen
Discipline bodem en grondwater	Voor bodem ligt de focus op ruimtebeslag. Er is geen afweging opgenomen van bodemkwaliteit of – opbouw ;
Discipline water	Voor oppervlaktewater, grondwater en waterbodem is in het afwegingskader geen apart criterium of indicator vermeld. De waterbeoordeling focust op overstromingsgevoeligheid en signaalgebieden
Discipline biodiversiteit	Verzuring en vermessing zijn niet expliciet onderzocht. De impact van verschuiven van verkeersintensiteiten focust zich eerder op woongebieden. Verandering in hoeveelheid natuur is niet onderzocht.
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Impact op bouwkundig erfgoed en archeologisch belangrijke gebieden zijn niet expliciet onderzocht.
Discipline Mens Ruimte	Impact op functioneren van landbouwbedrijven door inname of doorsnijding landbouwpercelen

Hoewel deze lacunes inhoudelijk relevant zijn, wordt vastgesteld dat het merendeel van de ontbrekende effectgroepen zich niet op het niveau van de plandoelstellingen situeert, maar vooral op het niveau van:

- **tracéspecifieke effecten** (waar en hoe sterk een alternatief scoort op bv. bodemkwaliteit, grondwater, erfgoed, hittestress, ...), en
- **ontwerp- en inpassingskeuzes** (bv. type kruispunten en conflictpunten, halte-inplanting, mitigatie tegen hinder, ...).

Dergelijke aspecten worden in hoofdzaak verder uitgediept in het milieueffectenonderzoek (plan-MER), waar de effecten per alternatief systematisch en onderling vergelijkbaar kunnen worden onderzocht.

Tegelijk wordt op basis van de MER-reflectie vastgesteld dat **twee lacunes** dermate richtinggevend zijn voor het planresultaat en de maatschappelijke wenselijkheid, dat ze wél een bijkomende verfijning van de plandoelstelling vereisen. Het betreft (i) de **impact op landbouw** (niet enkel grondinname, maar ook ruimtelijk functioneren, perceelsdoorsnijding en restpercelen) en (ii) de **bereikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer** (niet enkel reistijd, maar ook haltebereikbaarheid en robuuste bediening).

De MER-reflectie leidt in deze nota dus tot **een verfijning van de plandoelstellingen** op deze twee punten én tot een duidelijkere scope en aandachtspuntenlijst voor het plan-MER, waarin de overige ontbrekende effectgroepen systematisch zullen worden onderzocht en vergeleken tussen de alternatieven.

5 Verfijning toetsingskader i.f.v. het RUP

Om in deze fase tot een transparante en reproduceerbare trechtering te komen, is een eenduidig inhoudelijk toetsingskader nodig. Daarom worden in dit hoofdstuk de randvoorwaarden en plandoelstellingen geformuleerd voor het PRUP en het plan-MER rond de kwalitatieve Noord-Zuidverbinding in Wetteren. De plandoelstellingen beschrijven wat het plan wil bereiken (het gewenste effect/resultaat), terwijl de randvoorwaarden de niet-onderhandelbare beperkingen weergeven waaraan elk alternatief moet voldoen (knock-outcriteria).

De randvoorwaarden/doelstellingen zijn opgebouwd vanuit:

- de projectopgave (Scheldepassage en spoorwegpassage als één samenhangende, kwalitatieve Noord-Zuidverbinding);
- de beleids- en plancontext (o.a. wegcategorisering en basisbereikbaarheid, ruimtelijke structuur, lopende projecten);
- de knelpunten en kansen uit het voortraject en de omgevingsanalyse;
- de aandachtspunten uit de MER-reflectie, zodat het verdere onderzoek vollediger en evenwichtiger is.

Dit hoofdstuk vormt daarmee de schakel tussen de analyse (hoofdstukken 2 t.e.m. 4) en de beoordeling van alternatieven (hoofdstukken 6 en 7).

5.1 Aanvullen van de randvoorwaarden

Het PRUP en het plan-MER onderzoeken en verankeren een nieuwe Noord-Zuidverbinding in Wetteren, bestaande uit:

- een spoorwegpassage (lijn 50) en
- een Scheldepassage, die beide aantakken op de relevante bovenlokale wegen in Wetteren.

Vanuit het onderzoek van het voortraject is steeds uitgegaan van alternatieven bestaande uit **één Scheldebrug, geen twee bruggen of tunnel**. Na de kritische reflectie op deze uitgangspunten in hoofdstuk 4 blijven deze behouden.

Voor de afweging van de mogelijke alternatieven binnen deze uitgangspunten zullen de randvoorwaarden de speelruimte afbakenen. Deze randvoorwaarden zijn niet-onderhandelbare voorwaarden vanuit techniek, regelgeving, veiligheid en omgevingscontext en functioneren in dit alternatievenonderzoek als knock-outcriteria. Een alternatief dat niet aan één of meerdere randvoorwaarden voldoet, wordt in principe als onredelijk beschouwd en niet meegenomen in de verdere beoordeling op doelbereik (knock-outcriteria).

5.1.1 Randvoorwaarden voor mobiliteit

- Hoogte van de Scheldebrug: doorvaarthoogte van minimaal 7m (geschikt voor 3-laags containervaart).
- De mogelijke verflauwing van de Scheldebocht niet te hypothekeren.
- Vervangen bestaande overweg van de Wetterstraat door een ongelijkgrondse overweg voor de noord-zuid-relatie.
- De weg moet ingericht worden als een 2x1.

5.1.2 Randvoorwaarden voor leefbaarheid

- Er mag geen onvermijdbare en onherstelbare schade zijn aan beschermde natuur zoals het VEN. De impact op het VEN wordt in het plan-MER verder onderzocht. In eerste instantie wordt in deze alternatievennota het aansnijden of direct grenzen aan een VEN-gebieden als knock-outcriteria afgewogen.
- Vrijwaren van overstromingsgevoelige gebieden (pluviaal en fluviaal), incl. vrijwaren van bouwvrije zones VMM.

5.1.3 Randvoorwaarden voor erfgoedbescherming

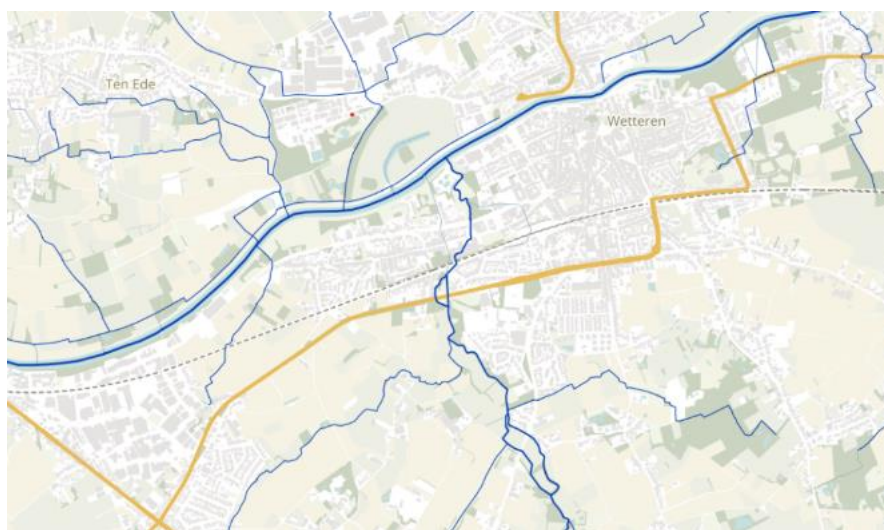
- **Verenigbaar zijn met de geldende juridische beschermingen voor onroerend erfgoed** (vrijwaren van beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en andere juridisch beschermde erfgoedelementen).

5.2 Helder formuleren van plandoelstellingen

De plandoelstellingen vormen het inhoudelijke toetsingskader om de verschillende tracé-alternatieven in deze alternatievenonderzoeksnota te beoordelen op doelbereik. Ze beschrijven wat het plan wil realiseren (effecten/resultaten), los van de meer technische en juridische randvoorwaarden (cf. §5.2) die als “knock-outcriteria” fungeren.

De hoofddoelstelling van dit project is het realiseren van een veilige en robuuste kwalitatieve noord-zuidverbinding die het bovenlokale verkeer afwikkelt en de kernen ontlast, met maximale ruimtelijke en milieukwaliteit.

