Welkom op deze info- en dialoogmarkt!

De Provincie Oost-Vlaanderen maakt samen met lokaal bestuur Wetteren een Provinciaal Ruimtelijk UitvoeringsPlan (PRUP) op voor een nieuwe Noord-Zuidverbinding. Dit moet zorgen voor vlotter verkeer en tegelijk de leefbaarheid van Wetteren verbeteren.

Laat je horen!

Tijdens deze infomarkt leggen we de startnota aan je uit. Je kan reageren via een formele inspraakreactie. Waarover? Reageer op de contour van het plan, de doelen en de aanpak van het milieuonderzoek.

Zo loop je door de infomarkt:

- **Waarom nu?**
- **Voortraject →PRUP**
- **Plancontext**
- **Plancontour**
- **Plandoelen**
- **Alternatieven**
- **Milieueffecten**
- **Hoe reageren?**
- **Wat volgt?**



Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Waarom nu een nieuwe verbinding?

De vraag naar een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding in Wetteren bestaat al lang. Vandaag rijd je van Noord naar Zuid via de spoorwegovergang in de Wetterstraat, de Koningin Astridlaan en de Scheldebrug. Maar ***de gelijkgrondse spoorwegovergang*** *ter hoogte van de Wetterstraat is gevaarlijk. Het is een drukke spoorlijn en je staat er regelmatig in de file. De* ***brug over de Schelde*** *is van 1954 en versleten. De brug moet ook hoger, zodat er grotere containerschepen onder kunnen.*

Er is nood aan een meer kwalitatieve Noord-Zuidverbinding: een brug over de spoorweg en een nieuwe brug over de Schelde.

Waar komen de twee nieuwe bruggen best?

Voor de ***spoorwegbrug*** *is dat niet zo moeilijk. Technisch en ruimtelijk is de keuze beperkt. Voor de* ***Scheldebrug*** *ligt dat anders. Als de nieuwe brug in het centrum blijft, is het heel moeilijk om gevaarlijke verkeerssituaties, zoals ter hoogte van het Felix Beernaertsplein en de Cooppallaan, op te lossen. De brug verplaatsen buiten het centrum heeft daarnaast een grote impact op die omgeving en op de Scheldevallei. Het is dus* ***een ingewikkelde puzzel.*** *Via het PRUP en het onderzoek naar de milieueffecten zullen we hier een antwoord op formuleren.*

De beperkte kwaliteit van de bestaande Noord-Zuidverbinding brengt verschillende uitdagingen.



De grote verkeersdruk en vele kruispunten veroorzaken dagelijks **files en onveilige situaties** tussen fietsers, voetgangers en (vracht)wagens.





De spoorwegovergang is **onveilig, met lange wachtrijen** tijdens de spits. Een incident op de spoorlijn heeft grote gevolgen voor het spoorverkeer in heel de provincie. Infrabel wil de drukke Overweg vervangen door een brug.



De brug is **te laag voor containerschepen** met drie lagen. De Vlaamse Waterweg wil de brug vervangen en verhogen.



Verkeersdruk zorgt voor **problemen met leefbaarheid en veiligheid** in het centrum en de omliggende kernen. Het verkeer neemt veel ruimte in.



Wetteren is een **strategische locatie voor bedrijvigheid**, maar die bedrijvigheid brengt dagelijks ook heel wat **verkeersdruk** met zich mee.

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Van voortraject naar PRUP

Het project begint niet van nul. In 2021 en 2022 liep een voortraject dat belangrijke inzichten opleverde. Nu wordt de volgende noodzakelijke stap genomen: de opmaak van een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP). **De resultaten van het voortraject worden in het PRUP opgenomen, gescreend en verder uitgediept.**

De locatie van een nieuwe kwalitatieve Noord-Zuidverbinding is pas definitief na goedkeuring van de Provincieraad (verwacht in najaar 2028).



Voortraject

2021 Start van het voortraject en onderzoek naar de verschillende mogelijke scenario’s.

2023 De partners selecteren een voorkeurscenario.

PRUP-procedure

Voorjaar 2026 Start van de PRUP-procedure met de startnota die beschrijft waarom we het plan opmaken.

Vandaag Verzameling van reacties op de startnota via de publieke raadpleging die loopt van 19 oktober tot en met 17 december 2026. → Moeten we de onderzoeksmethode aanpassen?

Is de beslissing over het tracé al genomen?

Nee. De keuze voor het definitieve tracé ligt nog niet vast. Het voorkeursscenario uit het voortraject wordt samen met andere redelijke alternatieven op een gelijkwaardige manier onderzocht. De uiteindelijke keuze volgt pas na het milieuonderzoek en de verdere afweging binnen de PRUP-procedure.

De partners

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Hoe verloopt een PRUP-procedure?

