

# Advies van de PROCORO voor de behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen van het openbaar onderzoek over het ontwerp PRUP 'EHUBt Balgerhoeke' te Eeklo – behandeld in zitting van 18/03/25

## INLEIDING

Het openbaar onderzoek liep van 25 november 2024 tot en met 23 januari 2025.

De adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn als volgt in te delen:

Groep	Aantal
Adviezen – ontvankelijk	2
Bezwaren en opmerkingen – ontvankelijk	6

De adviezen zijn afkomstig van:

- A1. Departement Omgeving
- A2. Gemeente Maldegem

De adviezen, bezwaren en opmerkingen werden genummerd, de adviezen beginnende met de letter A en de bezwaren en opmerkingen beginnende met de letter B.

Vervolgens werden de adviezen, bezwaren en opmerkingen thematisch gebundeld en behandeld.

Volgende 8 thema's komen hierbij aan bod:

- [Gunstige adviezen en opmerkingen](#)
- [Algemene aspecten](#)
- [Mobiliteit](#)
- [Inrichting bedrijventerrein](#)
- [Sevesobedrijven en hinderlijke bedrijven](#)
- [Installaties voor hernieuwbare energie](#)
- [Reservatiestrook](#)
- [RWZI](#)

De nummers van de adviezen en bezwaren en opmerkingen waarin het element staat dat behandeld wordt, staan steeds aangegeven.

## Gunstige adviezen en opmerkingen

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A1

*Inhoud:*

In wezen draagt het programma van dit PRUP bij tot de concrete invulling van het stedelijk gebiedbeleid uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Er worden **geen strijdigheden vastgesteld met Vlaamse beleidskaders**.

*Motivering PROCORO:*

De PROCORO neemt hiervan akte.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A1

*Inhoud:*

Tijdens de adviesronde is door het departement Omgeving gepleit voor een zuinig & multifunctioneel ruimtegebruik & maximaal ruimtelijk rendement bij de uitwerking van deze greenfieldontwikkeling. De plandocumenten bevatten **een geactualiseerde ruimtelijk-economische behoeftestudie**. Naar aanleiding van het verzoek tot delegatie is door Provincie Oost-Vlaanderen verduidelijkt dat de planuitwerking is **ingegeven vanuit een aantal ruimtelijke & functionele argumenten** die beschreven zijn in de plandocumenten.

*Motivering PROCORO:*

De PROCORO neemt hiervan akte.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

## Algemene aspecten

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A2

*Inhoud:*

Het is niet duidelijk of het voorgestelde PRUP EHUBt Balgerhoeke impact heeft op grondgebied Maldegem (deelgemeente Adegem), gezien 1) dit nauwelijks onderzocht geweest is in de verschillende studies (bv. ontwerp-MER, landbouweffectenrapport, aangevulde scopingnota) of 2) er vermeld wordt dat de impact pas kan bepaald worden eens de bedrijven een omgevingsvergunning aanvragen. De focus in de verschillende studies ligt in eerste instantie op grondgebied Eeklo. Adegem ligt echter deels op minder dan 100 m van de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en de reservatiezone voor lijninfrastructuur resp. minder dan 200 m van het gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie. Hierdoor zijn **de impact en de potentieel negatieve effecten op grondgebied Maldegem momenteel nog onduidelijk.**

*Motivering PROCORO:*

De impact van het plan is weldegelijk terdege onderzocht in de verschillende studies.

Het aangepast ontwerp plan-MER heeft geen onderscheid gemaakt tussen het grondgebied Eeklo en het grondgebied Maldegem. Het werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

Het is niet zo dat, zoals het advies lijkt te insinueren, de beoordeling van milieueffecten die op het moment van de planopmaak ingeschat kunnen worden, worden doorgeschoven naar het vergunningenniveau. Het is wel zo dat het plan-MER bij de bespreking van een aantal disciplines stelt dat mits het toepassen van de bestaande regelgeving in het kader van de omgevingsvergunningsverlening er geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn.

Aangezien het plangebied volledig op het grondgebied van Eeklo ligt, heeft het plan enkel betrekking op landbouwgronden op het grondgebied van Eeklo. Het plan heeft geen impact op landbouwgronden op het grondgebied van Maldegem. Het is dan ook logisch dat het grondgebied van Maldegem niet is meegenomen in het landbouweffectenrapport.

De aangevulde scopingnota geeft aan welke onderzoeken gevoerd worden en op welke manier die worden gevoerd. Het onderwerp van de aangevulde scopingnota zijn dus niet de onderzoeken zelf.

Op planniveau zijn de impact en de potentieel negatieve effecten op het grondgebied van Maldegem dus weldegelijk voldoende duidelijk. Er zijn na het toepassen van de in het plan-MER voorgestelde milderende maatregelen geen significant negatieve milieueffecten te verwachten, ook niet op het grondgebied van Maldegem.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP en het plan-MER op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Ik merk op de nieuwe plannen **een plotse relatief grote uitbreiding van het paarse gebied (bedrijventerrein) tegenover vorige plannen**. Dit kan niet de correcte gang van zaken zijn. Er is telkens gezegd dat het gebied zich zou situeren zo dicht mogelijk tegen de verbrandingsoven en niet meer dan 1/4 van het studiegebied zou bevatten. Op de huidige plannen is dit ondertussen +/- 1/2.

*Motivering PROCORO:*

Volgende belangrijke elementen kunnen (de grootte van) het op het grafisch plan voorziene 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' verantwoorden:

- Het gemengd regionaal bedrijventerrein krijgt ten opzichte van 2009 een bijkomende functie, namelijk die als EHUBt (EHUBt = energiehub op een bedrijventerrein). Om de functie als EHUBt ten volle te kunnen waarmaken, is in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat de ontwikkelaar in totaal min. 50.000 m<sup>2</sup> bruto grondoppervlakte moet voorzien voor de inplanting van bouwstenen in functie van de ontwikkeling als EHUBt.
- De infiltratie- en buffervoorzieningen voor hemelwater i.f.v. van het gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie dienen volledig binnen het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' voorzien te worden. Met de huidige regelgeving en rekening houdend met toekomstige klimaatscenario's gaat het om een aanzienlijk grotere oppervlakte dan in 2009 zou moeten voorzien worden.

Bovendien voorzag het initiële plan bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied Eeklo in 2009 een 'gemengd regionaal bedrijventerrein' van 18,60 ha en een aparte 'zone voor infiltratie en waterretentie' i.f.v. dat bedrijventerrein van 13,50 ha. Het plan voorzag dus in totaal een oppervlakte van 32,10 ha i.f.v. bedrijvigheid, terwijl dat in het voorliggende PRUP maar ca. 25 ha is.

Het voorliggende PRUP voorziet ten opzichte van het initiële plan van 2009 wel een iets andere configuratie van het bedrijventerrein. Doordat de nieuwe ontsluitingsweg nu noordelijk komt te liggen, blijft de strook van min. 50 m breed tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de E34 bestemd als 'agraris gebied'. Een inzet van deze strook i.f.v. infiltratie- en buffervoorzieningen voor hemelwater is immers niet meer aan de orde omdat de nieuwe ontsluitingsweg, die iets hoger komt te liggen en langsgrachten zal krijgen, een barrière vormt voor water. Ook in de zuidoostelijke oksel van de E34 en de Sint-Laureinsesteenweg blijft nu een groter deel bestemd als 'agraris gebied'.

In het voorliggend PRUP komt de oostelijke grens van het bedrijventerrein iets oostelijker te liggen dan in het initiële plan van 2009 maar dat wordt dus ruimschoots gecompenseerd. De ruimte-inname i.f.v. bedrijvigheid bedraagt nu zelfs 6,40 ha minder. Dat betekent dat nu

6,40 ha extra als 'agrarisch gebied' bestemd blijft. Daarenboven worden de effecten op de landbouwstructuur zoveel als mogelijk gemilderd door de doorvertaling van de in het landbouweffecten- en milieueffectenrapport voorgestelde milderende maatregelen en aanbevelingen, waardoor o.a. de strook agrarisch gebied tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de E34 een nuttig landbouwgebruik kan blijven behouden.

- De actualisering van de ruimtelijk-economische behoeftestudie (opgenomen in de toelichtingsnota) toont aan dat er voor de periode tot 2035 voor de economische deelruimte 'Westelijke invloedzone van Gent' een bijkomende behoefte aan ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid bestaat van 25,9 ha, die prioritair wordt ingepland in het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Er wordt **niets vermeld over de mogelijke voordelen die kunnen bekeken worden voor de buurtbewoners**, zoals bv. (gratis) aansluiting op het warmtenet. Dit wil zeggen dat de bewoners enkel de nadelen zullen ondervinden van iets waar we zelf niet om gevraagd hebben.

*Motivering PROCORO:*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt het stedenbouwkundig kader vast voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Het kan geen (verordenende) uitspraken doen over het al dan niet (financieel) kunnen mee profiteren van die mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen door buurtbewoners. Dat wil echter niet zeggen dat er in de praktijk geen voordelen voor de buurtbewoners zouden kunnen zijn.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Ik merk dat de **Pastoor Bontestraat** in het gehele plan zeer weinig vermeld wordt en dit voornamelijk i.k.v. de groenbuffer. Niet i.k.v. mogelijke overlast geluid (eventuele geluidsmuur achter de groenbuffer), niet i.k.v. geur. Niet i.k.v. mogelijks sluiptverkeer Sint-Laureins -> Eeklo via Krekelmuit. Niet i.k.v. mogelijke snelheidsproblemen.