Zoals beschreven in het PRS Oost-Vlaanderen (2004) en Regionaal mobiliteitsplan Regio Gent zijn er in Wetteren reeds interlokale aanrijroutes geselecteerd (zie gele lijnen op onderstaande figuur), maar daartussen is er een 'missing link'. De hoofddoelstelling van dit plan is om deze 'missing link' op te lossen, namelijk om de interlokale wegen ten noorden en ten zuiden van de Schelde te verbinden. Ten zuiden van de Schelde is de spoorwegbrug de 'missing link' tussen de Noord- en Zuidlaan.



Figuur 56 Selectie interlokale wegen volgens RMP regio Gent

Binnen de hoofddoelstelling zijn volgende toetsbare subdoelen te definiëren:

Subdoel 1 – Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom voor verkeersafwikkeling op bovenlokaal niveau (doorstroming & netwerkwerking)

- Het realiseren van een interlokale verbinding die past binnen de wegencategorisering en het regionaal mobiliteitsbeleid (incl. aansluiting naar E40)
- Betrouwbare doorstroming op interlokale weg voor zowel wagens, vrachtwagens als openbaar vervoer.
- Het voorzien van een robuuste en leesbare ontsluiting voor vracht- en logistiek verkeer (met focus op bedrijventerrein Stookte) richting het bovenlokale netwerk, zonder afwenteling op kwetsbare woonstraten.

Subdoel 2 – Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom voor verkeersafwikkeling van lokaal verkeer (Verkeersveiligheid & multimodale kwaliteit)

- Conflicten minimaliseren; veilige kruispunten; kwalitatieve fiets- en voetverbindingen en oversteken.
- Bereikbaarheid en rittijden langzaam verkeer en openbaar vervoer niet verslechteren en waar mogelijk verbeteren.
- Versterken duurzame mobiliteit en ontvlechten van verschillende modi

Subdoel 3 – Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom om de leefbaarheid & gezondheid in kernen te versterken

- Verminderen impact verkeersdruk doorgaand verkeer (geluid, lucht, trillingen, barrière) in centrum, Overschelde, Overbeke, Ten Ede, schoolomgevingen..
- Het verbeteren van de samenhang tussen wijken en centrum door betere oversteekbaarheid en logische, veilige verbindingen voor actieve modi.

- Het vermijden dat de nieuwe infrastructuur of bijkomende verkeersdruk nieuwe, moeilijk overbrugbare barrières creëert, of het voorzien van adequate overbrugging/mitigatie waar nodig.
- Het versterken van de kwaliteit van het publiek domein (met aandacht voor centrumstraten, schoolroutes, Scheldeboorden en recreatieve routes) door kansen voor herinrichting, vergroening en ontharding te ondersteunen.
- Het bewaken en waar mogelijk verbeteren van stedelijke beeldkwaliteit.

Subdoel 4 – Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom voor het versterken van de ecologische verbindingen/netwerk, landschap & waterrobuustheid

- Vermijden van enige onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN
- Vermijden/ minimaliseren van aantasting van HPG en waardevolle open ruimte en agrarisch gebied.
- Ecologische verbindingen behouden/herstellen; versnippering beperken.
- Het bewaken en waar mogelijk verbeteren van landschappelijke inpassing, in het bijzonder in gevoelige gebieden zoals Scheldeboorden en valleigebieden.
- Het versterken van de functie van de bestaande waterloop als groen-blauwe verbinding in de omgeving.

Subdoel 5 – Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom voor ruimtelijk-economische kwaliteit

- Het verzekeren van een goede bereikbaarheid van het centrum (handel, diensten, onderwijs, zorg), omliggende wijken en bedrijventerreinen van o.a. Stookte.
- Het vermijden dat nieuwe infrastructuur de interne circulatie, lokale ontsluitingen of bereikbaarheid van voorzieningen ondermijnt.
- Het beperken van bijkomende omrij-afstanden, perceelsdoorsnijdingen en verlies aan bedrijfsfunctionaliteit voor landbouwers
- Het ondersteunen van een kwalitatieve ontwikkeling van het stedelijk weefsel, door verkeersdruk in het centrum te verminderen en kansen voor herinrichting/kwaliteitsverbetering te faciliteren.
- Afstemming met lopende projecten en beleidskaders (o.a. Scheldepark, regionaal mobiliteitsbeleid, watergebonden economische ambities) zodat ontwikkelingen elkaar niet blokkeren.

5.3 Inrichtingsprincipes voor interlokale wegen

Waar de randvoorwaarden bepalen of een alternatief überhaupt in aanmerking kan komen en de plandoelstellingen het inhoudelijke toetsingskader worden om de verschillende tracé-alternatieven in deze alternatievenonderzoeksnota te beoordelen, geven de inrichtingsprincipes van een weg richting aan hoe een weerhouden alternatief kwalitatief moet worden uitgewerkt.

Deze inrichtingsprincipes komen uit de basisprincipes inrichting robuust wegennet: regionale en interlokale wegen die AWW voorschrijven. Ze vormen leidende ontwerpuitgangspunten voor de verdere uitwerking van de Noord-Zuidverbinding, met focus op verkeersveiligheid, multimodaliteit, landschappelijke en stedelijke inpassing, en klimaat- en waterrobuustheid. Deze principes ondersteunen een gelijkwaardige uitwerking van de verschillende tracéalternatieven waardoor een consistente beoordeling kan gebeuren.

- Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers als eerste uitgangspunt voor de inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur
- Fietzers en voetgangers: Aangezien interlokale wegen vaak buiten de bebouwde kom liggen, is het sterk aangeraden om vrachtverkeer te ontvlechten van fietsers en voetgangers. Dit betekent het aanleggen van vrijliggende fietspaden.
- Beperken aantal aansluitingen. Erfaansluitingen op de rijbaan zijn toegelaten, maar inrichting moet afgestemd zijn op de intensiteit en snelheid.
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Interlokale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50km/h (BIBEKO). Lokaal is 30km/h mogelijk (in centrum).
- Kruispunten op Interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld.
- Langs Interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien

- Openbaar vervoer: Haltes kunnen op de rijbaan zijn binnen de bebouwde kom, maar bij voorkeur in een uitwijkhaven indien de snelheid en intensiteit hoog zijn.
- Interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen. Bij hogere verkeersintensiteiten kan uitgegaan worden van een 2x1 (uitgewerkte profielen in voortraject zijn 2x1)
- Versterken van het publiek domein en het creëren van groene plekken voor inwoners langs het nieuw traject.
- Kansen grijpen voor ontharding
- Geen netto toename overstromingsrisico en compatibel met Schelde-/Sigma planinrichtingen; Indien er impact is, zoeken naar compensatie.
- Parkeren op de rijbaan is over het algemeen minder wenselijk of verboden, zeker bij hogere snelheden.

6 Toepassen van toetsingskader i.f.v. de redelijke en onredelijke alternatieven

Dit project kent reeds een lange voorgeschiedenis. In het voortraject werden meerdere tracé-alternatieven en scenario's onderzocht en werd reeds een eerste trechtering doorlopen (voor de Scheldebrug op basis van beoordelingskader). Voor de voorliggende alternatievenonderzoeksnota nemen we echter bewust een stap terug ten opzichte van dat vooronderzoek: alle eerder onderzochte routes komen opnieuw aan bod en worden op een consistente en transparante wijze herbeoordeeld.