Startnota

De startnota beschrijt **waarom we het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan opmaken**. De startnota bevat:

- de plancontext, de plancontour, de plandoelen,
- de alternatieven die we onderzoeken (tracés), en
- de aanpak voor het onderzoek naar de milieueffecten.

Publieke raadpleging

Scopingnota & milieuonderzoek

We verwerken de opmerkingen uit de publieke raadpleging in de scopingnota en onderzoeken de mogelijke milieueffecten van de alternatieven (tracés).

Voorontwerp PRUP

Op basis van voorgaand onderzoek en andere overwegingen (o.a. kostprijs) kiezen de provincie en Wetteren één alternatief. Er wordt een eerste planvoorstel visueel gemaakt en stedenbouwkundige voorschriften geformuleerd.

Ontwerp PRUP & openbaar onderzoek

De provincieraad keurt het voorontwerp voorlopig goed. Het voorontwerp wordt nu een ontwerp genoemd. Er volgt een openbaar onderzoek met een duur van 60 dagen. Iedereen kan advies en bedenkingen geven.

Openbaar Onderzoek

Behandeling bezwaren

We verwerken de adviezen en bezwaren uit het openbaar onderzoek tot een definitief ontwerp (plan en voorschriften).

Definitieve goedkeuring

De laatste stap is de definitieve vaststelling van het PRUP en de publicatie van het besluit in het Belgisch Staatsblad.

Startnota - Plancontext

Een ruimtelijk vraagstuk, waarin mobiliteit één van de belangrijkste invalshoeken is.

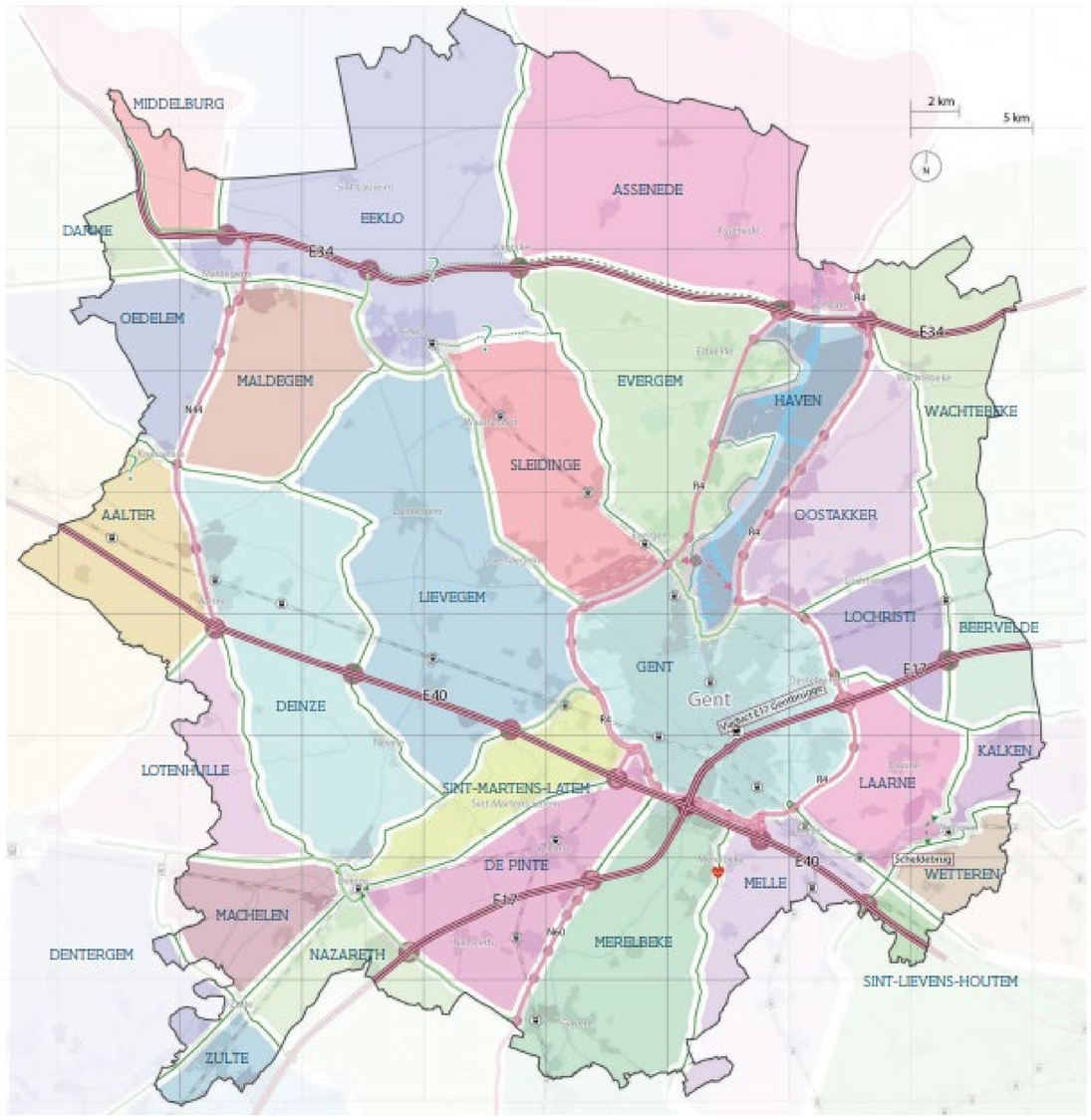
Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent

De Vervoerregio Gent wil het doorgaande verkeer zoveel mogelijk via een interlokale en regionale wegen tussen gemeenten en in de regio leiden. Zo rijdt er minder verkeer door dorps- en stadskernen en hebben bewoners daar minder last van lawaai en luchtvervuiling.





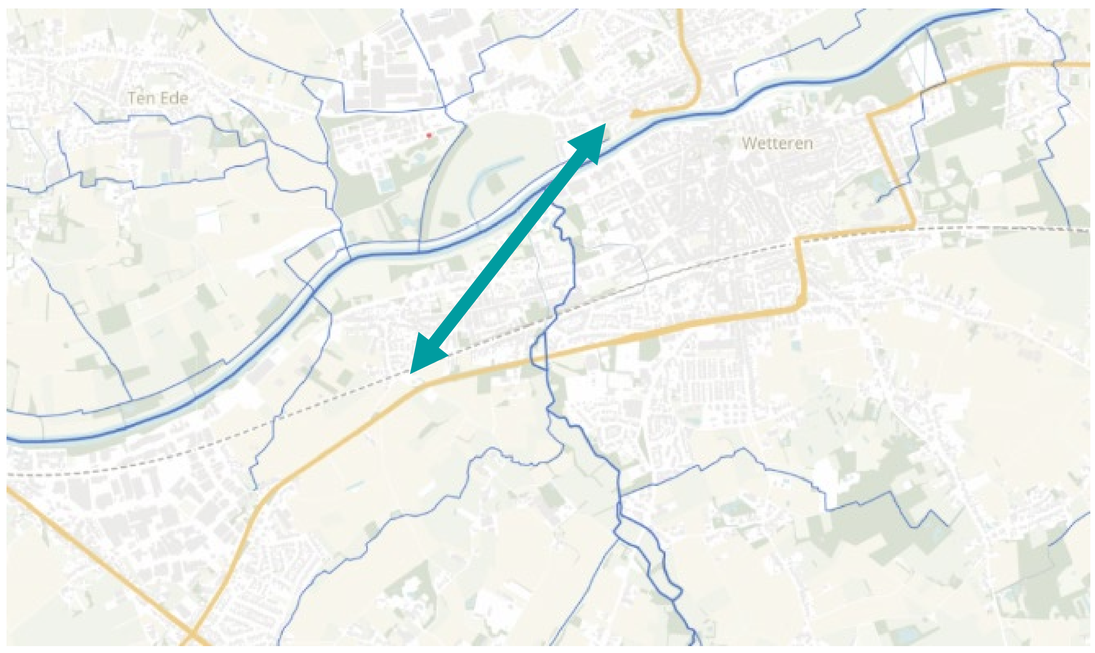
Selectie van de interlokale wegen volgens het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent



Interlokale mazen van vervoerregio Gent

Missing Link

De nieuwe verbinding koppelt de interlokale wegen (geel op de kaart) ten noorden en ten zuiden van Wetteren.