*Motivering PROCORO:*

De potentiële milieueffecten van het plan, o.a. binnen de disciplines geluid, mens-gezondheid (incl. geur) en mobiliteit, zijn weldegelijk terdege in kaart gebracht in het plan-MER, ook die op de Pastoor Bontestraat. Het ontwerp plan-MER werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP en het plan-MER op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Ik merk nog steeds op dat er niet concreet vermeld wordt **welke bedrijven** wel of niet toegelaten zullen worden.

*Motivering PROCORO:*

In de bestemmingsvoorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1.1) wordt weldegelijk opgenomen welke bedrijven wel of niet worden toegelaten. Zo is aangegeven dat de zone bestemd is voor regionale bedrijven met bepaalde opgesomde hoofdactiviteiten. Ook wordt een aantal activiteiten expliciet niet toegelaten.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Ook het plan-MER blijft over alles **relatief vaag**.

*Motivering PROCORO:*

De potentiële milieueffecten van het plan zijn weldegelijk terdege in kaart gebracht in het plan-MER. Het ontwerp plan-MER werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het plan-MER op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Dit bedrijventerrein wordt gerealiseerd omdat er vraag naar zou zijn: bij omliggende terreinen zijn er nog leegstaande panden, braakliggende terreinen, de site van Ontex komt binnenkort ook leeg te staan. **Dus lijkt het meer op een prestigeproject dan op een noodzakelijk gebeuren.**

Veel bewoners wonen hier rustig met zicht op de velden en heel wat zijn hier net komen wonen voor die reden en dit wordt hen nu gewoon afgenomen.

*Motivering PROCORO:*

De actualisering van de ruimtelijk-economische behoeftestudie (opgenomen in de toelichtingsnota) toont weldegelijk aan dat er voor de periode tot 2035 voor de economische deelruimte 'Westelijke invloedzone van Gent' een bijkomende behoefte aan ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid bestaat van 25,9 ha, die prioritair wordt ingepland in het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo. Die actualisering van de ruimtelijk-economische behoeftestudie heeft ook het bestaande aanbod voor bedrijvigheid mee in kaart gebracht.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Ik merk ook dat er vanuit de participatiemomenten, dat **er op vlak van voorstellen vanuit de bewoners slechts met een iets rekening is gehouden, de groenbuffer**. Gezien de 30 meter bouwhoogte is deze ook slechts een schamele troost.

*Motivering PROCORO:*

I.k.v. het planproces werd een uitgebreid participatietraject gevoerd, zoals beschreven in de informatieve procesnota.

De belangrijkste wijzigingen op basis van het participatietraject waren:

- De aantakking van de nieuwe ontsluitingsweg werd gekoppeld aan een oplossing voor de ontsluiting van de Vrouwestraat.

- Op basis van de input op een aparte workshop kreeg de groenbuffer t.o.v. de woningen van de Pastoor Bontestraat en de Sint-Laureinsesteenweg vorm met het oog op het maximaal tegengaan van visuele en geluidshinder.
- De effecten op de landbouw werden grondig bestudeerd door de opmaak van een landbouweffectenrapport (LER).
- Er werd een nieuw, gemotiveerd voorstel gemaakt dat het evenwicht vindt tussen:
  - De doelstelling om bijkomende bedrijvigheid te realiseren, waarbij de motivering werd aangescherpt.
  - Het resterende landbouwareaal te vrijwaren, door:
    - Het plangebied te verkleinen (het gebied ten oosten van de B404 is weggevallen).
    - De waterbuffering integraal op te nemen in de oppervlakte voor bedrijvigheid.
- Er was ook bezorgdheid over de bereikbaarheid van de Maroyendam. Het uitgewerkte ontwerp voorziet hier een veilige doorgang voor fietsers en landbouwverkeer.

Het klopt dus niet dat vanuit het participatietraject enkel het voorzien van en het invullen van de groenbuffer werd meegenomen.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B3, B4

*Inhoud:*

Wij zien een duidelijke meerwaarde in het oprichten van een **kindercrèche** in de directe omgeving van het plangebied, zeker gezien het tekort aan opvangplaatsen voor niet-schoolplichtige kinderen in de omgeving. Met onze basisschool in de nabijheid zou dit een synergie kunnen vormen die zowel de wijk als de lokale gezinnen ten goede komt.

Een **bijkomende kindercrèche** in de buurt van het plangebied zou een grote meerwaarde zijn. Er is een tekort aan opvangplaatsen voor jonge kinderen in onze regio. De nabijheid van onze basisschool biedt mogelijkheden voor een synergie die gezinnen en de buurt ten goede komt. Is het mogelijk om toch een kindercrèche te voorzien in de directe omgeving van het plangebied?

*Motivering PROCORO:*

De opmerking gaat niet over het plangebied zelf maar over de directe omgeving of de buurt van het plangebied. Het PRUP kan enkel uitspraken doen en (verordenende) stedenbouwkundige voorschriften vastleggen binnen het plangebied.

Verder is een kindercrèche i.k.v. ruimtelijke veiligheidsrapportage een kwetsbare locatie. Het inplanten van een kindercrèche in de directe omgeving van het plangebied zou dus invloed kunnen

hebben op de mogelijkheden voor de inplanting binnen het plangebied van inrichtingen die vallen onder de toepassing van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

## Mobiliteit

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A2, B1

*Inhoud:*

Op pagina 27 van de toelichtingsnota bij puntje 3.3.6. Gewenste mobiliteits- en lijninfrastructuur, kan nagelezen worden hoe het verkeer via het knooppunt Eeklo naar de N49 zal voorzien worden. Hierbij wordt ook beschreven dat de N9 tussen Eeklo en Maldegem grotendeels de bovenlokale verkeersfunctie aan parallelle hoofdwegen verliest; de N9 wordt vooral gezien als bindmiddel tussen het stedelijk gebied Eeklo en het economisch knooppunt Maldegem.

Ondanks het feit dat er voorgesteld wordt om de mobiliteit via het knooppunt Eeklo naar de N49 te voorzien, is het duidelijk dat **er minstens een verhoging van het aantal verkeersbewegingen (sluipverkeer) door auto's en vrachtwagens langs de Oude Staatsbaan richting Balgerhoeke mag verwacht worden**. Bij een oververzadiging van de N9 of N49 (bv. door file, ongevallen, etc.) zal dit zelfs een sterke verhoging zijn. Dit wordt nu immers ook al vastgesteld. Het PRUP EHUBt Balgerhoeke zal zodoende een negatieve invloed hebben op de mobiliteit en leefbaarheid van grondgebied Maldegem.

Ook de **brug Adegem -> Balgerhoeke** en de mogelijke extra verkeersbelasting is niet meegenomen, meer zwaar transport via die weg zal voor problemen en een grote verkeersonveiligheid (school) zorgen.

*Motivering PROCORO:*

In het plan wordt een nieuwe ontsluitingsweg met een nieuw knooppunt ter hoogte van de B404 voorzien. De ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein dient dan ook via die nieuwe ontsluitingsweg en dat nieuwe knooppunt en zo verder naar vooral de E34 en in mindere mate de N9 en de R43 te gebeuren. In de verordenende stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1) is trouwens opgenomen dat omgevingsvergunningen voor individuele bedrijfspercelen maar kunnen afgeleverd worden vanaf het moment dat de ontsluitingsweg tussen de Sint-Laureinsesteenweg en de B404 binnen de 'zone voor wegeninfrastructuur' (2.3) aangelegd en in gebruik genomen is.

De mobiliteitseffecten werden weldegelijk terdege in kaart gebracht bij de bespreking van de discipline mobiliteit in het plan-MER. Het ontwerp plan-MER werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

Zowel voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel 2030. Om te komen tot het toekomstig druktebeeld van de geplande situatie zijn de intensiteiten van het regionaal verkeersmodel 2030 opgehoogd met de te verwachten verkeersintensiteiten van het bedrijventerrein. Hierbij is het mobiliteitsprofiel berekend en volgens een spreidingsmodel toegedeeld op het omliggende wegennet. Deze methodiek is gelijkaardig aan

een doorrekening met een verkeersmodel, maar biedt het voordeel dat de berekeningen en de spreiding van het verkeer transparanter gebeuren, om te komen tot een correcte inschatting van het toekomstig druktebeeld.

Het toekomstig druktebeeld is als worst-case situatie opgemaakt, waarbij het verkeer in het centrum van Balgerhoeke niet wordt onderschat. Dit is vanuit de opmaak van het MER relevant, omdat het centrum van Balgerhoeke binnen het onderzoeksgebied het gevoeligste is aan eventuele effecten (o.m. mobiliteit, lucht, geluid). Om de eventuele effecten niet te onderschatten is dan ook geen rekening gehouden met een verschuiving van het verkeer van Balgerhoeke naar de nieuwe ontsluitingsweg. De beoordeling van het verkeerskundig functioneren van het autoverkeer is op dit aspect kwalitatief beschreven, o.m. gebaseerd op de capaciteitsanalyses en de restcapaciteit van het wegennet. De restcapaciteit laat ook toe dat een verschuiving van het verkeer haalbaar is: 'Het effect van de verschuiving van het verkeer op de verkeersafwikkeling is dus te verwaarlozen (0). Anderzijds kan worden besloten dat de verwachte afname van het verkeer langs het zuidelijke segment van de Sint-Laureinsesteenweg en Balgerhoeke leidt tot een beperkt positief effect (+1) voor volgende aspecten: doorstroming verkeer, correct gebruik van de wegen en verkeersveiligheid.'

Het is echter wel aangewezen om de geplande situatie te laten doorrekenen met het regionaal verkeersmodel en de resultaten daarvan te verwerken in het definitief plan-MER. Dit om een bijkomende onderbouwing en bevestiging van de resultaten van het aangepast ontwerp plan-MER te kunnen krijgen.