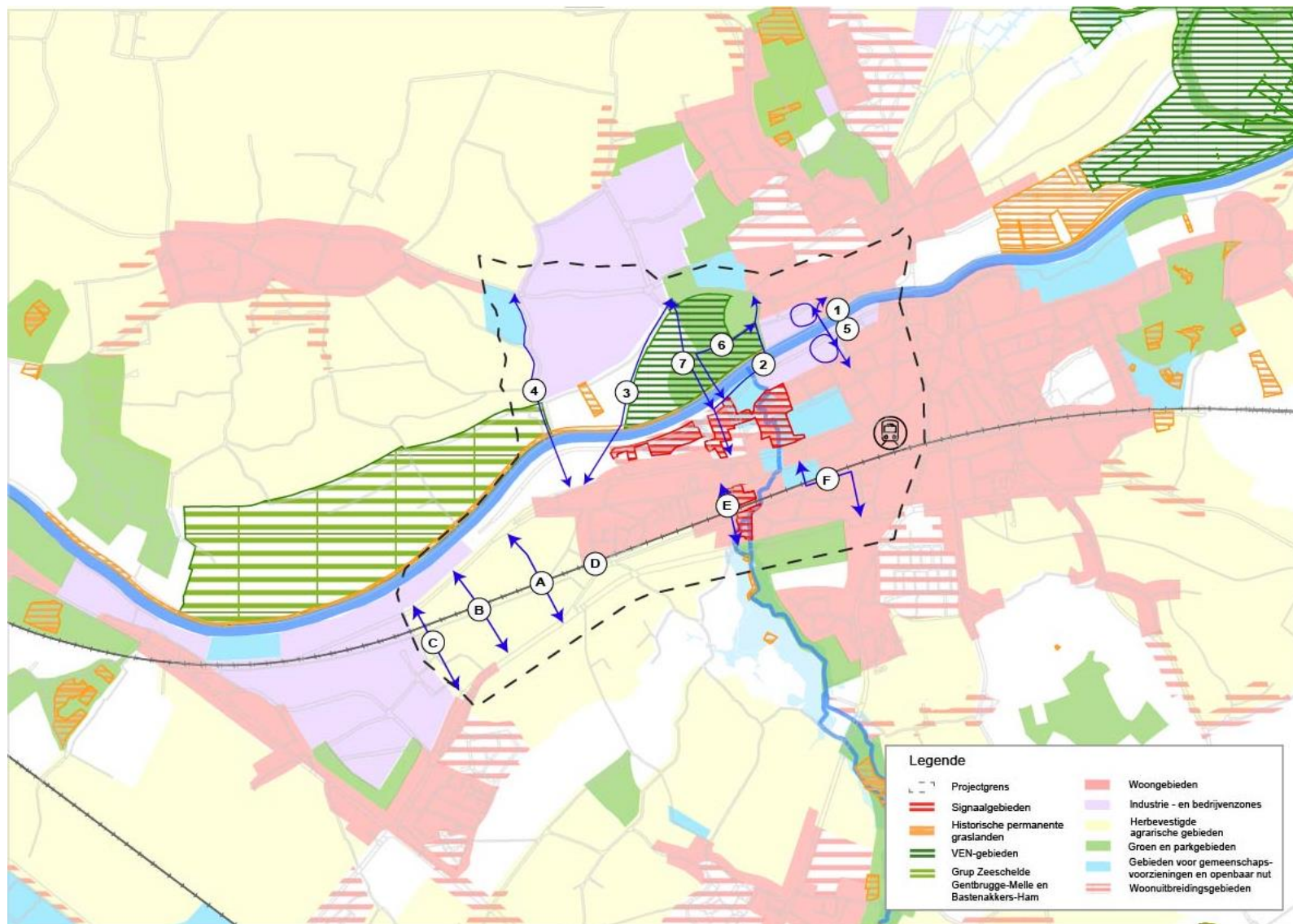
Concreet betekent dit dat we vertrekken van **7 mogelijke tracés voor de Scheldepassage** en **6 mogelijke tracés voor de spoorwegpassage**. Deze alternatieven worden in twee stappen beoordeeld:

1. **Toetsing aan randvoorwaarden:** eerst wordt nagegaan of een alternatief verenigbaar is met de vastgelegde randvoorwaarden.
2. **Toetsing aan plandoelstellingen:** vervolgens worden de alternatieven afgetoetst aan de plandoelstellingen (doelbereik) om te bepalen in welke mate zij bijdragen aan de opgave van de Noord-Zuidverbinding.

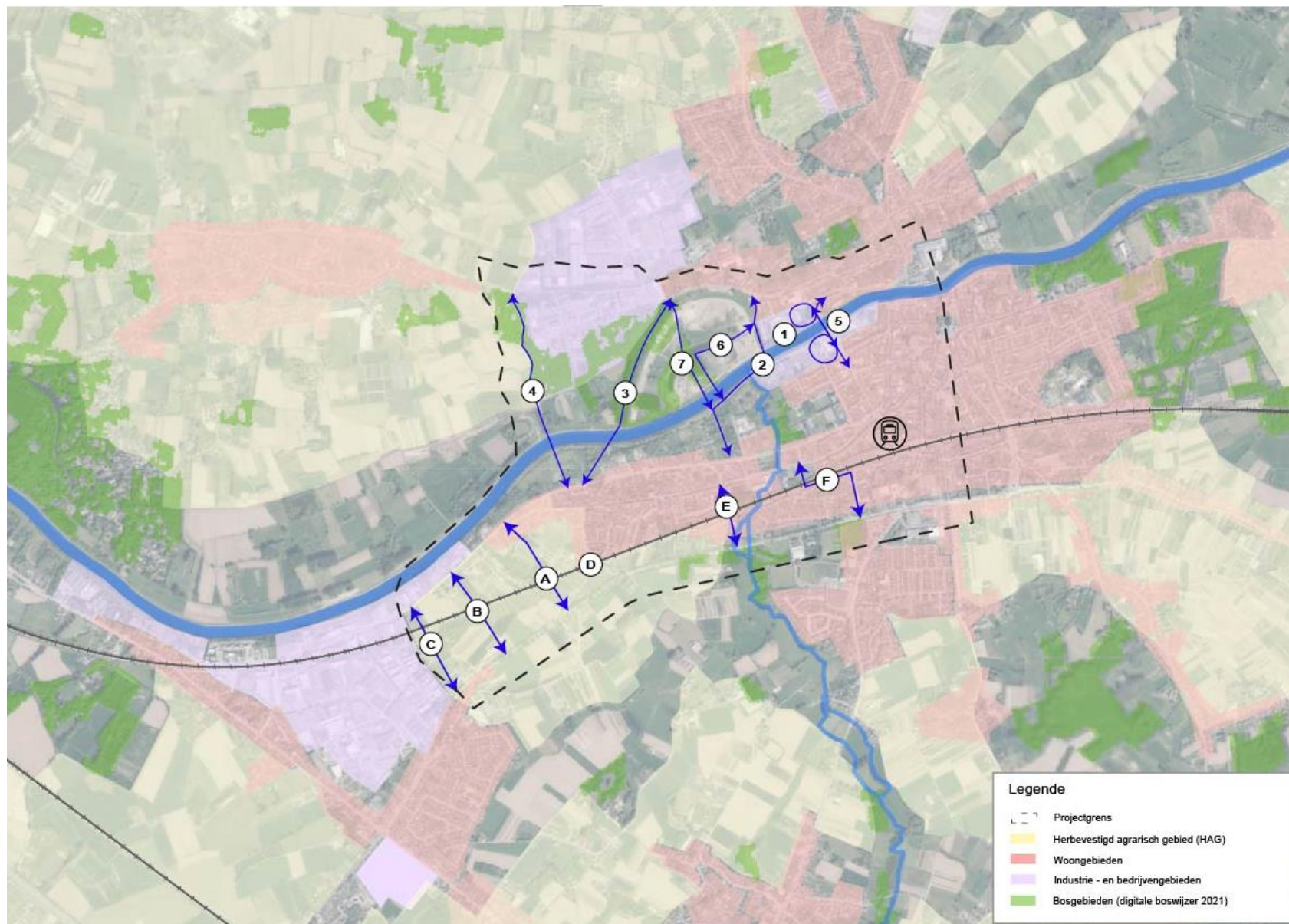
Deze stapsgewijze beoordeling resulteert in een **gemotiveerde selectie van redelijke alternatieven** die in de volgende fase (plan-MER/effectenonderzoek) diepgaand onderzocht worden, en een **lijst van onredelijke alternatieven** die in deze fase onderbouwd worden afgevoerd.