Startnota - Plancontour

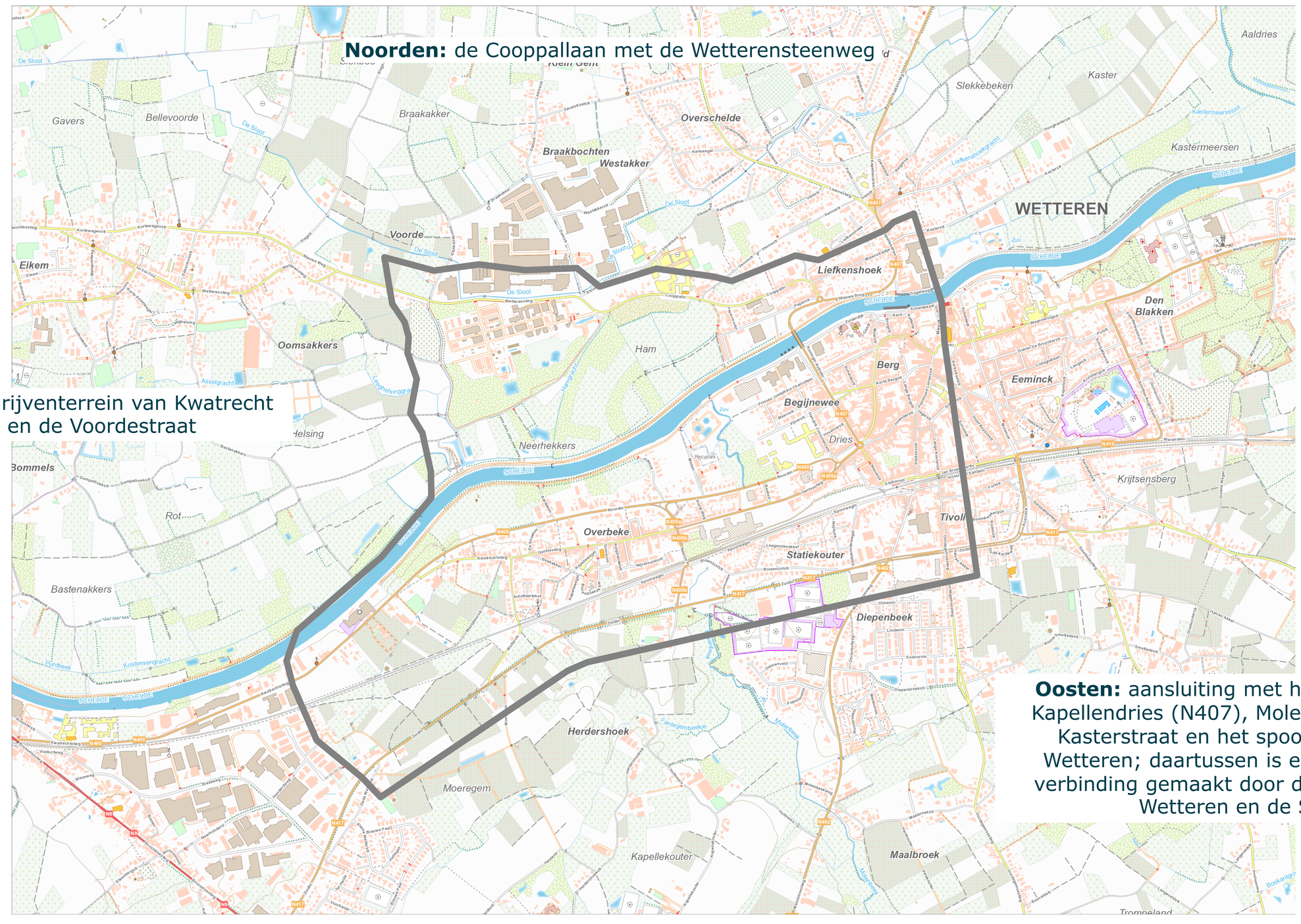
De plancontour is de zone waarin de kwalitatieve verbinding een plaats zal vinden.

Laat je horen!

Waar zie je kansen of knelpunten in de plancontour? Laat het ons weten tijdens de publieke raadpleging.

Noorden: de Cooppallaan met de Wetterensteenweg

Westen: bedrijventerrein van Kwatrecht Bastenakkers en de Voordestraat



Oosten: 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

Plancontour op kaart.

Zuiden: de Zuidlaan (N417)

Startnota - Plandoelstellingen

Het hoofddoel is om een veilige, robuuste en kwalitatieve Noord-Zuidverbinding te realiseren die het bovenlokaal verkeer afwikkelt en de kernen ontlast, met maximale ruimtelijke en milieukwaliteit.



+ 5 subdoelen

Een kwalitatieve Noord-Zuidverbinding als hefboom …

… voor verkeersafwikkeling op bovenlokaal niveau.



- 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.

… voor verkeersafwikkeling van lokaal verkeer (verkeersveiligheid en 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



… om leefbaarheid en gezondheid van de 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**.



… voor ruimtelijk-economische kwaliteit.

- Verzekeren van **goede bereikbaarheid** van het centrum (handel, diensten, onderwijs, zorg), omliggende wijken en bedrijventerreinen van o.a. Stookte.
- **Nieuwe infrastructuur** respecteert of versterkt de bereikbaarheid van voorzieningen, lokale ontsluitingen of interne circulatie.
- Ervoor zorgen dat **landbouwers** vlot bereikbaar blijven, hun percelen zo veel mogelijk aansluiten en hun bedrijfsvoering goed kan blijven functioneren.
- 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.





… voor het versterken van ecologie, landschap & waterrobuustheid.