Sluipvrachtverkeer verder tegengaan zou bv. kunnen door een tonnagebeperking op te leggen voor Balgerhoekebrug (al dan niet met een uitzondering voor plaatselijk verkeer) maar dat is een maatregel die niet (verordenend) kan doorvertaald worden in het PRUP omdat Balgerhoekebrug buiten het plangebied ligt én omdat de maatregel niet van stedenbouwkundige aard is.

Hierbij kan ook verwezen worden naar volgende in het plan-MER opgenomen aanbeveling die niet het RUP doorvertaalbaar is:

"Invoeren tonnagebeperking voor doorgaand vrachtverkeer door Balgerhoeke."

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om in het plan-MER binnen de discipline mobiliteit ook de resultaten van het laten doorrekenen van de geplande situatie met het regionaal verkeersmodel te verwerken.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Legendes in de brochure zijn onbestaande dus i.k.v. het plan van de nieuwe rotonde veronderstel ik dat de rode lijnen wegen enkel toegankelijk voor fietsers zijn?

### *Motivering PROCORO:*

De opmerking heeft betrekking op de louter informatieve brochure, een document dat niet officieel mee in openbaar onderzoek lag. De rode lijnen op het kaartje met de nieuwe rotonde zijn inderdaad de fietspaden, die niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer.

### *Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

### *Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1, B3, B4

### *Inhoud:*

**Pastoor Bontestraat** moet beschermd worden en om dit alles te garanderen dient dit een fietsstraat te worden met de nodige snelheidsremmers. Of een straat die enkel toegankelijk is voor bewoners en plaatselijk verkeer.

Wij waarderen de voorziene ontsluiting via de nieuwe verbindingsweg en de inspanningen om de verkeersdruk op Balgerhoeke dorp te verminderen. Toch hebben wij **specifieke zorgen** die we graag willen toelichten:

- **Huidig sluipverkeer:**

De Pastoor Bontestraat kampt op dit moment reeds met snel rijdend sluipverkeer, waarbij zowel personenvervoer als, zeker voor onze schoolkinderen gevaarlijk, vracht- en landbouwvoertuigen het kruispunt R43 - N9 proberen te vermijden. Aangezien mensen steeds weer kiezen voor de kortste en de snelste weg tussen 2 punten, blijft de Pastoor Bontestraat een aantrekkelijke keuze.

- **Onzekerheid rond tractorsluizen:**

- Hoewel de voorgestelde tractorsluis een beperking zou moeten bieden voor zwaar verkeer, blijkt uit ervaring dat dergelijke oplossingen vaak worden stuk gereden en daardoor geen duurzame optie zijn.
- Bovendien blijven zware landbouwvoertuigen op deze manier toch verder gebruik maken van de Pastoor Bontestraat als snelste en kortste weg. Zij kunnen immers zonder problemen over de tractorsluis rijden.
- Tegelijkertijd rezen er op het georganiseerde infomoment op 3 december '24 vragen bij de haalbaarheid van de aanleg van tractorsluizen op die verbindingen, aangezien er in Vlaanderen specifieke richtlijnen zijn voor de toegankelijkheid van toegangswegen naar windmolens om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen. Deze richtlijnen zijn essentieel om te verzekeren dat hulpdiensten, zoals brandweer en ambulance, snel en efficiënt toegang hebben tot windmolens in geval van nood.

- **Sluipverkeer naar andere bedrijventerreinen:**

De berekening van de verkeersstromen voor de Pastoor Bontestraat en het dorp Balgerhoeke roept vragen op:

Gezien de uitbreiding van bedrijventerreinen in Adegem en Maldegem en de bijhorende stijging in verkeersdruk naar die terreinen en de impact van kilometerheffing voor vrachtvervoer, is de kans reëel dat zwaar verkeer komende vanuit de richting Antwerpen op de N49 toch zal kiezen voor een doorgang door Balgerhoeke om het kruispunt R43 met de N9 te vermijden of om niet te moeten omrijden tot voorbij de verkeerswisselaar N49 - N44. Ook het personenvervoer van mensen die werken in deze nieuwe bedrijven zal navenant stijgen. Hierbij sluiten wij ons aan bij de bedenkingen die door PROCORO werden geformuleerd zoals te lezen op p. 14 van de Toelichtingsnota dd. 04-10-2024.

Wij adviseren een **duurzamere regeling voor de aansluiting met de Pastoor Bontestraat**, zoals:

- Beperking voor zwaar verkeer: Duidelijke beperkingen instellen voor doorgaand landbouw- en vrachtverkeer.
- Het bekijken van een voorbehoud voor plaatselijk verkeer: Enkel lokaal bestemmingsverkeer toestaan om de verkeerslast op de Pastoor Bontestraat te verminderen.

Het **herbekijken van de verkeerssituatie voor de schoolomgeving, Pastoor Bontestraat en Balgerhoeke en kruispunt N 455 - Balgerhoekebrug** rekening houdend met de verkeerstromen van de geplande situatie en de ruimere verkeerssituatie Eeklo - Adegem - Maldegem.

We maken ons **zorgen over de huidige en toekomstige verkeersstromen in de omgeving van de school**. Kan de verkeersdruk in de Pastoor Bontestraat mogelijk worden verminderd door duidelijke beperkingen voor zwaar verkeer in te stellen? Momenteel kampt deze straat al met snel rijdend sluisverkeer, waaronder vracht- en landbouwvoertuigen, wat een gevaar vormt voor onze schoolkinderen. Er fietsen en stappen dagelijks kinderen naar school en zeker in de Pastoor Bontestraat vormt dit vaak een gevaarlijke situatie. We vrezen dat dit risico nog zal vergroten. Kinderen fietsen niet zo stabiel, dus hoe minder zwaar verkeer, hoe veiliger. Ook het verkeer aan de kruispunten is in de omgeving van de school heel druk. In het plan zien we niet direct hoe dit zal verbeteren in de toekomst.

Daarnaast vragen wij ons af **of het mogelijk is om enkel lokaal bestemmingsverkeer toe te laten in de Pastoor Bontestraat** om de veiligheid te vergroten. Ook stellen we voor om de verkeerssituatie rond de school, het kruispunt N455-Balgerhoekebrug en de bredere regio te herbekijken in functie van de verwachte verkeersstromen.

We stellen ons ook vragen bij **de haalbaarheid van de tractorsluizen**. Uit ervaring weten we dat tractorsluizen vaak worden beschadigd of genegeerd. Bovendien kunnen zware landbouwvoertuigen deze hindernissen eenvoudig passeren.

Verder **zal de geplande uitbreiding van bedrijventerreinen in Adegem en Maldegem vermoedelijk leiden tot meer verkeer richting Balgerhoeke**. Vooral vrachtverkeer kan ervoor kiezen om via onze buurt te rijden om lange omwegen of de kilometerheffing te vermijden. Hoe zal hiermee rekening worden gehouden bij de verdere plannen?

*Motivering PROCORO:*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) kan enkel (verordenende) bestemmings-, inrichtings- en beheervoorschriften vastleggen die van stedenbouwkundige aard zijn. Een RUP kan bovendien geen (verordenende) uitspraken doen over gebieden buiten het plangebied. Het (verordenend) opleggen dat de Pastoor Bontestraat een fietsstraat met de nodige snelheidsremmers dient te worden of een straat die enkel toegankelijk is voor bewoners en plaatselijk bestemmingsverkeer of voor de Pastoor Bontestraat beperkingen instellen voor doorgaand landbouw- en vrachtverkeer, is dus niet mogelijk

in het PRUP. Dat neemt niet weg dat dergelijke verkeersmaatregelen niet kunnen genomen worden los van het PRUP.

Hierbij kan ook verwezen worden naar volgende in het plan-MER opgenomen aanbeveling die niet het RUP doorvertaalbaar is:

“Het invoeren van een snelheidsregime van 50 km/u over de volledige lengte van de Pastoor Bontestraat (m.u.v. van de zone 30 aan de school) draagt bij tot de bereikbaarheid van het bedrijventerrein met de fiets, alsook het comfort en de veiligheid van de fietser. Ook kan overwogen worden om fietssuggestiestroken of een fietsstraat aan te leggen in de Pastoor Bontestraat en de Krekelmuit om de aanwezigheid van de fietser in het wegbeeld te benadrukken. Samen met een nieuwe zachte verbinding tussen het bedrijventerrein en de Pastoor Bontestraat ontstaat een bijkomende kwaliteitsvolle fietsverbinding tussen de (toekomstige) fietssnelweg en het bedrijventerrein, alsook tussen de N9, de bushalte ‘Eeklo Zeelaan’ en het bedrijventerrein.”

Zoals bij de bespreking van de discipline mobiliteit in het plan-MER blijkt, zal een groot deel van het huidige doorgaande verkeer vanuit en naar de richting Sint-Laureins de nieuwe ontsluitingsweg tussen de Sint-Laureinsesteenweg en de B404 gebruiken. Hierdoor is net een vermindering van het huidig sluipverkeer door de Pastoor Bontestraat en Balgerhoeke te verwachten. Bovendien is in de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van de ‘zone voor wegeninfrastructuur’ (art. 2.3.1) opgenomen dat het plan-MER een herinrichting van het kruispunt tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de Sint-Laureinsesteenweg in functie van de leesbaarheid (ontraden doorgaand verkeer via kern Balgerhoeke) aanbeveelt.

De oversteek van de nieuwe ontsluitingsweg ter hoogte van Maroyendam zal enkel mogelijk zijn voor voetgangers en fietsers en voor landbouwverkeer. Ook dat zal het huidig sluipverkeer door de Pastoor Bontestraat tegengaan. Wel is het aangewezen om in de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheersvoorschriften van de ‘zone voor wegeninfrastructuur’ (art. 2.3.2) onder ‘Oversteek Maroyendam’ expliciet aan te vullen dat een oversteek voor gemotoriseerd verkeer, ander dan landbouwverkeer, niet toegelaten is. In de bijhorende toelichtende kolom kan dan aangegeven worden dat het afdwingen daarvan kan met behulp van tractorsluizen.