Volgende kaart geeft een overzicht van de **7 mogelijke tracés voor de Scheldepassage** en **6 mogelijke tracés voor de spoorwegpassage**:

De 7 mogelijke tracés voor de Scheldepassage: - Tracé 1: Verhogen bestaande Scheldebrug met krul: Via de Astridlaan en een nieuwe verhoogde brug ter hoogte van de bestaande Scheldebrug. In functie van de hellingsgraad lussen voorzien thv Pr. Jos Charlottelaan en thv de Peperstraat om het hoogteverschil met de bestaande toestand op te vangen. - Tracé 2: Centrumtracé via Molenbeek: Vanaf de Neerstraat doorsteek via Hamstraat/Mozen naar de zuidelijke Scheldeboorden en via een nieuwe Scheldebrug aansluiten ter hoogte van de Peperstraat naar de Coopallaan - Tracé 3: Buitentracé ten westen De Ham: Verbinding tussen de Noordlaan en de Coopallaan via een nieuwe brug en een route tussen bedrijventerrein Stookte en het natuurgebied De Ham - Tracé 4: Buitentracé via Voordestraat: Verbinding tussen de Noordlaan en de Coopallaan via een nieuwe brug en een route tussen bedrijventerrein Stookte en parkbegraafplaats. - Tracé 5: Verhogen bestaande Scheldebrug zonder krul: Via de Astridlaan en een nieuwe verhoogde brug ter hoogte van de bestaande Scheldebrug. - Tracé 6: Centrumtracé via Mozen: Verbinding tussen de Noordlaan en de Coopallaan via een nieuwe brug in verlengde van Mozen doorheen De Ham naar de Peperstraat en Coopallaan. - Tracé 7: Centrumtracé via Hamstraat: Verbinding tussen de Noordlaan en de Coopallaan via een nieuwe brug in verlengde van de Hamstraat doorheen De Ham naar de Coopallaan.	De 6 mogelijke tracés voor de spoorwegpassage zijn telkens tussen de Zuidlaan en de Noordlaan: - Tracé A: Oostelijk buitentracé (Overbeke): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan langs het bebouwde gebied van Overbeke. - Tracé B: Centraal buitentracé (landbouwgebied): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan doorhaan het landbouwgebied. - Tracé C: Westelijk buitentracé (bedrijvenzone): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan aansluitend op bedrijvenzone Kwatrecht. - Tracé D: Sluiten overweg Wetterstraat: overweg Wetterstraat sluiten zonder nieuwe verbinding voor de weg. Verbinding is voorzien via de Kwatrechtsesteenweg en de N9. - Tracé E: Centrumtracé via Boerenhol: Verbinding tussen Gentssesteenweg en Zuidlaan door optimalisatie van bestaande onderdoorgang Boerenhol (te smal vandaag voor 2x1) - Tracé F: Centrumtracé thv het station: Verbinding tussen Gentssesteenweg en Zuidlaan door nieuwe tunnel onder de spoorweg die aansluit op de stationsparking en de Beekstraat.
---	---



Figuur 57 Tracé-alternatieven tov planologische toestand



Figuur 58 Tracé-alternatieven tov feitelijke toestand

RUP_40000_213_00151_00001

Document: Alternatievennota_RUP_NZ-Wetteren

6.1 Scheldebrug

In deze paragraaf worden de tracé-alternatieven voor de Scheldepassage systematisch onderzocht en met elkaar vergeleken. De Scheldebrug vormt een cruciale schakel in de nieuwe Noord-Zuidverbinding: ze moet het bovenlokale verkeer (inclusief logistiek verkeer van en naar bedrijventerrein Stookte) op een robuuste manier afwikkelen en tegelijk het centrum en de woonkernen ontlasten.

Voor elk brug- en aanlandingstracé wordt een stapsgewijze beoordeling uitgevoerd, conform de voorgestelde methodiek:

1. Toetsing aan de randvoorwaarden (knock-outcriteria), zoals de vereiste doorvaarthoogte, het niet hypothekeren van een mogelijke Scheldeverbreding en het vrijwaren van VEN/HPG en overstromingsgevoelige zones.
2. Toetsing aan de plandoelstellingen uit hoofdstuk 5 (doelbereik), met aandacht voor netwerkwerking en doorstroming, verkeersveiligheid en multimodaliteit, leefbaarheid en gezondheid, open-ruimte- en natuurwaarden en ruimtelijk-economische effecten. In deze tweede stap worden enkel de alternatieven beoordeeld die na stap 1 overblijven.

Het resultaat van deze paragraaf is een gemotiveerde trechtering van de Scheldebrugalternatieven: welke varianten redelijk zijn om verder te onderzoeken in het plan-MER, en welke varianten op dit niveau als onredelijk worden beschouwd.

6.1.1 Toetsing aan de randvoorwaarden

Randvoorwaarden	Nulalternatief: bestaande toestand	1. Verhoogde Scheldebrug met krul	2. Centrumtracé via Molenbeek	3. Buitentracé ten westen De Ham	4. Buitentracé via Voordestraat	5. Verhoogde Scheldebrug zonder krul	6. Centrumtracé via Mozen	7. Centrumtracé via Hamstraat
Mobiliteit								
Doorvaarthoogte van minimaal 7m	Bestaande brug is onvoldoende hoog voor 3-laags containervaart.							
Mogelijke verbreding/afschaving van de Schelde niet hypothekeren					Voldoende ruimte voor realisatie bochtverbreding in combinatie met brug			
Inrichten als 2x1								
Leefbaarheid								
Beschermde natuur zoals VEN-gebieden mogen niet aangesneden worden			Direct grenzend aan het VEN gebied De Ham. Door de directe nabijheid zal de aanleg van een	Verschillende alternatieven uitgewerkt die net wel of niet innames doen van De Ham. Door de directe	Op de grens met agrarisch gebied met ecologische waarde Bastenakkers		Midden door het VEN-gebied Ham. Impact op HPG's ten noorden van de Schelde	Midden door het VEN-gebied Ham. Impact op HPG's ten noorden van de Schelde

			interlokale weg onmogelijk zijn zonder impact op VEN Ham.	nabijheid zal de aanleg van een interlokale weg onmogelijk zijn zonder impact op VEN Ham				
Vrijwaren van overstromingsgevoelige gebieden , incl. bouwvrije zones van VMM			Impact op Molenbeekvalle i (middelgrote kans overstromingen). Doorsnijding bouwvrije opgave signaalgebied VMM.				Impact op Molenbeekvalle i (middelgrote kans overstromingen). Doorsnijding bouwvrije opgave signaalgebied VMM.	Impact op Molenbeekvalle i (middelgrote kans overstromingen). Doorsnijding bouwvrije opgave signaalgebied VMM.
Stedelijke & economische ontwikkeling								
Beschermingen onroerend erfgoed								

Op basis van de toetsing aan de randvoorwaarden (knock-outcriteria) wordt een eerste trechtering uitgevoerd. Alternatieven die strijdig zijn met één of meerdere randvoorwaarden worden in deze fase als **onredelijk** beschouwd en niet verder onderzocht in de toetsing aan de plandoelstellingen.

De volgende alternatieven zijn **weerhouden** en worden in stap 2 verder beoordeeld op doelbereik:

- Tracé 1: Verhogen bestaande Scheldebrug met krul
- Tracé 4: Buitentracé via Voordestraat (buitenscenario)
- Tracé 5: Verhogen bestaande Scheldebrug zonder krul

De volgende alternatieven worden **niet weerhouden** voor verdere beoordeling:

- **Nulalternatief** (bestaande toestand): Voldoet niet aan de randvoorwaarde inzake doorvaarthoogte (min. ca. 7 m voor 3-laags containervaart).
- **Tracé 2: Centrumtracé via Molenbeek**: niet verenigbaar met het vrijwaren van de Molenbeekvallei (bouwvrije/overstromingsgevoelige zone) en veroorzaakt aantasting van gevoelige groenblauwe structuren (De Ham).
- **Tracé 3: Buitentracé ten westen De Ham**: conflicteert met randvoorwaarden geen onvermijdbare en onherstelbare schade door directe nabijheid van De Ham (VEN).
- **Tracé 6: Centrumtracé via Mozen**: niet verenigbaar met het vrijwaren van VEN-gebied Ham en vrijwaren van de Molenbeekvallei. (bouwvrije/overstromingsgevoelige zone)
- **Tracé 7: Centrumtracé via Hamstraat** idem als tracé 6; niet verenigbaar met het vrijwaren van VEN-gebied Ham en vrijwaren van de Molenbeekvallei.

Deze trechtering resulteert erin dat enkel alternatieven 1, 4 en 5 worden meegenomen naar de volgende stap (toetsing aan de plandoelstellingen).