- Vermijden van enige onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN
- Vermijden/ minimaliseren van aantasting van HAG 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.



provincie Oost-Vlaanderen WETTEREN

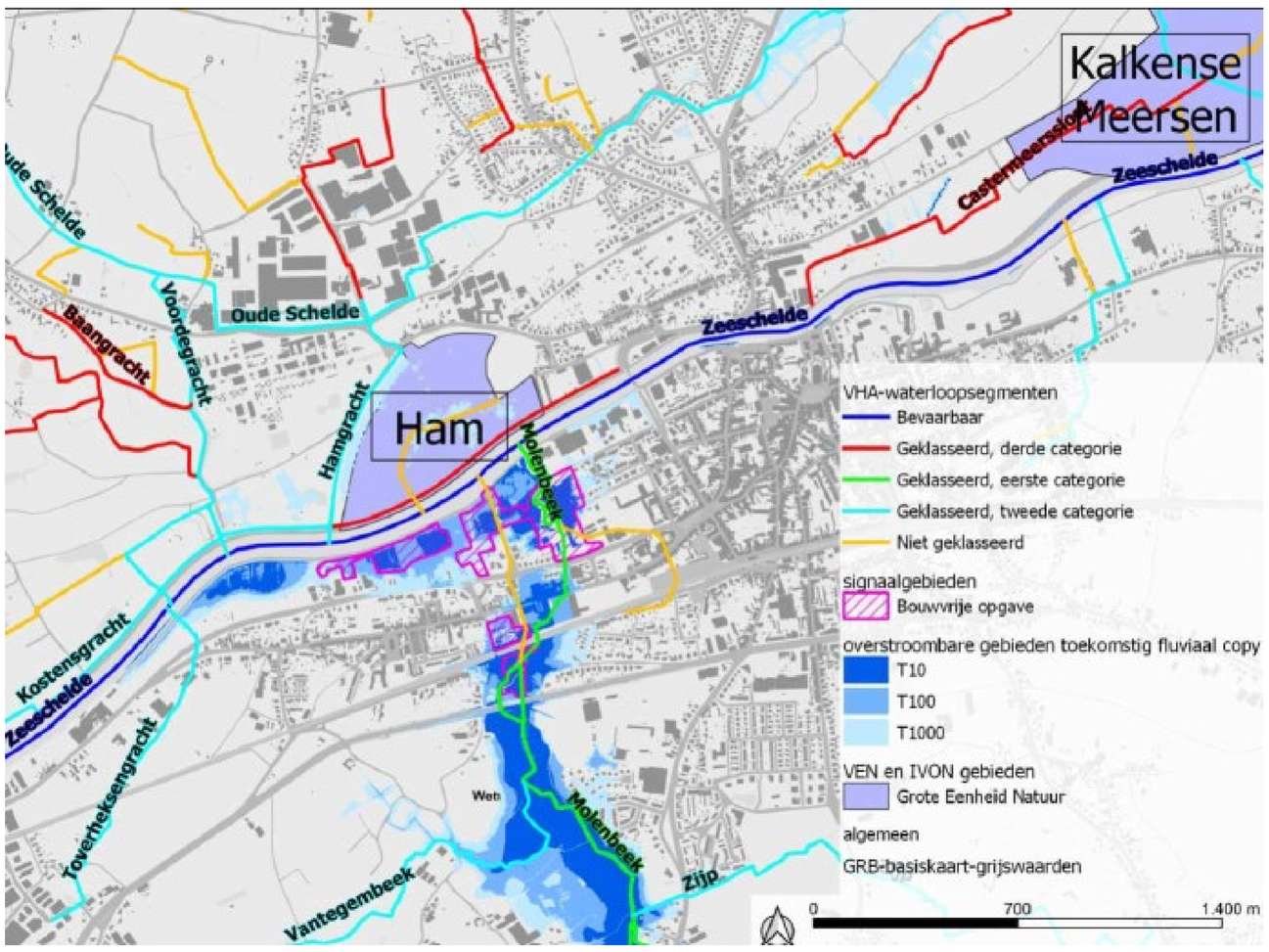
Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Startnota - Alternatieven

Er werden voor de twee bruggen een reeks mogelijke alternatieven onderzocht. Ze werden beoordeeld en vergeleken op basis van de randvoorwaarden en plandoelen. Zo komen we tot een selectie van drie redelijke alternatieven waarvan de milieueffecten verder worden onderzocht.