Goed gebouwde tractorsluizen kunnen weldegelijk een duurzame oplossing betekenen in het tegengaan van gemotoriseerd verkeer, ander dan landbouwverkeer. De oversteek van de nieuwe ontsluitingsweg ter hoogte van Maroyendam voor landbouwverkeer blijft mogelijk omdat dat landbouwverkeer anders een aanzienlijke omrijfactor zou krijgen, wat nog meer belasting van het wegennet in de omgeving zou betekenen. Het behouden van een verkeersveilige relatie voor landbouwverkeer van en naar Maroyendam is trouwens ook een aanbeveling in het plan-MER. Bovendien is het plaatselijk landbouwverkeer dat door de Pastoor Bontestraat rijdt beperkt. De toegankelijkheid van de windturbines is inderdaad een aandachtspunt maar die kan gegarandeerd worden door de bestaande tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam weg te nemen.

In het plan wordt een nieuwe ontsluitingsweg met een nieuw knooppunt ter hoogte van de B404 voorzien. De ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein dient dan ook via die nieuwe ontsluitingsweg en dat nieuwe knooppunt en zo verder naar vooral de E34 en in mindere mate de N9 en de R43 te gebeuren. In de verordenende stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van het ‘gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie’ (art. 2.1) is trouwens opgenomen dat omgevingsvergunningen voor individuele bedrijfspercelen maar kunnen afgeleverd worden vanaf het

moment dat de ontsluitingsweg tussen de Sint-Laureinsesteenweg en de B404 binnen de 'zone voor wegeninfrastructuur' (2.3) aangelegd en in gebruik genomen is.

Bovendien is in de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van de 'zone voor wegeninfrastructuur' (art. 2.3.1) opgenomen dat het plan-MER een herinrichting van het kruispunt tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de Sint-Laureinsesteenweg in functie van de leesbaarheid (ontraden doorgaand verkeer via kern Balgerhoeke) aanbeveelt.

Sluiptvrachtverkeer van en naar andere bedrijventerreinen in Maldegem verder tegengaan zou bv. kunnen door een tonnagebeperking op te leggen voor Balgerhoekebrug (al dan niet met een uitzondering voor plaatselijk verkeer) maar dat is een maatregel die niet (verordenend) kan doorvertaald worden in het PRUP omdat Balgerhoekebrug buiten het plangebied ligt én omdat de maatregel niet van stedenbouwkundige aard is.

Hierbij kan ook verwezen worden naar volgende in het plan-MER opgenomen aanbeveling die niet het RUP doorvertaalbaar is:

“Invoeren tonnagebeperking voor doorgaand vrachtverkeer door Balgerhoeke.”

De mobiliteitseffecten werden weldegelijk terdege in kaart gebracht bij de bespreking van de discipline mobiliteit in het plan-MER. Het ontwerp plan-MER werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

Zowel voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel 2030. Om te komen tot het toekomstig druktebeeld van de geplande situatie zijn de intensiteiten van het regionaal verkeersmodel 2030 opgehoogd met de te verwachten verkeersintensiteiten van het bedrijventerrein. Hierbij is het mobiliteitsprofiel berekend en volgens een spreidingsmodel toegedeeld op het omliggende wegennet. Deze methodiek is gelijkaardig aan een doorrekening met een verkeersmodel, maar biedt het voordeel dat de berekeningen en de spreiding van het verkeer transparanter gebeuren, om te komen tot een correcte inschatting van het toekomstig druktebeeld.

Het toekomstig druktebeeld is als worst-case situatie opgemaakt, waarbij het verkeer in het centrum van Balgerhoeke niet wordt onderschat. Dit is vanuit de opmaak van het MER relevant, omdat het centrum van Balgerhoeke binnen het onderzoeksgebied het gevoeligste is aan eventuele effecten (o.m. mobiliteit, lucht, geluid). Om de eventuele effecten niet te onderschatten is dan ook geen rekening gehouden met een verschuiving van het verkeer van Balgerhoeke naar de nieuwe ontsluitingsweg. De beoordeling van het verkeerskundig functioneren van het autoverkeer is op dit aspect kwalitatief beschreven, o.m. gebaseerd op de capaciteitsanalyses en de restcapaciteit van het wegennet. De restcapaciteit laat ook toe dat een verschuiving van het verkeer haalbaar is: 'Het effect van de verschuiving van het verkeer op de verkeersafwikkeling is dus te verwaarlozen (0). Anderzijds kan worden besloten dat de verwachte afname van het verkeer langs het zuidelijke segment van de Sint-Laureinsesteenweg en Balgerhoeke leidt tot een beperkt positief effect (+1) voor volgende aspecten: doorstroming verkeer, correct gebruik van de wegen en verkeersveiligheid.'

Het is echter wel aangewezen om de geplande situatie te laten doorrekenen met het regionaal verkeersmodel en de resultaten daarvan te verwerken in het definitief plan-MER. Dit om een bijkomende onderbouwing en bevestiging van de resultaten van het aangepast ontwerp plan-MER te kunnen krijgen.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om:

- in de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van de 'zone voor wegeninfrastructuur' (art. 2.3.2) onder 'Oversteek Maroyendam' expliciet aan te vullen dat een oversteek voor gemotoriseerd verkeer, ander dan landbouwverkeer, niet toegelaten is en in de bijhorende toelichtende kolom aan te geven dat het afdwingen daarvan kan met behulp van tractorsluizen;
- in het plan-MER binnen de discipline mobiliteit ook de resultaten van het laten doorrekenen van de geplande situatie met het regionaal verkeersmodel te verwerken.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B2, B6

*Inhoud:*

Factoren en bijkomende invloeden welke rechtstreeks invloed hebben op de leefbaarheid en mobiliteit en veiligheid van de buurtbewoners en zwakke weggebruiker.

Aandacht gevraagd voor de **parallele weg ten noorden van de N49 "Boterhoek-Moerstraat"**

Boterhoek Eeklo - Grote Boterhoek Sint-Laureins & Moerstraat Eeklo is een buurtweg waar 50 km/h geldt en welke gedeeld wordt met Eeklo en Sint-Laureins. Toename van verkeer met zeer hoge snelheden en veel zwaar vrachtverkeer wegens:

- Afsluiten in het verleden van de 2 op- & afritten
- Nu reeds toename vrachtverkeer richting industriepark Eeklo
- Verwacht extra belasting in zwaar vrachtverkeer naar EHUBt Balgerhoeke, wegens geen oprit ten noorden van N49

Buurtweg wordt reeds jaren, soms wekelijks hersteld wegens kapot wegdek door zwaar vrachtverkeer.

Sinds begin december een volledig nieuw wegdek wat uiteraard enkel kan worden toegejuicht.

Buurtweg wordt nu reeds gebruikt door zwaar verkeer en zal nog toenemen om noordelijk van N49 het EHUBt te bereiken. Zoals in het verleden zal het wegdek en de zijkanten snel kapot gereden worden door het zwaar verkeer. Tevens wordt er veel te snel gereden.

Hoe hoge snelheden en zeer zwaar vrachtverkeer weren voor buurtweg van 50 km/h?

Mogelijke oplossingen:

- Plaatselijk verkeer
- As verschuivingen om de snelheid te beperken
- Mogelijkheid tot snelheidsdrempels op niet bebouwde zones
- Veilige fietsstroken

Een andere bezwaarschrijver heeft het over waarom een man op het participatiemoment ingrepen vroeg om vrachtwagens te weren uit **Moerstraat-Boterhoek**.

De Moerstraat was volgens die bezwaarschrijver al 20-30 jaar de randen afgereden en putten in het wegdek gekomen. Eerst werden 30 cm diameter waterleidingbuizen naar de watertorens van Kleit en Nieuwendorpe ernaast aangelegd.

Daarna beide zijden sleuven gegraven voor elektriciteitskabels voor de verschillende windmolens met het net te verbinden. Ondanks goed aandammen zet de grond zich, putten met water naast de weg, te hoge bermen plaatselijk en het water en de tijd doet zijn werk, niet de ingebeelde stroom vrachtwagens die 's nachts voorbij denderen.

*Motivering PROCORO:*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) kan enkel (verordenende) bestemmings-, inrichtings- en beheervoorschriften vastleggen die van stedenbouwkundige aard zijn. Een RUP kan bovendien geen (verordenende) uitspraken doen over gebieden buiten het plangebied. Voor de as Boterhoek - Moerstraat plaatselijk verkeer, as verschuivingen om de snelheid te beperken, snelheidsdrempels in niet-bebouwde zones en/of veilige fietsstroken (verordenend) opleggen is dus niet mogelijk in het PRUP. Dat neemt niet weg dat dergelijke verkeersmaatregelen niet kunnen genomen worden los van het PRUP.