6.1.2 Toetsing aan de plandoelstellingen

Plandoelstellingen	Ter info inhoud plandoelstellingen	1. Verhoogde Scheldebrug met krul	4. Buitentracé via Voordestraat	5. Verhoogde Scheldebrug zonder krul
1. Doorstroming & netwerkwerking	Functioneren interlokale weg Doorstroming (incl. OV) Ontsluiting Stookte	Doorgaand verkeer blijft gecombineerd met lokaal verkeer in centrum Wetteren. Circulatiemaatregelen in centrum en stationsomgeving noodzakelijk voor verbetering doorstroming doorgaande interlokale verbinding, maar doorgaand verkeer blijft zorgen voor filevorming in centrum. Vrachtverkeer uit Stookte blijft via school ontsluiten.	Doorgaand verkeer niet meer door centrum Wetteren (interlokale maas). Verbetering van de doorstroming voor doorgaande interlokale verbinding. Vrachtverkeer uit Stookte niet meer via school	Doorgaand verkeer blijft gecombineerd met lokaal verkeer in centrum Wetteren. Circulatiemaatregelen in centrum en stationsomgeving noodzakelijk voor verbetering doorstroming doorgaande interlokale verbinding, maar doorgaand verkeer blijft zorgen voor filevorming in centrum. Vrachtverkeer uit Stookte blijft via school ontsluiten.
2. Verkeersveiligheid & multimodaliteit	Minimaliseren conflicten modi Bereikbaarheid fiets en OV Versterken duurzame mobiliteit	Complexiteit en menging verschillende vervoersmodi in centrum (Astridlaan) blijft behouden; Geen omrijfactor voor openbaar vervoer van en naar station Wetteren. Geen ontvlechting van doorgaand en lokaal verkeer. Doorgaand vrachtverkeer blijft aanwezig in centrum.	Ontvlechting van doorgaand en lokaal verkeer zorgt voor opportuniteiten versterken duurzame vervoersmodi en minder conflictpunten. Omrijfactor voor bussen met bestemming station Wetteren. Nieuwe fietsverbinding over de Schelde met verknoping fietssnelweg. Wegvallen 2de fietsbrug aansluitend op centrum (bijkomende fietsbrug wenselijk ifv capaciteit fietsbrug Rode Heuvel)	Complexiteit en menging verschillende vervoersmodi in centrum (Astridlaan) blijft behouden; Geen omrijfactor voor openbaar vervoer van en naar station Wetteren. Geen ontvlechting van doorgaand en lokaal verkeer zorgt. Doorgaand vrachtverkeer blijft aanwezig in centrum.
3. Leefbaarheid en gezondheid voor woonkernen & scholen	Minder verkeer in centrum en kernen Oversteekbaarheid Kwaliteit publiek domein Beeldkwaliteit	Hinder doorgaand verkeer in centrum Wetteren blijft, circulatiemaatregelen in centrum en stationsomgeving noodzakelijk voor verbetering verkeersleefbaarheid Barrièrewerking in het centrum (Astridlaan) blijft behouden; Verblijfskwaliteit van centrum komt in het gedrang	Ontvlechting van doorgaand en lokaal verkeer zorgt een betere oversteekbaarheid in het centrum (Astridlaan). Overbeke, Astridwijk en centrum Wetteren sluiten beter op elkaar aan en vormen één groot verblijfsgebied. Minder verkeer in centrum biedt opportuniteiten voor kwaliteit publiek domein.	Hinder doorgaand verkeer in dichtbebouwd gebied blijft; Versterken barrièrewerking in Astridlaan door helling brug in centrum Verblijfskwaliteit van centrum komt in het gedrang

4. Open ruimte, natuur, landschape en water	VEN/HPG/agrarisch gebied Ecologische verbindingen Landschappelijk inpassing	Geen bijkomende aantasting waardevolle open-ruimte en agrarisch gebied en geen bijkomende versnippering. Niet nabij VEN of HPG.	Mogelijke impact op De Ham (VEN) en signaalgebied Bastenakkers door nabijheid. Beperkte aantasting waardevolle open-ruimte en agrarisch gebied. Lange brug noodzakelijk ivf bochtverbreding en beperken impact op overstromingsgevoelig gebied.	Geen bijkomende aantasting waardevolle open-ruimte en agrarisch gebied en geen bijkomende versnippering. Niet nabij VEN of HPG
5. Ruimtelijk-economisch en landbouw	Bereikbaarheid centrum en bedrijventerreinen Functioneren landbouwbedrijven Kansen ontwikkeling centrum	Bijna geen omrijeffect voor lokaal verkeer en bezoekerscentrum, maar structurele oplossing voor doorstroming ontbreekt in eerste instantie. Door behouden doorgaand verkeer centrum zijn opportuniteiten herinrichting/kwaliteitsverbetering beperkt Goede ontsluiting van bestaande bedrijven langs Zuiderkaai mogelijk. Geen oplossing bereikbaarheid bedrijvenzone Stookte.	Ontlasting van het centrum → zorgt voor meer kansen herinrichting/kwaliteitsverbetering Groter omrij-effect voor lokale verplaatsingen en bestemmingen in het centrum komende vanuit de richting Kalken Rechtstreekse ontsluiting bedrijventerrein Stookte naar de E40. KMO zone Zuiderdijk niet rechtstreeks aangesloten op de nieuwe ontsluitingsweg. Vrachtverkeer en bezoekers dienen via de Noordlaan en de Astridlaan te rijden.	Bijna geen omrijeffect voor lokaal verkeer en bezoekerscentrum, maar structurele oplossing voor doorstroming ontbreekt in eerste instantie. Door behouden doorgaand verkeer centrum zijn opportuniteiten herinrichting/kwaliteitsverbetering beperkt Moeilijke in te passen vlotte en veilige aansluiting op Zuiderkaai door helling brug. Geen oplossing bereikbaarheid bedrijvenzone Stookte. Moeilijke in te passen aansluiting op Zuiderkaai door helling brug.

Uit de beoordeling blijkt dat elk alternatief voor en nadelen heeft. Zo voldoet tracé 4 via de Voordestraat aan de doelstelling voor het ontlasten van de stedelijke kern en het ontvlechten van lokaal en bovenlokaal verkeer, zij het met een grotere ruimtelijke impact buiten de kern en een verminderde bereikbaarheid van het centrum vanuit het noorden (o.a. omrijfactor en effecten op open ruimte).

De tracés 1 en 5 hebben een veel beperktere ruimtelijke impact en verzekeren een betere bereikbaarheid van het centrum vanuit het noorden, maar voldoet, afhankelijk van de genomen circulatiemaatregelen, minder aan de doelstelling van een vlotte interlokale verbinding die het centrum ontlast. Verder onderzoek in het plan-MER kan een beeld geven van de benodigde flankerende maatregelen zoals circulatiewijzigingen die ervoor kunnen zorgen dat deze alternatieven beter bijdragen aan deze kernopgave (ontlasting centrum, betere netwerkwerking).

In functie van een volwaardige afweging van de verschillende alternatieven worden **alle 3 de tracé's weerhouden om in de volgende fase** (plan-MER) de effecten objectief te kunnen kwantificeren en te vergelijken én om een volwaardig en herkenbaar set aan opties te behouden dat kan bijdragen aan draagvlakcreatie in het verdere planproces.

6.2 Spoorwegbrug

In deze paragraaf worden de tracé-alternatieven voor de spoorwegpassage (kruising van spoorlijn 50) systematisch onderzocht en met elkaar vergeleken. De spoorwegpassage is, samen met de Scheldepassage, een essentiële bouwsteen van de nieuwe Noord-Zuidverbinding. Ze moet in de eerste plaats zorgen voor een veilige en robuuste ongelijkgrondse kruising (ter vervanging van de bestaande gelijkgrondse overweg ter hoogte van de Wetterstraat), en tegelijkertijd bijdragen aan een betere netwerkwerking en leefbaarheid in en rond Wetteren.