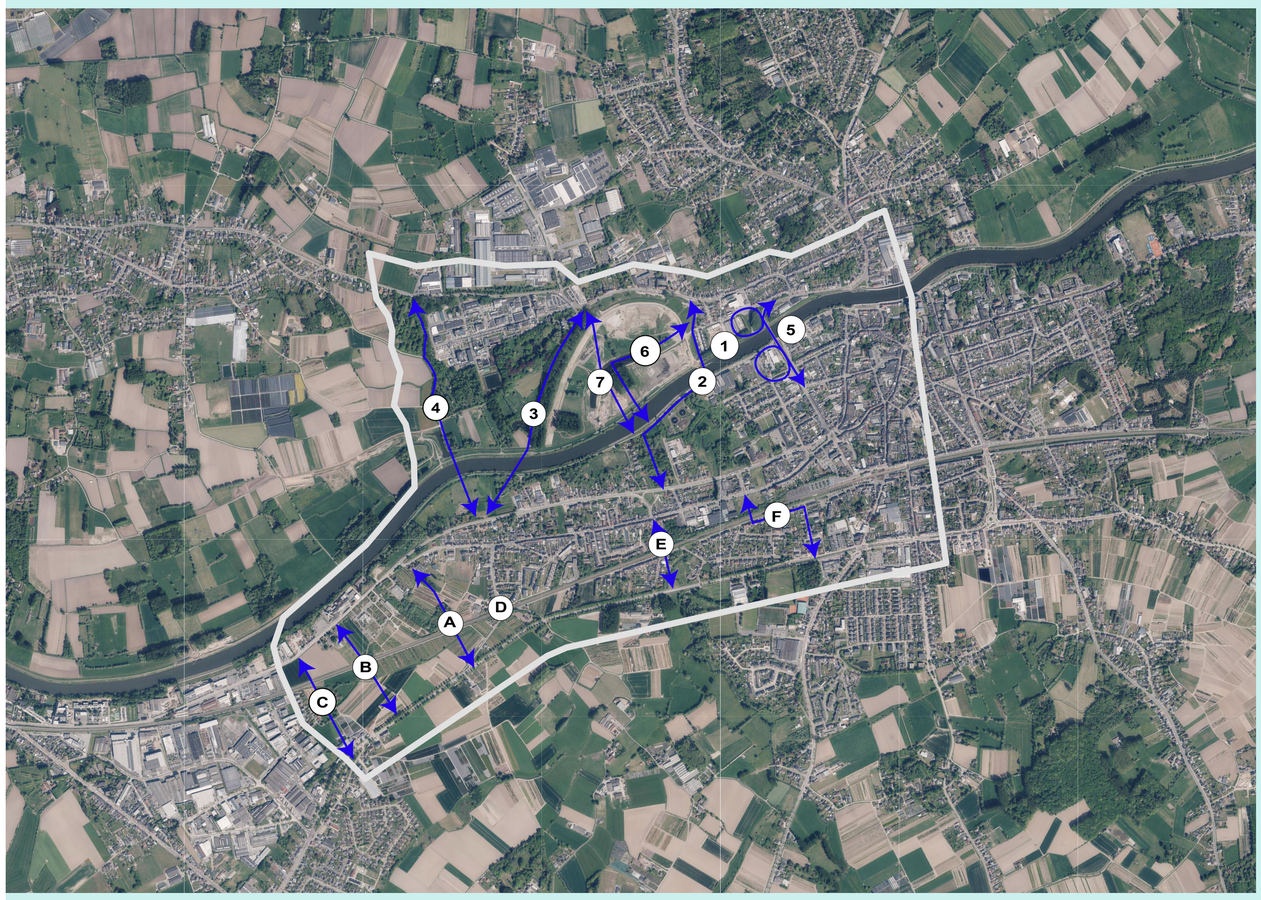
Waarom zijn sommige alternatieven onredelijk?

De alternatieven die door natuur- en overstromingsgebied lopen, werden als onredelijk beoordeeld. Die alternatieven worden niet verder onderzocht.



Natuur- en overstromingsgebieden rond Wetteren.

We selecteerden **drie redelijke alternatieven** waarvan we de milieueffecten onderzoeken:





Bekijk dit plan in het groot op de tafel

Startnota – 3.3 Milieueffecten: doel

Waarom onderzoeken we milieueffecten?

Het MER onderzoekt **welke negatieve of positieve effecten** een plan kan hebben voor **mens en milieu**. We vergelijken de effecten voor de 3 alternatieven **gelijkwaardig.**

Het is de basis van de tracékeuze en bepaalt **welke milderende maatregelen** we moeten nemen om de negatieve effecten te verminderen.

Met welke toekomstsenario's houden we rekening?

2 Referentiesituatie
= de situatie in 2030 volgens plannen en ontwikkelingen in de omgeving met voldoende zekerheid.

3 Ontwikkelingsscenario
= PR + ontwikkelingen in de omgeving waarvan de realisatie, timing of concrete invulling nog onzeker is (2035).