Er is geen extra belasting in zwaar vrachtverkeer op de as Boterhoek - Moerstraat van en naar het plangebied te verwachten. Het (beperkte aandeel) vrachtverkeer vanuit de richting Sint-Laureins dient de N455 te nemen tot aan het knooppunt met de nieuwe ontsluitingsweg en dan via die nieuwe ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein te rijden. Het vrachtverkeer naar de andere richting dient vanaf het bedrijventerrein de nieuwe ontsluitingsweg te nemen naar het nieuwe knooppunt met de B404 en zo verder naar vooral de E34 te rijden.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B3, B4

*Inhoud:*

Momenteel ontbreekt een duidelijk plan **om het bedrijventerrein vlot toegankelijk te maken via regelmatig openbaar vervoer** en daardoor het personenvervoer te verminderen. Dit is een gemiste kans om duurzame mobiliteit te stimuleren. Zowel de dorpsbewoners als de school zouden dit als een meerwaarde ervaren. Wij sluiten dus aan bij de bezorgdheden van zowel PROCORO als het Departement Zorg en stellen mee dat 'voor een duurzaam bedrijventerrein de lat wat hoger te mogen liggen op vlak van bereikbaarheid voor werknemers met duurzame vervoersmodi.' (Toelichtingsnota p.30)

Als schoolgemeenschap hechten wij groot belang aan milieuvriendelijk handelen. Momenteel is er echter **een tekort aan mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer**. Dit beperkt onze keuze voor duurzame en ecologische oplossingen. De komst van het nieuwe bedrijventerrein biedt een uitgelezen kans om hierin verbetering te brengen. Een betere verbinding met het openbaar vervoer zou niet alleen de school en het dorp ten goede komen, maar ook de bereikbaarheid van het bedrijventerrein zelf aanzienlijk verbeteren. Hoe kan openbaar vervoer worden ingezet om duurzame mobiliteit te stimuleren en autoverkeer in de regio te verminderen? En kan er een plan

worden uitgewerkt om het bedrijventerrein, de school en het dorp beter bereikbaar te maken met openbaar vervoer op regelmatige tijdstippen?

*Motivering PROCORO:*

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is in kaart gebracht in de toelichtingsnota (paragraaf 6.2.2). De meest frequente buslijn 50 Gent - Drongen - Eeklo - Maldegem - Brugge halteert aan de haltes 'Adegem Lijsterlaan' (op ca. 1200 m van het plangebied) en 'Eeklo Zeelaan' (op ca. 2000 m van het plangebied). Deze haltes worden bediend met 2 bussen per uur in elke richting. De halte 'Eeklo Zeelaan' is te voet nogal ver afgelegen maar deze halte zal als lokaal Hoppinpunt ingericht worden, met o.m. 10 deelfietsen, waarvan 3 elektrische. Door die inrichting als Hoppinpunt verbetert ook de duurzame bereikbaarheid van het plangebied.

Een meer frequente bediening van (de onmiddellijke omgeving van) het plangebied is niet evident aangezien de ontwikkelaar / beheerder van het bedrijventerrein een rechtstreekse bediening van het bedrijventerrein met het openbaar vervoer zelf niet in de hand heeft. Het is de vervoerregioraad die hierover moet beslissen. Sowieso betreft het geen maatregel die (verordenend) kan doorvertaald worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan omdat het geen maatregel van stedenbouwkundige aard is. Wel is het aangewezen om in het plan-MER een bijkomende aanbeveling (niet door te vertalen in het RUP) op te nemen die stelt dat het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers kan gestimuleerd worden door het voorzien van een bijkomende halte in de directe nabijheid van het bedrijventerrein en dat ook een hoogfrequente bediening van de halte, afgestemd op de werkregimes, bijdraagt tot een hoger aandeel openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze. Verder kan ook verwezen worden naar volgende al in het plan-MER opgenomen aanbevelingen die niet het RUP doorvertaalbaar zijn:

- “Om het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers te stimuleren is het, omwille van de ligging van de haltes op fietsafstand van het bedrijventerrein, wenselijk dat de uitrusting van de halte minimaal voldoet aan de eisen uit de bushaltegids van De Lijn. Specifiek moet aandacht gaan naar de beschikbaarheid van een kwaliteitsvolle fietsenstalling, waar fietsen van werknemers diefstalveilig kunnen gestald worden. De halte 'Eeklo Zeelaan' wordt als lokaal hoppinpunt uitgerust met deelfietsen waarvan een aantal elektrische. Het beschikbare aanbod deelfietsen biedt de mogelijkheid aan de werknemers om zich tussen de bushalte en het bedrijventerrein met de fiets te verplaatsen. Zoals eerder beschreven vormt een comfortabele en veilige fietsroute via Krekelmuit, Pastoor Bontestraat en een nieuwe zachte verbinding tussen de Pastoor Bontestraat en het bedrijventerrein een meer directere verbinding.”
- “Aanvullend aan de deelfietsen die aan het hoppinpunt worden voorzien, kunnen ook op het bedrijventerrein deelfietsen worden aangeboden om o.m. de verplaatsing van/naar de haltes van het openbaar vervoer met de deelfiets uit te voeren.”

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om in het plan-MER bij de discipline mobiliteit en in de maatregelentabel van de eindsynthese volgende bijkomende aanbeveling (niet door te vertalen in het RUP) op te nemen: “Het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers kan gestimuleerd worden door het voorzien van een bijkomende halte in de directe nabijheid van het bedrijventerrein. Ook een

hoogfrequente bediening van de halte, afgestemd op de werkregimes, draagt bij tot een hoger aandeel openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze.”

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B6

*Inhoud:*

De nu voorliggende versie is algemeen aanvaard met nog één knelpunt: de kruising van de nieuwe weg met de Maroyendam.

Op het voorlopige plan wordt noord en zuid een tractorsluis voorzien op de Maroyendam.

**Die sluizen liggen daar inderdaad best maar dan moet de huidige tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam gelijktijdig weggenomen worden!**

De 3 windmolens ten noorden van de expresweg, enkel te bereiken via de Maroyendam zijn anders voor onderhoud met een camionette niet meer bereikbaar!

Bij een mogelijk ongeval in gans dit binnengebied moet een ambulance er geraken! Dus naar uitvoering in de toekomst, aan de bestaande tractorsluis geen kosten meer doen. En dan, na wegneming, aan kruispunt Moerstraat-Maroyendam een verkeersbord “doodlopende weg” met onderbord “enkel bestemmingsverkeer”.

Een aandachtspunt: **het afdraaipunt van de nieuwe weg naar de noord-Maroyendam voldoende ruim uitvoeren**, zelfs met inname van de gearceerde wegbeschildering.

De draaistraal van een tractor met 3-assige aanhangwagen is even groot als van een grote vrachtwagen!

De huidige afdraai Maroyendam-Lichten is een goed voorbeeld van te klein!

Bezwaarschrijver doet verder een **concreet voorstel voor de uitvoering van de tractorsluizen**. De voorgestelde uitvoering weert volgens hem 99% van sluisverkeer en laat alle landbouwverkeer toe, ook van driewielers met neus en zijwielen van 1,1 m breedte.

Het is zielig dat de 4<sup>de</sup> uitvoering sedert de werken voor de tunnel, geplaatst was er een goeie week later bij de doortocht van een wagen met vlaslemen er ganse stukken beton afgereden waren.

*Motivering PROCORO:*

Het wegnemen van de huidige tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam lijkt inderdaad aangewezen om de windturbines ten noorden van de E34 bereikbaar te houden. Zeker omdat de nieuw voorziene tractorsluis op Maroyendam net ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg die bestaande tractorsluis overbodig maakt. Het is echter niet iets dat verordenend in het PRUP kan ingeschreven worden omdat de betreffende locatie buiten het plangebied ligt. Wel zou het goed zijn om bij de bespreking van het knooppunt nieuwe ontsluitingsweg / B404 / Vrouwestraat als planoptie in de toelichtingsnota (paragraaf 9.3.3) aan te vullen dat het aangewezen is om de huidige tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam weg te nemen.

De 'zone voor wegeninfrastructuur' is op het verordenend grafisch plan voldoende ruim ingetekend om een ordentelijke aansluiting van het noordelijk deel van Maroyendam op de nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken.

De voorziene tractorsluizen zullen conform de richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer worden uitgevoerd.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om in de toelichtingsnota bij de bespreking van het nieuwe knooppunt nieuwe ontsluitingsweg / B404 / Vrouwestraat als planoptie (paragraaf 9.3.3) aan te vullen dat het aangewezen is om de huidige tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam weg te nemen omdat de nieuw voorziene tractorsluis op Maroyendam net ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg die bestaande tractorsluis overbodig maakt en om de windturbines ten noorden van de E34 bereikbaar te houden.

---

## Inrichting bedrijventerrein

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Verder worden er op de concept uitwerking van het gebied **een aantal rijwegen in de richting van de woningen** voorzien, op de huidige planning wil dit zeggen dat de dichtste baan op +/-120 meter van de woningen komt (geluidshinder?).

*Motivering PROCORO:*

Bezwaarschrijver verwijst naar een concept voor de interne ontsluitingswegen op het bedrijventerrein zelf, waarvan de ligging niet verordenend op het grafisch plan is vastgelegd. Het gaat om wegen met louter lokaal bestemmingsverkeer dat op het bedrijventerrein zelf moet zijn. In het plan-MER werd de discipline geluid onderzocht. Er worden geen significant negatieve milieueffecten verwacht.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP en het plan-MER op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Verder waren er op de concepttekening **een aantal grachten voorzien**. 2 van hen liepen op het plan los door de tuin van mij en een medebewoner van de Pastoor Bontestraat, dit baart ons toch wel ernstige zorgen. Ik vraag met aandrang die plannen aan te passen daar ik niet bereid ben een stuk van mijn tuin af te staan.

*Motivering PROCORO:*

Bezwaarschrijver verwijst naar een concepttekening die op de louter informatieve participatiemarkt i.k.v. het openbaar onderzoek werd getoond. Die concepttekening was louter informatief en lag niet officieel mee in openbaar onderzoek. De betreffende grachten werden foutief op die concepttekening ingetekend. Er is geen sprake van het innemen van stukken tuin i.f.v. nieuwe grachten. Het betreft louter een ongelukkige fout in de niet-formele communicatie.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1

*Inhoud:*

Er wordt gemeld dat er op bepaalde punten **tot 30 meter hoog** zal mogen gebouwd worden (dit terwijl dit in het begin ook niet de bedoeling was). Hier krijg ik graag de uitleg hoe men dit, het gehele jaar aan het zicht zal onttrekken met een groenbuffer.