Voor elk spoorwegtracé wordt, analoog aan §6.1, een stapsgewijze beoordeling uitgevoerd:

1. Toetsing aan de randvoorwaarden (knock-outcriteria), zoals de verplichting tot ongelijkgrondse kruising, de inpasbaarheid 2x1 en het vrijwaren van kwetsbare gebieden en lopende ontwikkelingen.
2. Toetsing aan de plandoelstellingen uit hoofdstuk 5 (doelbereik). In deze tweede stap worden enkel de alternatieven beoordeeld die na stap 1 overblijven.

Het resultaat van deze paragraaf is een gemotiveerde trechtering van de spoorwegtracé-alternatieven: welke varianten redelijk zijn om verder te onderzoeken in het plan-MER/effectenonderzoek, en welke varianten als onredelijk worden beschouwd en daarom worden afgevoerd.

6.2.1 Toetsing aan de randvoorwaarden

Randvoorwaarden	Nulalternatief: bestaande kruispunt aan station en gelijkgrondse overweg in Wetterstraat	A. Oostelijk – buitentracé: langs bebouwd gebied van Overbeke	B. Centraal – buitentracé: door landbouwgebied	C. Westelijk – buitentracé: aansluitend op bedrijventerrein Kwatrecht	D. Sluiten overweg Wetterstraat	E. Centrumtracé via Boerenhol	F. Centrumtracé thv het station
Mobiliteit							
Vervangen bestaande overweg van de Wetterstraat door een ongelijkgrondse kruising voor de noord-zuid-relatie	Overweg Wetterstraat blijft gelijkgronds	Voldoende ruimte inpassing brug Geen tunnel: Een tunnel zal heel diep moeten gaan. Daarmee zouden de aanrijhellingen ver op beide zijden moeten landen. De ruimtelijke en financiële impact hiervan is te groot.	Voldoende ruimte inpassing brug Geen tunnel: Een tunnel zal heel diep moeten gaan. Daarmee zouden de aanrijhellingen ver op beide zijden moeten landen. De ruimtelijke en financiële impact hiervan is te groot.	Beperkte afstand tussen de spoorweg en de Kwatrechtsesteenweg om een veilige aansluiting te realiseren met de Kwatrechtsesteenweg om het hoogteverschil van een ongelijkgrondse kruispunt op te vangen.	Noord-zuidrelatie via ongelijkgronds e kruising op N9 of aan station van Wetteren.	Beperkte ruimte voor ongelijkgrondse kruising	De vrije ruimte op dit tracé is ondertussen ontwikkeld met een nieuwe verkaveling. Hierdoor is hoekige tracé niet inpasbaar binnen de de bebouwde omgeving. Afstand tussen de spoorweg en de Zuidlaan te kort om een veilige aansluiting te realiseren.

Inrichten als 2x1	Bestaande 2x1					De bestaande onderdoorgang aan Boerenhol is te smal voor tweerichtingsverkeer. Verbreden zorgt voor technische en praktische problemen	Het hoogteverschil van een ongelijkvloers kruispunt en scherpe bochten in de bebouwde context zijn niet ideaal voor de inrichting van een 2x1
Leefbaarheid							
Beschermde natuur zoals VEN-gebieden mogen niet aangesneden worden							
Vrijwaren van overstromingsgevoelige gebieden, incl. bouwvrije zones van VMM	Beperkte inname van kleine kans op overstromingsgevoelige gebied	Beperkte inname van kleine kans op overstromingsgevoelige gebied	Beperkte inname van kleine kans op overstromingsgevoelige gebied	Beperkte inname van kleine kans op overstromingsgevoelige gebied	Geen innames	Bijna onmogelijk om de Boerenhol uit te breiden tot een interlokale weg zonder inname van ()bouwvrije zones van de VMM Inname in middelgrote kans overstromingsgevoelige gebied van de Molenbeekvallei (is tevens ook aangeduid als signaalgebied)	Inname in middelgrote kans overstromingsgevoelige gebied van de Molenbeekvallei
Stedelijke & economische ontwikkeling							
Beschermingen onroerend erfgoed	Naast de Wetterstraat is een "Hoeve Schollaertshof" geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Hier een interlokale weg voorzien kan impact hebben op				Naast de Wetterstraat is een "Hoeve Schollaertshof" geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Hier	Spoorwegdoorgang Boerenhol is geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed	Binnen het centrum van Wetteren en in de omgeving van het station zijn er verschillende gebouwen geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Hier een

	het vastgesteld erfgoed (groen)				een ongelijkvloerse interlokale weg voorzien zal impact hebben op het vastgesteld erfgoed		ongelijkvloerse interlokale weg voorzien zal impact hebben op het vastgesteld erfgoed
--	---------------------------------	--	--	--	---	--	---

Op basis van de toetsing aan de randvoorwaarden (knock-outcriteria) wordt een eerste trechtering uitgevoerd. Alternatieven die strijdig zijn met één of meerdere randvoorwaarden worden in deze fase als onredelijk beschouwd en niet verder onderzocht in de toetsing aan de plandoelstellingen.

De volgende alternatieven zijn weerhouden en worden in stap 2 verder beoordeeld op doelbereik:

- Tracé A: Oostelijk buitentracé (Overbeke): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan langs het bebouwde gebied van Overbeke.
- Tracé B: Centraal buitentracé (landbouwgebied): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan doorheen het landbouwgebied.
- Tracé C: Westelijk buitentracé (bedrijvenzone): verbinding tussen Kwatrechtsesteenweg en Zuidlaan aansluitend op bedrijvenzone Kwatrecht.
- Tracé D: Sluiten overweg Wetterstraat: overweg Wetterstraat sluiten zonder nieuwe verbinding voor de weg. Verbinding is voorzien via de Kwatrechtsesteenweg en de N9.

De volgende alternatieven worden niet weerhouden voor verdere beoordeling:

- **Nulalternatief (bestaande toestand):** behoudt de bestaande gelijkgrondse overweg ter hoogte van de Wetterstraat en voldoet daarmee niet aan de randvoorwaarde dat deze Noord-Zuid verbinding via een ongelijkgrondse kruising met het spoor moet verlopen.
- **Tracé E: Centrumtracé via Boerenhol:** : de bestaande onderdoorgang is te smal om in te richten als interlokale weg (1x2) met veilig tweerichtingsverkeer; verbreding leidt tot aanzienlijke technische en praktische problemen. Daarnaast is het bijna onmogelijk om de bestaande tunnel Boerenhol uit te breiden tot een 2x1 zonder inname van bouwrijpe zones van de VMM, is er inname in middelgrote kans overstromingsgevoelig gebied van de Molenbeekvallei en is de spoorwegdoorgang geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Dit tracé voldoet hierdoor niet aan meerdere randvoorwaarden.
- **Tracé F : Centrumtracé thv het station:** Tracé via station: het tracé veronderstelt ruimte in de stationsomgeving die intussen is ingenomen door een recente ontwikkeling (verkaveling), waardoor de oplossing niet langer realiseerbaar is zoals vooropgesteld.

Deze trechtering resulteert erin dat enkel alternatieven A, B, C en D worden meegenomen naar de volgende stap (toetsing aan de plandoelstellingen).