We houden rekening met:

- Heraanleg N42 Oosterzele-steenweg tussen Wetteren en Zottegem
- Masterplan Scheldepark
- Complex project R4/E17
- …

Volgens 10 disciplines

- Mobiliteit
- Gezondheid
- Geluid en trillingen
- Landschap, erfgoed en archeologie
- Lucht
- Ruimtegebruik
- Biodiversiteit
- Bodem en grondwater
- Klimaat
- Oppervlaktewater

Hoe wordt alles beoordeeld?

1	2	Huidige situatie	Referentie-scenario	Ontwikkelings-scenario
Alternatief 1 - Centrumscenario met krul		…	…	…
Alternatief 2 - Centrumscenario zonder krul		…	…	…
Alternatief 3 - Buitenscenario		…	…	score 4
5				

3

STAP 1
Bepaal de alternatieven waarvan je de milieueffecten wil weten.

STAP 2
Bepaal toekomstscenario's en randvoorwaarden.

STAP 3
Bepaal per discipline
- het studiegebied, en
- de indicatoren die je zal meten.

STAP 4
Verzamel en beoordeel totale effecten per alternatief in de 3 toekomstscenario's.

STAP 5
Bepaal de milderende maatregelen indien nodig, om negatieve milieueffecten te milderen en het gekozen scenario te kunnen uitvoeren.

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Mobiliteit

Voetgangers

- Zijn er genoeg wandelverbindingen en zijn ze logisch en makkelijk te volgen? (fijnmazigheid en leesbaarheid netwerk)
- Hoeveel ver moet je wandelen om op je bestemming te geraken? (Omloopfactoren en wandelafstand)
- Voldoen de voetpaden aan de officiële richtlijnen voor de aanleg van wegen? (Inrichting volgens vademecum)

Fietsers

- Zijn er genoeg fietsverbindingen en zijn ze logisch en makkelijk te volgen? (fijnmazigheid en leesbaarheid netwerk)
- Moet je omrijden om op je bestemming te geraken? En hoeveel? (Omrijfactoren)

Bus en trein

- Kan de bus betrouwbaar op tijd rijden, bijvoorbeeld dankzij een eigen busbaan of voorrang aan verkeerslichten? (doorstroming)
- Moet de bus meer of minder omrijden tussen de deelgemeenten en het centrum of station? (Bereikbaarheid -Verschil omrijfactoren voor referentierelaties)
- Hoe ver moet je wandelen van je woning naar de dichtstbijzijnde halte? (Bereikbaarheid - Wandelafstanden naar haltes vanuit de woonzones)

Overstappen

- Kan je makkelijk overstappen tussen auto, fiets, bus, trein en te voet? (kwaliteit overstapmogelijkheden)
- Zijn de overstapplaatsen (zoals een station of fietsenstalling) goed bereikbaar? (bereikbaarheid overstappunten)
- Moedigt het plan mensen aan om vaker te fietsen, te wandelen of het openbaar vervoer te nemen? (Potentieel stimuleren duurzame verplaatsingen)

Auto’s en vrachtwagens

- Hoe lang duurt de rit voor verkeer dat door Wetteren heen rijdt via de hoofdverbinding? (Trajecttijd beïnvloedt het gewenst gebruik van typewegen)
- Hoeveel kilometer rijden auto’s en vrachtwagens op grote wegen en hoeveel op kleine straten? (Gereden km’s per type weg en voertuig beïnvloedt het gewenst gebruik van typewegen)
- Rijdt er sluipverkeer door woonstraten? (Aanwezigheid sluipverkeer beïnvloedt het gewenst gebruik van typewegen)
- Geraakt logistiek verkeer van de bedrijventerreinen vlot op de E40? (Ontsluiting bedrijvenzones naar E40 beïnvloedt het gewenst gebruik van typewegen)
- Hoeveel moeten bewoners, bezoekers en landbouwvoertuigen omrijden om hun bestemming te bereiken? (Bereikbaarheid- Omrijfactoren voor referentierelaties bestemmingsverkeer en landbouwverkeer (semi-kwantitatief))

- Hoe vlot loopt het verkeer op de belangrijke kruispunten, op een schaal van A (helemaal vlot) tot F (vastgelopen)? (Doorstroming - LOS-waarden maatgevende kruispunten)
- Voor probleemkruispunten volgt een eenvoudige berekening van hoeveel verkeer het kruispunt aankan. (Doorstroming - Vereenvoudigde capaciteitstoets specifieke knelpunten)

Verkeersleefbaarheid

- Zijn er langs de drukke wegen genoeg veilige oversteekplaatsen, en hoe ver liggen die uit elkaar? (kwaliteit oversteken)
- Hoe lang moet je in gewone straten wachten voor je kan oversteken? (Wachttijden obv verkeersintensiteiten voor lokale wegen)
- Hoeveel van het verkeer in een straat bestaat uit vrachtwagens? (Verkeersdruk - Aandeel vrachtverkeer)
- Verdwijnen er parkeerplaatsen of komen er bij? (Wijzigingen parkeerdruk)