*Motivering PROCORO:*

In de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1.2) is onder 'zorgvuldig ruimtegebruik' opgenomen dat de bouwhoogte van gebouwen en constructies in de eerste strook van 110 m t.o.v. de zuidelijke grens van de bestemmingszone (incl. groenbuffer) wordt beperkt. In de eerste strook van 50 m t.o.v. de zuidelijke grens van de bestemmingszone (incl. groenbuffer) bedraagt de bouwhoogte max. 20 m. In de strook van 50 m tot 110 m t.o.v. de zuidelijke grens van de bestemmingszone (incl. groenbuffer) bedraagt de bouwhoogte max. 30 m. Dit als doorvertaling van een milderende maatregel in het plan-MER.

Gebouwen en constructies die het dichtst bij de woningen staan, mogen dus maar maximaal 20 m en geen 30 m hoog zijn. Bovendien zit er nog een aanzienlijke afstand tussen de woningen in de Pastoor Bontestraat en de grens van het plangebied.

Het is trouwens altijd een doelstelling geweest om het terrein zo ruimtelijk efficiënt mogelijk in te richten.

In de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van de overdrukzone 'groenbuffer' (art. 3.1) is opgenomen dat de functie van de groenbuffer bestaat uit een visuele afscherming en de buffering van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de omgeving. De groenbuffer wordt beplant met dicht klimaatbestendig en standplaatseigen hoog- en/of laagstammig groen. Voor zover landschappelijk verantwoord, is het aanleggen van taluds, groen- en zichtschermen uit natuurlijke materialen en het oprichten van afsluitingen toegelaten. Dat voorschrift garandeert de visuele afscherming en de buffering van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de omgeving.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

## Sevesobedrijven en hinderlijke bedrijven

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A2

*Inhoud:*

Volgens het voorstel van de stedenbouwkundige voorschriften, kunnen Sevesobedrijven zich vestigen, dit zowel in de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen als in de EHUBt-zone. Sevesobedrijven zijn bedrijven waar men gevaarlijke stoffen produceert, verwerkt, behandelt of opslaat, bijvoorbeeld raffinaderijen, petrochemische ondernemingen, chemische fabrieken, aardoliedepots of opslagplaatsen voor explosieve stoffen. Meer info: <https://www.seveso.be/nl>. Op dit moment is er nog geen Sevesobedrijf gevestigd in Maldegem. Gezien de nabijheid van het grondgebied Maldegem tot bepaalde zones van het PRUP EHUBt Balgerhoeke, en vooraleer Sevesobedrijven zich kunnen vestigen in deze zones van het PRUP EHUBt Balgerhoeke, **dient er best bevestigd te worden dat er geen negatieve impact op het grondgebied Maldegem zal zijn**, en dient het advies van de Gemeente Maldegem gevraagd te worden.

*Motivering PROCORO:*

Seveso-inrichtingen worden inderdaad niet bij voorbaat uitgesloten. Hiervoor werd echter een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt, dat deel uitmaakt van het RUP en als afzonderlijke bijlage bij het RUP is gevoegd. Het RVR, met de toepasselijke zoneringskaarten, situeert zich op planniveau en vormt een richtinggevend instrument dat kandidaat bedrijven informeert aangaande mogelijkheden en beperkingen van het geplande bedrijventerrein ten aanzien van gevaarlijke producten. De evaluatie en beoordeling van een vergunningsaanvraag zal rekening houden met de effectieve activiteiten van het bedrijf dat een aanvraag doet, met de geldende milieuvoorwaarden die de Vlaamse regelgeving oplegt, met de genomen maatregelen en met de situatie in de omgeving van het bedrijventerrein op dat moment. De gedetailleerde informatie in het kader van een effectieve vergunningsaanvraag van een bedrijf laat toe om o.m. aan de hand van het groepsrisico specifiek rekening te houden met de aanwezige personen in de omgeving.

Het is juridisch niet mogelijk om in een ruimtelijk uitvoeringsplan bijkomende procedures in te schrijven. (Verordenend) Inschrijven dat bij aanvragen voor Seveso-inrichtingen het advies van de Gemeente Maldegem dient gevraagd te worden, is dan ook niet mogelijk. Dat neemt niet weg dat het advies kan gevraagd worden of zelfs moet gevraagd worden vanuit andere regelgeving.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B1, B3, B4

*Inhoud:*

Bij de start en participatiemomenten werd er telkens gemeld dat **er geen gevaarlijke of bedrijven met geurhinder zouden worden toegelaten**, nu wordt dit volledig van tafel geveegd en zijn alle bedrijven terug bespreekbaar. Gisterenavond werd gemeld: "Er wordt gekeken naar bedrijven met een hoge energienood." en "bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen mogen steeds hun vergunningsaanvraag doen." (Zware industrie dus).

Wij vrezen dat **geurhinder** van het bedrijventerrein een impact kan hebben op de leefbaarheid van onze schoolomgeving en de aangrenzende woonwijk. Wij hopen dat hierop een strikte controle en monitoring wordt voorzien.

Als school vlakbij het plangebied maken wij ons **zorgen over de mogelijke komst van Sevesobedrijven**. De onzekerheid rond veiligheidszones en de impact van een potentieel ongeval met gevaarlijke stoffen is zorgwekkend, vooral voor onze jonge en kwetsbare leerlingen. Hoe kan er structurele en langetermijnsbescherming worden geboden aan kwetsbare locaties, zoals onze school, tegen mogelijke risico's van Sevesobedrijven? En wordt er voldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van onze school bij het opstellen van veiligheidszones?

We vrezen dat **geurhinder** van het bedrijventerrein een negatieve invloed kan hebben op de leefbaarheid van onze schoolomgeving en de omliggende woonwijk. Welke maatregelen zullen worden genomen om geurhinder te monitoren en te beperken? En hoe kan worden gegarandeerd dat de leefbaarheid in onze omgeving behouden blijft?

*Motivering PROCORO:*

Het is altijd een doelstelling geweest om het terrein zo ruimtelijk efficiënt mogelijk in te richten voor regionale (dus grotere) bedrijven.

Seveso-inrichtingen worden inderdaad niet bij voorbaat uitgesloten. Hiervoor werd echter een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt, dat deel uitmaakt van het RUP en als afzonderlijke bijlage bij het RUP is gevoegd. Het RVR, met de toepasselijke zoneringskaarten, situeert zich op planniveau en vormt een richtinggevend instrument dat kandidaat bedrijven informeert aangaande mogelijkheden en beperkingen van het geplande bedrijventerrein ten aanzien van gevaarlijke producten. De evaluatie en beoordeling van een vergunningsaanvraag zal rekening houden met de effectieve activiteiten van het bedrijf dat een aanvraag doet, met de geldende milieuvorwaarden die de Vlaamse regelgeving oplegt, met de genomen maatregelen en met de situatie in de omgeving van het bedrijventerrein op dat moment. De gedetailleerde informatie in het kader van een effectieve vergunningsaanvraag van een bedrijf laat toe om o.m. aan de hand van het groepsrisico specifiek rekening te houden met de aanwezige personen in de omgeving.

Bij de opmaak van het RVR werd de school als kwetsbare locatie mee in rekening gebracht.

De potentiële milieueffecten van het plan, o.a. binnen de discipline mens-gezondheid (incl. geur), zijn terdege in kaart gebracht in het plan-MER.

Voor de discipline mens-gezondheid stelde het plan-MER volgende milderende maatregel voor: "Minimale afstand van 100 m tussen woningen en bedrijven die potentiële geurhinder met zich mee kunnen brengen."

Deze milderende maatregel werd in het PRUP doorvertaald. In de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1.2) is onder 'ontwikkelaar' immers opgenomen:

"Bij de inrichting houdt de ontwikkelaar rekening met het criterium milieuhinder: hij tracht de hinder ten opzichte van woongebieden zoveel mogelijk te beperken door de meest hinderlijke bedrijven zo ver mogelijk van de woongebieden te situeren."

In de bijhorende toelichtende kolom is deze milderende maatregel letterlijk opgenomen.

Voor de discipline lucht stelde het plan-MER volgende aanbeveling voor:

"Om geur- en stofhinder naar de (woon)omgeving te vermijden / beperken, kan indicatief gebruik gemaakt worden van de milieuzoneringsrichtafstanden van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten)."

Deze aanbeveling werd in het PRUP doorvertaald. In de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1.2) is onder 'ontwikkelaar' immers opgenomen:

"Bij de inrichting houdt de ontwikkelaar rekening met het criterium milieuhinder: hij tracht de hinder ten opzichte van woongebieden zoveel mogelijk te beperken door de meest hinderlijke bedrijven zo ver mogelijk van de woongebieden te situeren."

In de bijhorende toelichtende kolom is deze aanbeveling letterlijk opgenomen.

Voor de discipline mens-gezondheid stelde het plan-MER volgende aanbeveling voor:

"Inplanting bedrijven die potentiële geurhinder met zich kunnen meebrengen zo ver mogelijk van de omliggende woningen."

Deze aanbeveling werd in het PRUP doorvertaald. In de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van het 'gemengd regionaal bedrijventerrein met EHUBt-functie' (art. 2.1.2) is onder 'ontwikkelaar' immers opgenomen:

"Bij de inrichting houdt de ontwikkelaar rekening met het criterium milieuhinder: hij tracht de hinder ten opzichte van woongebieden zoveel mogelijk te beperken door de meest hinderlijke bedrijven zo ver mogelijk van de woongebieden te situeren."

In de bijhorende toelichtende kolom is deze milderende maatregel letterlijk opgenomen.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP, het plan-MER en het RVR op dit punt niet aan te passen.