6.2.2 Toetsing aan de plandoelstellingen

Plandoelstellingen	Ter info inhoud plandoelstellingen	A. Oostelijk – buitentracé: langs bebouwd gebied van Overbeke	B. Centraal – buitentracé: door landbouwgebied	C. Westelijk – buitentracé: aansluitend op bedrijventerrein Kwatrecht	D. Sluiten overweg Wetterstraat
1. Netwerking & doorstroming	Functioneren interlokale weg Doorstroming (incl. OV) Ontsluiting Stookte	Vlotte verbinding tussen Zuidlaan en Noordlaan.	Vlotte verbinding tussen Zuidlaan en Kwatrechtsesteenweg.	Vlotte verbinding tussen Zuidlaan en Kwatrechtsesteenweg.	Verkeer moet via de Zuidlaan rijden. Verzwaring van het kruispunt Kwatrechtsesteenweg-N9 zal negatieve impact hebben op de doorstroming. Niet wenselijk vanuit beleidsvisie wegencategorisering
2. Verkeersveiligheid & multimodaliteit	Minimaliseren conflicten modi Bereikbaarheid fiets en OV Versterken duurzame mobiliteit	Brug kan op een veilige manier worden aangesloten op de Zuidlaan en Noordlaan	Afstand van de spoorweg naar de Kwatrechtsesteenweg net voldoende voor inpassing, maar niet optimaal ivf verkeersveilige inrichting.	Afstand van de spoorweg naar de Kwatrechtsesteenweg is te kort (50m) om op een veilige manier in te passen en aan te sluiten op de Zuidlaan.	Beperkte ruimte voor een verkeersveilige inrichting van een interlokale weg in bebouwde context
3. Leefbaarheid en gezondheid voor woonkernen & scholen	Minder verkeer in centrum en kernen Oversteekbaarheid Kwaliteit publiek domein Beeldkwaliteit	Sluit goed aan bij de kern van Overbeke zodat omrijeffect beperkt is voor de bewoners. Goede aansluiting met het fietsnetwerk	omrijeffect voor de bewoners	De weg ligt verder van de kern van Overbeke en Wetteren waardoor er een groter omrijeffect voor de bewoners is.	Geen doorgaand verkeer in de kern van Overbeke. Bijkomend doorgaand verkeer op Kwatrechtsesteenweg. Groot omrijeffect voor de bewoners
4. Open ruimte, natuur, landschape en water	VEN/HPG/agrarisch gebied Ecologische verbindingen Landschappelijk inpassing	Inname van openruimte en agrarisch gebied. Inname aan de rand van het agrarisch gebied.	Centraal door openruimte en agrarisch gebied (versnippering percelen)	Inname van openruimte en agrarisch gebied. Inname aan de rand van het agrarisch gebied in aansluiting met bedrijventerrein Kwatrecht.	
5. Ruimtelijk-economisch en landbouw	Bereikbaarheid centrum en bedrijventerreinen Functioneren landbouwbedrijven Kansen ontwikkeling centrum	Aansnijding van tuinbouwgebied wordt beperkt want tracé ligt aan de rand van tuinbouwgebied	Doorsnijding van het centraal gelegen tuinbouwgebied waardoor er veel restpercelen ontstaan met moeilijk bereikbare percelen.	Aansnijding van tuinbouwgebied wordt beperkt want tracé ligt aan de rand van tuinbouwgebied	Aansnijding van tuinbouwgebied wordt beperkt want tracé ligt aan de rand van tuinbouwgebied

Op basis van de toetsing aan de plandoelstellingen kan worden gesteld dat tracé A (oostelijk – buitenscenario) aansluit bij de plandoelstellingen en als redelijke alternatief wordt beschouwd: Deze variant voorziet in een ongelijkgrondse kruising van spoorlijn 50, sluit aan op het bovenlokale wegennet en kan – mits een zorgvuldige inrichting – verkeersveilig en functioneel worden uitgewerkt met minimale impact op de openruimte/agrarisch gebied.

Volgende tracé's worden niet weerhouden voor de verdere effectbeoordeling (plan-MER) en worden als onredelijk beschouwd:

- Tracé B. Centraal – buitentracé: door landbouwgebied: Dit tracé voldoet niet aan de doelstelling rond verkeersveiligheid gezien de afstand te kort is voor een verkeersveilige inpassing. Daarnaast wordt ook niet voldaan aan de doelstelling voor het vermijden/ minimaliseren van aantasting van waardevolle open ruimte en agrarisch gebied. Bovendien zal dit tracé zorgen voor omrijfactoren voor bewoners Overbeke en is er een impact op het functioneren van de getroffen landbouwbedrijven mogelijk.
- Tracé C: Westelijk – buitentracé: aansluitend op bedrijventerrein Kwatrecht: Ook dit tracé voldoet niet aan de doelstelling rond verkeersveiligheid gezien de afstand te kort is voor een verkeersveilige inpassing. Daarnaast zal dit tracé zorgen voor omrijfactoren voor bewoners Overbeke..
- Tracé D: Sluiten overweg Wetterstraat: dit alternatief voldoet niet aan de doelstellingen voor doorstroming en netwerken. Deze route stemt niet overeen met de beleidsvisies op vlak van wegcategorisering en het bijkomende verkeer op de N9 zal resulteren in een verslechtering van de doorstroming. Daarnaast is er een groot omrijeffect voor de bewoners.

Daarom wordt in deze alternatievenonderzoeksnota voorgesteld om enkel alternatief A verder te weerhouden voor het plan-MER, waarbij alternatief A wordt opgevat als werkhypothese/zoekzone voor de ligging van de spoorwegbrug aan de rand van het landbouwgebied. Binnen deze werkhypothese kan in de volgende fase nog beperkt worden geoptimaliseerd (bijv. verschuivingen binnen een zoekzone) om effecten op landbouw, verkeersveiligheid en inpassing maximaal te beperken.

6.3 (On)Redelijke alternatieven

In deze alternatievenonderzoeksnota zijn in de verkenningfase alle denkbare opties voor de Scheldepassage en de spoorwegpassage verzameld en vervolgens getrechterd tot redelijke en onredelijke alternatieven. Daarbij geldt:

- **Redelijke alternatieven:** zijn doelbereikend en bieden een wezenlijk antwoord op de hoofddoelstelling om een kwalitatieve noord-zuidverbinding te Wetteren te realiseren, namelijk de 'missing link' tussen de interlokale wegen ten noorden en ten zuiden van Schelde op te lossen. Daarbij zullen uit het verder MER-onderzoek waarschijnlijk blijken dat er voldoende milderende maatregelen moeten genomen worden om:
 - enerzijds te garanderen dat de wegcategorisering gevolgd wordt en het bovenlokaal verkeer niet in het stadsweefsel terecht komt ;
 - anderzijds te garanderen dat lokaal verkeer via interlokale weg de Schelde oversteekt en geen sluipverkeer is via het stadsweefsel.
- **Onredelijke alternatieven:** lossen het kernprobleem niet op, hebben een disproportionele impact op mens/milieu, zijn technisch/juridisch niet realiseerbaar of vallen buiten scope/randvoorwaarden.

Weerhouden alternatieven Scheldebrug

- **Tracé 1 – centrumalternatief - Verhoogde Scheldebrug met krul**
voldoet aan de randvoorwaarden (o.a. doorvaarthoogte) en vormt een redelijk alternatief omdat het voldoet aan de hoofddoelstelling: een kwalitatieve noord-zuidverbinding. Met alternatief moet het bovenlokaal verkeer vanuit Stookte nog steeds via de Coopallaan rijden. Om het binnenweefsel van het centrum te vrijwaren zullen hoogstwaarschijnlijk milderende maatregelen nodig zijn. Anderzijds heeft dit alternatief wel een veel beperktere ruimtelijke impact en verzekert het een betere bereikbaarheid van het centrum dan tracé 4. Verder onderzoek in het plan-MER kan een beeld geven of milderende maatregelen zoals circulatiewijzigingen ervoor kunnen zorgen dat dit alternatief kan bijdragen aan de kernopgave van het plan (ontlasting centrum, betere netwerkwerking). Anderzijds kan dit alternatief een nuttige referentie zijn in het participatie- en draagvlaktraject, omdat het de ruimte-impact van tracé 4 helpt duiden. Dit centrumalternatief wordt als volwaardig alternatief onderzocht in het plan-MER.
- **Tracé 4 – tracé Voordestraat langs Bastenakkers - Buitenscenario**
voldoet aan de randvoorwaarden en draagt het meest bij aan de kernopgave (ontlasting centrum, betere netwerkwerking); wel grotere effecten buiten de kern (open ruimte/landbouw, omrijfactor), die in plan-MER verder onderzocht moeten worden.
- **Tracé 5 – centrumalternatief – Verhoogde Scheldebrug zonder krul**
Analoog als tracé 1 is dit een redelijk centrumgericht alternatief, het voldoet aan de randvoorwaarden en aan de hoofddoelstelling: een kwalitatieve noord-zuidverbinding. Anderzijds heeft dit alternatief wel een veel beperktere ruimtelijke impact en verzekert het een betere bereikbaarheid van het centrum dan tracé 4. Verder onderzoek in het plan-MER kan een beeld geven of milderende maatregelen zoals circulatiewijzigingen ervoor kunnen zorgen dat dit alternatief kan bijdragen aan de kernopgave van het plan (ontlasting centrum, betere netwerkwerking). Anderzijds kan dit alternatief een nuttige referentie zijn in het participatie- en draagvlaktraject, omdat het de ruimte-impact van tracé 4 helpt duiden. Dit centrumalternatief wordt als volwaardig alternatief onderzocht in het plan-MER