---

## Installaties voor hernieuwbare energie

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A2

*Inhoud:*

Binnen de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen is ook de zone voor het PRUP 'Windlandschap Eeklo - Maldegem' van toepassing. Binnen deze zone zijn dus windturbines toegelaten voor zover ze gelegen zijn binnen de overdrukzone voor windturbines in het PRUP 'Windlandschap Eeklo - Maldegem'.

De Provincie Oost-Vlaanderen is met de opmaak van een visie 'Energielandschap Regio Gent 2050' aan het bekijken waar er nog mogelijkheden zijn tot het plaatsen van windturbines, zonneparken, biomassacentrales, batterijparken, etc. De EHUBt Balgerhoeke wordt ook als zone vermeld in de rapporten en op de plannen. Gezien de nabijheid van het grondgebied Maldegem tot bepaalde zones van het PRUP EHUBt Balgerhoeke, en vooraleer windturbines, biomassacentrales, etc. geplaatst worden in deze zones van het PRUP EHUBt Balgerhoeke, **dient er best bevestigd te worden dat er geen negatieve impact op het grondgebied Maldegem zal zijn**, en dient het advies van de Gemeente Maldegem gevraagd te worden.

*Motivering PROCORO:*

Binnen de 'zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen' is inderdaad ook het PRUP 'Windlandschap Eeklo - Maldegem' (goedgekeurd op 29 april 2015) van toepassing. Binnen deze zone zijn dus ook windturbines toegelaten voor zover ze gelegen zijn binnen de overdrukzone voor windturbines in het PRUP 'Windlandschap Eeklo - Maldegem'. Dat is ook zonder de komst van voorliggend PRUP 'EHUBt Balgerhoeke' het geval. Voorliggend PRUP grijpt niet in op het overdruk PRUP 'Windlandschap Eeklo - Maldegem', dat dus ook niet mee het voorwerp van het openbaar onderzoek uitmaakte.

Verder werden de potentiële milieueffecten van de bijkomende toegelaten functies in het voorliggende PRUP 'EHUBt Balgerhoeke' terdege in kaart gebracht in het plan-MER. Het aangepast ontwerp plan-MER heeft geen onderscheid gemaakt tussen het grondgebied Eeklo en het grondgebied Maldegem. Het werd volledig volgens de geldende richtlijnen opgemaakt. Het team Omgevingseffecten, dat deel uitmaakt van het planteam, beoordeelde de kwaliteit van het ontwerp plan-MER als voldoende en ging ook akkoord met de gebruikte methodiek.

Op planniveau zijn de impact en de potentieel negatieve effecten op het grondgebied van Maldegem dus weldegelijk voldoende duidelijk. Er zijn na het toepassen van de in het plan-MER voorgestelde milderende maatregelen geen significant negatieve milieueffecten te verwachten, ook niet op het grondgebied van Maldegem.

Het is juridisch niet mogelijk om in een ruimtelijk uitvoeringsplan bijkomende procedures in te schrijven. (Verordenend) Inschrijven dat bij aanvragen voor windturbines, biomassacentrales, etc. het advies van de Gemeente Maldegem dient gevraagd te worden, is dan ook niet mogelijk. Dat

neemt niet weg dat het advies kan gevraagd worden of zelfs moet gevraagd worden vanuit andere regelgeving.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP en het plan-MER op dit punt niet aan te passen.

---

## Reservatiestrook

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

A1

*Inhoud:*

In het overwegend deel van het delegatiebesluit is aangegeven dat de delegatie niet verhindert dat **het vervoltraject rekening zal moeten houden met de modaliteiten van de wegenselectie in afstemming met het Agentschap Wegen & Verkeer als betrokken gewestelijke wegbeheerder en andere infrastructuurbeheerders zoals Infrabel en leidingbeheerders** die actief zijn binnen het plangebied.

*Motivering PROCORO:*

De PROCORO neemt hiervan akte. Het ontwerp PRUP houdt alvast rekening met de modaliteiten van de wegenselectie in afstemming met het Agentschap Wegen en Verkeer als betrokken gewestelijke wegbeheerder en andere infrastructuurbeheerders zoals Infrabel en leidingbeheerders die actief zijn binnen het plangebied. De aanpassing van de reservatiestrook naar een breedte van 50 m, te meten vanaf de grens van het openbaar snelwegdomein kwam immers tot stand in nauw overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer. Ook Infrabel en leidingbeheerders die actief zijn binnen het plangebied gaven een positief advies op het (voor)ontwerp PRUP, waarin de reservatiestrook werd aangepast.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

## RWZI

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B5

*Inhoud:*

In de voorschriften staat bij artikel 3.1 Groenbuffer het volgende: De groenaanplant zelf dient min. 10 m breed te zijn, tenzij de overdrukzone op het grafisch plan smaller is dan 10 m. In het geval de overdrukzone op het grafisch plan smaller is dan 10 m, dient over de volledige breedte groenaanplant te worden voorzien.

Op het plan staan echter **geen breedtes vermeld bij de smallere groenbuffer** aan de zuidzijde van de zone 2.4 Zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Hierdoor kan niet nagegaan worden hoe breed deze zone moet zijn.

*Motivering PROCORO:*

Er kan weldegelijk nagegaan worden hoe breed de groenbuffer is door de breedte ervan te meten op (de digitale versie van) het verordenend grafisch plan. De groenbuffer aan de zuidzijde van de 'zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen' is gemeten ter hoogte van de straatzijde 10 m breed. Richting het westen varieert de buffer beperkt in breedte, afhankelijk van de ruimtelijke context.

*Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

*Nummers adviezen, bezwaren en opmerkingen:*

B5

*Inhoud:*

Het kleine **perceel 539F** werd op onze vraag mee opgenomen in de zone 2.4 Zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Ook hier is in overdruk een smalle groenbuffer op ingetekend op de perceelsgrens.

Aquafin wenst de site Eeklo te optimaliseren qua verkeersafwikkeling en wil hiervoor gebruik maken van dat bijkomende perceel. Hiermee willen we 2 problemen oplossen:

1. Oplossen van filevorming op eigen terrein  
Momenteel zijn de interne wegenisverbindingen smalle eenrichtingsstroken zonder uitwijkmogelijkheden. Dit betekent dat we de verkeersstromen maximaal in een vaste rijrichting laten verlopen wat tot filevorming leidt op het RWZI-terrein. De opname van het nieuw aangekochte perceel maakt het mogelijk om een overzichtelijke toegang te voorzien naar de installatie, met inbegrip van wachtmogelijkheid bij oververzadiging op de interne wegenis.

## 2. Voorzien van weegbrug

Bij rubriek 2 installaties is het van belang om aanvoerstromen te bemeten op gewichtsbasis. Momenteel beschikt de installatie niet over een weegbrug omdat deze in het huidige concept zeer moeilijk inpasbaar was. Met de ontsluiting via het nieuwe terrein kan de weegbrug optimaal ingeplant worden op aan- en afvoerzone.

Wij zouden de nieuwe toegangsweg willen laten aansluiten op de bestaande wegenis waar we ook de weegbrug voorzien. Omwille van bochtstralen is het nodig om de weg tegen de perceelsgrens te leggen. Verder zouden wij het perceel ook willen benutten voor andere toepassingen vb. wacht- en parkingzone, een magazijn of dergelijke. **Wanneer de helft van dat perceel wordt ingenomen door groenbuffer worden onze mogelijkheden daardoor enorm beperkt.** Is het mogelijk om de groenbuffer hier lokaal wat te verschuiven naar het noorden en te beperken tot een duidelijke groenbarrière in schermvorm (cfr. de haag parallel aan de Sint-Laureinsesteenweg bij de IVM afvalenergiecentrale)?

### *Motivering PROCORO:*

De groenbuffer langs de zuidzijde van de 'zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen' zorgt voor een visuele afscherming en buffering van de RWZI ten opzichte van de woonomgeving van Balgerhoeke. Om die visueel afschermende en bufferende werking te garanderen is een breedte van min. ca. 10 m noodzakelijk. Een smal groenscherm kan die visueel afschermende en bufferende werking niet opnemen.

De groenbuffer neemt veel minder dan de helft van het perceel 539F in, in tegenstelling tot wat bezwaarschrijver stelt. Het oplossen van filevorming op eigen terrein en het voorzien van een nieuwe weegbrug is ruimtelijk perfect mogelijk buiten de in het PRUP voorziene groenbuffer.

De vergelijking met de haag parallel aan de Sint-Laureinsesteenweg bij de IVM afvalenergiecentrale gaat niet op omdat die haag geen visueel afschermende en bufferende werking ten opzichte van een woonomgeving dient te hebben.

### *Advies PROCORO:*

De PROCORO adviseert om het PRUP op dit punt niet aan te passen.

---

## BESLUIT

Samenvattend stelt de PROCORO op basis van de ingediende adviezen, bezwaren en opmerkingen volgende wijzigingen aan het ontwerp PRUP 'EHUBt Balgerhoeke' te Eeklo voor:

- De PROCORO adviseert om in het plan-MER binnen de discipline mobiliteit ook de resultaten van het laten doorrekenen van de geplande situatie met het regionaal verkeersmodel te verwerken.
- De PROCORO adviseert om in de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van de 'zone voor wegeninfrastructuur' (art. 2.3.2) onder 'Oversteek Maroyendam' expliciet aan te vullen dat een oversteek voor gemotoriseerd verkeer, ander dan landbouwverkeer, niet toegelaten is en in de bijhorende toelichtende kolom aan te geven dat het afdwingen daarvan kan met behulp van tractorsluizen.
- De PROCORO adviseert om in de toelichtingsnota bij de bespreking van het nieuwe knooppunt nieuwe ontsluitingsweg / B404 / Vrouwestraat als planoptie (paragraaf 9.3.3) aan te vullen dat het aangewezen is om de huidige tractorsluis op ca. 100 m van de Moerstraat op de Maroyendam weg te nemen omdat de nieuw voorziene tractorsluis op Maroyendam net ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg die bestaande tractorsluis overbodig maakt en om de windturbines ten noorden van de E34 bereikbaar te houden.
- De PROCORO adviseert om in het plan-MER bij de discipline mobiliteit en in de maatregelentabel van de eindsynthese volgende bijkomende aanbeveling (niet door te vertalen in het RUP) op te nemen:  
"Het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers kan gestimuleerd worden door het voorzien van een bijkomende halte in de directe nabijheid van het bedrijventerrein. Ook een hoogfrequente bediening van de halte, afgestemd op de werkregimes, draagt bij tot een hoger aandeel openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze."