Niet-weerhouden alternatieven Scheldebrug

- **Nulalternatief** (bestaande toestand): Voldoet niet aan de randvoorwaarde inzake doorvaarthoogte (min. ca. 7 m voor 3-laags containervaart).
- **Tracé 2: Centrumtracé via Molenbeek:** niet verenigbaar met het vrijwaren van de Molenbeekvallei (bouwrijpe/overstromingsgevoelige zone) en veroorzaakt aantasting van gevoelige groenblauwe structuren (De Ham).
- **Tracé 3: Buitentracé ten westen De Ham:** conflicteert met randvoorwaarden geen onvermijdbare en onherstelbare schade door directe nabijheid van De Ham (VEN).
- **Tracé 6: Centrumtracé via Mozen:** niet verenigbaar met het vrijwaren van VEN-gebied Ham en vrijwaren van de Molenbeekvallei. (bouwrijpe/overstromingsgevoelige zone)
- **Tracé 7: Centrumtracé via Hamstraat** idem als tracé 6; niet verenigbaar met het vrijwaren van VEN-gebied Ham en vrijwaren van de Molenbeekvallei.

Weerhouden alternatief Spoorwegbrug

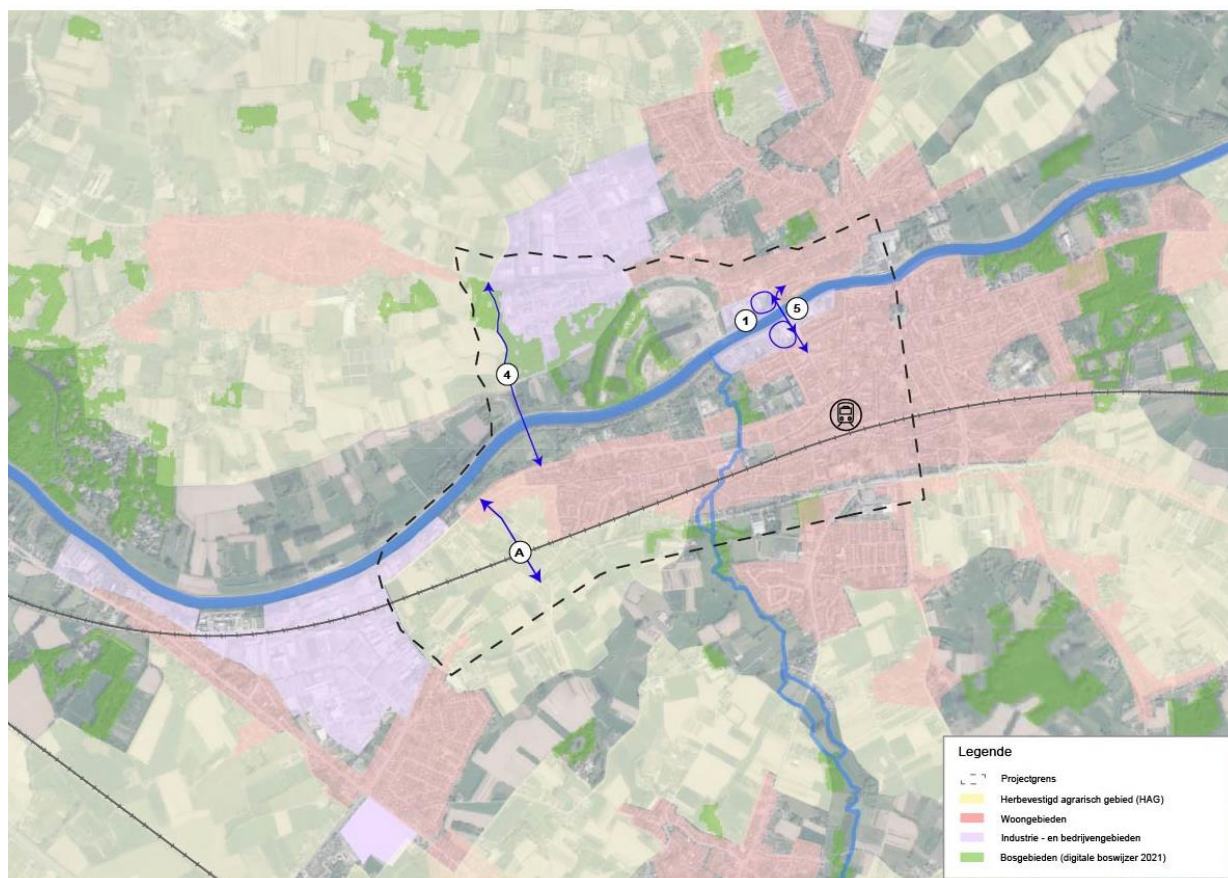
- **Tracé A – Oostelijk buitenscenario (langs bebouwd gebied Overbeke)**
maakt een ongelijkgrondse kruising van spoorlijn 50 mogelijk, is inpasbaar als interlokale verbinding en kan verkeersveilig worden aangesloten op Noordlaan en Zuidlaan; biedt bovendien een beperkt omrijeffect voor Overbeke en een relatief beheersbare impact op het tuinbouwgebied (in vergelijking met andere opties). Wordt verder onderzocht als werkhypothese/zoekzone, met optimalisaties binnen die zoekzone in de volgende fase.

Niet-weerhouden alternatieven Spoorwegbrug

- **Nulalternatief (bestaande toestand)**
voldoet niet aan de randvoorwaarde: de gelijkgrondse overweg Wetterstraat wordt niet vervangen door een ongelijkgrondse kruising (niet doelbereikend/veiligheidsopgave blijft).
- **Tracé B – Tracé door landbouwgebied**
Dit tracé voldoet niet aan de doelstelling rond verkeersveiligheid gezien de afstand te kort is voor een verkeersveilige inpassing. Daarnaast wordt ook niet voldaan aan de doelstelling voor het vermijden/minimaliseren van aantasting van van waardevolle open ruimte en agrarisch gebied.
- **Tracé C – Tracé aansluitend op bedrijventerrein Kwatrecht**
Dit tracé voldoet niet aan de doelstelling rond verkeersveiligheid gezien de afstand te kort is voor een verkeersveilige inpassing.
- **Tracé D – Overweg Wetterstraat sluiten – tracé door Overbeke**
Leidt tot ongewenste netwerk- en leefbaarheidseffecten (o.a. verzwaring verkeer via Kwatrechtsesteenweg/kruispunt N9) en groot omrijeffect; minder doelmatig dan alternatief A.
- **Tracé E: Centrumtracé via Boerenhol:** de bestaande onderdoorgang is te smal om in te richten als interlokale weg (1x2) met veilig tweerichtingsverkeer; verbreding leidt tot aanzienlijke technische en praktische problemen. Daarnaast is het bijna onmogelijk om de bestaande tunnel Boerenhol uit te breiden tot een 2x1 zonder inname van bouwvrije zones van de VMM, is er inname in middelgrote kans overstromingsgevoelig gebied van de Molenbeekvallei en is de spoorwegdoorgang geïnventariseerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Dit tracé voldoet hierdoor niet aan meerdere randvoorwaarden.
- **Tracé F – Tracé via station**
niet realiseerbaar binnen actuele ruimtelijke context: hypothekeert stedelijke ontwikkelingen (stationsomgeving werd intussen ingevuld/verkaveld), waardoor het tracé niet langer uitvoerbaar is zoals bedoeld.

7 Vervolgstap: opmaak van de startnota

De alternatievennota resulteert in een afgebakende set van redelijke alternatieven voor zowel de Scheldebrug als de spoorwegbrug (zie laatste figuur). Deze worden opgenomen in de startnota en vervolgens diepgaand onderzocht in het plan-MER, indien nodig worden ook de alternatieven nog wat technischer uitgewerkt. Het verdere proces zal focussen op het objectief vergelijken van effecten, het uitwerken van milderende maatregelen en het afstemmen met natuur-, water-, mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Deze alternatievennota wordt in de volgende stap van het PRUP en planMER als bijlage aan de startnota toegevoegd.



Figuur 60 Conclusie alternatievennota tracé-alternatieven tov feitelijke toestand