De PROCORO stelt bijkomend volgende wijzigingen aan het ontwerp PRUP 'EHUBt Balgerhoeke' te Eeklo voor:

- De PROCORO adviseert om de in de tekst van het plan-MER opgenomen milderende maatregel "Landschappelijke inpassing / buffering ontsluitingsweg t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen" voor de discipline mens-ruimte ook in de maatregelentabel in het hoofdstuk 'Integratie en eindsynthese' van het plan-MER op te nemen en betreffende milderende maatregel in het PRUP door te vertalen door in de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van de 'zone voor wegeninfrastructuur' (art. 2.3.2) onder 'aansluitingspunt met B404' volgende bepaling op te nemen:  
"Het aansluitingspunt van de nieuwe ontsluitingsweg met de B404 dient landschappelijk ingepast en gebufferd te worden ten opzichte van de zuidelijk gelegen dichtstbijzijnde woningen."  
en in de bijhorende toelichtende kolom te verwijzen naar de betreffende milderende maatregel in het plan-MER.
- De PROCORO adviseert om in de verordenende stedenbouwkundige inrichtings- en beheervorschriften van het 'agraris gebied' (art. 2.2.2) volgende passage te schrappen:  
"Ten opzichte van de nieuwe ontsluitingsweg tussen de Sint-Laureinsesteenweg en de B404 gelden achteruitbouwstroken van 8 m. In deze achteruitbouwstroken zijn geen gebouwen toegelaten. In deze achteruitbouwstroken zijn werken, handelingen en wijzigingen voor

leidingen, telecommunicatie-infrastructuur en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. In deze achteruitbouwstroken mogen ook grasperken, waterpartijen, waterbuffering, noodzakelijke toegangen en kleinschalige noodzakelijke constructies voorkomen.”

Er is immers in de algemene stedenbouwkundige voorschriften al een art. 1.3 ‘Bouwvrije stroken’ opgenomen dat binnen alle bestemmingszones, dus ook binnen het ‘agrarisch gebied’, van toepassing is.

- De PROCORO adviseert om in het register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn perceel 593R te schrappen als perceel dat in aanmerking kan komen voor planschade. Het perceel wordt dan wel herbestemd van de categorie van gebiedsaanduiding ‘wonen’ naar de categorie van gebiedsaanduiding ‘lijninfrastructuur’ maar volgens art. 2.6.1 §2 van de VCRO wordt planschadevergoeding toegekend als een perceel volgens de voor dat perceel toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften van het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen als vermeld in artikel 4.2.1, 1°, of om te verkavelen, terwijl het volgens de op het perceel toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen die golden op de dag die aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan voorafging, wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen, of voor een gemeenteraadsbesluit tot volledige of gedeeltelijke vrijgave van een woonreservegebied als vermeld in artikel 5.6.11. Betreffend perceel maakt op dit moment deel uit van een reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied, zoals aangeduid op het gewestplan. Bijgevolg komt het perceel op de dag die voorafgaat aan de inwerkingtreding van het RUP volgens de toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften niet in aanmerking voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen.

Na beraadslaging,

Gent, 18 maart 2025

Namens de PROCORO:

de secretaris

de waarnemend voorzitter

Mark Cromheecke

Marten Dugernier

Bijlage:

Advies van het Departement Omgeving (maakt integraal deel uit van het advies van de PROCORO)

# DEPARTEMENT OMGEVING

**Vlaamse overheid**  
Afdeling Gebiedsontwikkeling,  
Omgevingsplanning en -Projecten  
Virginie Lovelinggebouw  
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90  
9000 GENT  
T 09 276 24 00  
[www.omgeving.vlaanderen.be](http://www.omgeving.vlaanderen.be)

PROCORO  
provincie Oost-Vlaanderen  
Woodrow Wilsonplein 2  
9000 Gent

**uw bericht van**

DSI

**contactgegevens**

Francis Beosiere  
[francis.beosiere@vlaanderen.be](mailto:francis.beosiere@vlaanderen.be)

**ons kenmerk**

2.13/40000/118.4

**datum**

**uw kenmerk**

DSI

**bijlagen**

///

**Betreft:** Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Oost-Vlaanderen, “ [EHUBt Balgerhoeke](#) “ : advies nav voorlopige vaststelling

Geachte,

Voorliggend advies volgt naar aanleiding van de voorlopige vaststelling van bovenvermeld RUP.

Het plangebied van het PRUP ‘EHUBt Balgerhoeke’ situeert zich op grondgebied Eeklo, ten noordwesten van de stedelijke kern, in de hoek tussen het Schipdonkkanaal en de N49/A11.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Eeklo geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Voorliggend provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan wordt in uitvoering van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen opgesteld.

De gronden zijn bestemd als een agrarisch gebied volgens het gewestplan, het gebied ten oosten van de B404 is geselecteerd als een herbevestigd agrarisch gebied. In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2006 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland op. Het plangebied ‘Bedrijventerrein Balgerhoeke’ werd in de visie met de gewenste ruimtelijke structuur opgenomen als een ‘ruimtelijk begrensd stedelijk gebied’. De voorliggende plandocumenten bevatten een landbouweffectenrapport (LER) om de impact van dit initiatief in kaart te brengen.

Voorliggende planinitiatief kent een historiek:

In september 2009 werd het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo’ met deelplannen goedgekeurd. In uitvoering van het PRUP “Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo” werd een PRUP “Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke” opgemaakt. De locatiekeuze hiervoor werd gemaakt in de studie rond de afbakening van het kleinstedelijk gebied Eeklo. De Raad van State vernietigde nadien het deelplan dat te maken had met de invulling van ruimte voor regionale bedrijvigheid. In 2010



werd het plan opnieuw opgemaakt. De Raad van State vernietigde echter ook dit plan. Dit heeft tot gevolg dat er tot op heden nog geen regionaal bedrijventerrein werd ontwikkeld. De afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied werd juridisch vastgelegd binnen het betreffende PRUP “afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo”.

In de goedkeuring bij ministerieel besluit voor dit PRUP werden indertijd geen fundamentele strijdigheden met het RSV vastgesteld. Het ingeroepen beroepsmiddel bij de Raad van State had in essentie betrekking op landbouwgerelateerde aspecten.

Voorliggend planproces herneemt deze planopgave om een nieuw RUP voor een regionaal bedrijventerrein op te maken. De uitgangspunten van het oorspronkelijke plan voor een regionaal bedrijventerrein worden behouden en aangevuld met complementaire doelstellingen als een Energy hub. De sites rond de afvalenergiecentrale en de Elia post zijn opgenomen in een zone voor openbaar nut.

Langs het plangebied bevinden zich een aantal infrastructures die vallen onder de Vlaamse planningsbevoegdheden. De E34 Zeebrugge - Antwerpen maakt als Europese hoofdweg deel uit van het “Trans-European Network” Het plangebied wordt langs de oostelijke zijde doorkruist door de R43, de ring om Eeklo, geselecteerd als regionale weg. Op 4 oktober 2024 werd een ministerieel besluit verleend aangaande het verlenen van een delegatie van planningsbevoegdheid met betrekking tot het aanpassen in het PRUP “EHUBt Balgerhoeke” van een deel van de reservatiestrook langs de E34, zoals vastgelegd in het geldende gewestplan tot een strook met een breedte van 50 meter en het voorzien van bijhorende voorschriften. Met de planmatige aanduiding van de aangepaste reservatiestrook wordt de ontsluiting van dit bedrijventerrein eenduidig planologisch verankerd in het PRUP.

In wezen draagt het programma van dit PRUP bij tot de concrete invulling van het stedelijk gebiedbeleid uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Er worden geen strijdigheden vastgesteld met Vlaamse beleidskaders.

Tijdens de adviesronde is door het departement Omgeving gepleit voor een zuinig & multifunctioneel ruimtegebruik & maximaal ruimtelijk rendement bij de uitwerking van deze greenfieldontwikkeling. De plandocumenten bevatten een geactualiseerde ruimtelijk-economische behoeftestudie. Naar aanleiding van het verzoek tot delegatie is door provincie Oost-Vlaanderen verduidelijkt dat de planuitwerking is ingegeven vanuit een aantal ruimtelijke & functionele argumenten die beschreven zijn in de plandocumenten.

In het overwegend deel van het delegatiebesluit is aangegeven dat de delegatie niet verhindert dat het vervolgtraject rekening zal moeten houden met de modaliteiten van de wegenselectie in afstemming met het Agentschap Wegen & Verkeer als betrokken gewestelijke wegbeheerder en andere infrastructuurbeheerders zoals Infrabel en leidingbeheerders die actief zijn binnen het plangebied.

Met de meeste hoogachting,

Voor het departement,

Koen  
Grootaert  
(Signatur  
e)

Digitaal  
ondertekend  
door Koen  
Grootaert  
(Signature)  
Datum:  
2024.11.22  
16:24:25 +01'00'

Koen Grootaert  
Adj. van de directeur