Verkeersveiligheid

- Hoeveel plaatsen zijn er waar weggebruikers elkaar kunnen kruisen of raken, en van welke soort? (Aantal/soort mogelijke conflictpunten)
- Voldoet de aanleg van de wegen aan de officiële veiligheidsrichtlijnen? (Inrichting volgens vademecum)

provincie Oost-Vlaanderen WETTEREN

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Mobiliteit

Studiegebied bepalen voor mobiliteit

Plancontour + alle wegen waar het verkeer merkbaar verandert

Bronnen

- Regionaal verkeersmodel Gent (‘22 en ‘35)
- Beleidsplannen
- Ongevallencijfers
- Richtlijnen voor weginrichting

Eigen veldwerk

- Terreinbezoek
- Extra verkeerstellingen rond het centrum, het spoor en de Schelde

Voetgangers + Fietsers + Auto’s en vrachtwagens + Bussen en trein

\+ Overstappen + Leefbaarheid + Veiligheid

Eindtoets

Score van -3 tot +3

\+

Kruispunten

Doorstroming scoren van A (vlot) tot F (vast)

Wordt het voor iedereen makkelijker, vlotter en veiliger om zich te verplaatsen, zonder extra verkeer door de woonstraten?

Doorgegeven aan andere disciplines:

Lucht, Geluid en trillingen, Gezondheid en Klimaat

Indien nodig: milderende maatregelen

Bij een negatieve score of te veel mobiliteitsproblemen

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Lucht

Studiegebied bepalen voor lucht

Bronnen

- VMM-luchtkwaliteitskaarten 2025 (geen meetstation binnen 5 km)
- modellering met IMPACT/CAR, toetsing aan normen

NO_2 Stikstofdioxide + PM10 Fijn stof + PM2,5 Zeer fijn stof + EC Roet

Per stof berekend

Jaargemiddelde (Gemiddeld over een jaar) + **Overschrijdingen** (Uren of dagen te hoog) + **Percentielen** (De hoogste waarden)

Wordt de lucht langs de wegen merkbaar vuiler, vooral waar ze nu al slecht is?

Doorgegeven aan andere disciplines:

- Gezondheid: Effect op en aantal blootgestelde mensen
- Biodiversiteit: Effect van en hoeveelheid stikstof
- Klimaat: Effect en hoeveelheid broeikasgassen

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel luchtvervuiling

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Geluid en trillingen

Studiegebied bepalen voor geluid en trillingen

Bronnen

- Europese geluidsbelastingskaarten (2021)
- rekenmodel met verkeerscijfers uit mobiliteit
- toetsing aan Vlarem II

Eigen veldwerk

- Eigen geluidsmetingen in en rond het plangebied en langs de belangrijkste wegen
- geen trillingsmetingen

Wegverkeer

Hoofdfocus

Rekenmodel

Geluidskaart van gemiddelde geluidsniveau over een volledige dag (Avond- en nachtlawaai tellen daarin zwaarder mee)

Oriëntatiegrafiek

+ 1 dB én boven grens?

\+

Bedrijvigheid

Enkel als die gekend is

Kengetallen

Zoeken naar knelpunten

Verschil in dB

<1 neutraal, ≥3 relevant

Trilingen

Niet te voorspellen

\+

Aanlegfase

Niet onderzocht, want tijdelijk

Krijgen omwonenden meer last van verkeerslawaai dan aanvaardbaar is?

Indien nodig: milderende maatregelen

Bij een negatieve score of te veel lawaai

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Bodem en grondwater



Studiegebied bepalen voor bodem en grondwater

Enkel de plancontour; hoe diep er gegraven wordt is nog niet gekend

Bronnen

- Bodem- en geologische kaarten
- OVAM-databank
- DOV
- inventaris waterwinningen

Kwaliteit

Bodem en grondwater

Kwantiteit

Verdroging of vernatting

Bemaling

Gevoelige natuur, veen

Extra verharding

Minder insijpeling

PFAS

Afstand tot risicozones

Ondergrondse bouw

Andere grondwaterstroming

Eindtoets

Raakt het grondwater vervuild? Wordt de grond te droog of te nat?

Overige effecten zoals kwetsbaarheid, opbouw …

Verwaarloosbaar effect,
dus wordt niet onderzocht

Grondverzet en ongeval

Wordt via wetgeving
rekening mee gehouden

Indien nodig: milderende maatregelen

Bij een negatieve score of te veel impact op bodem en grondwater

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Oppervlaktewater

Oppervlakterwater is het zichtbare water; het water in rivieren, sloten, kanalen, meren …

Studiegebied bepalen voor oppervlaktewater
Plancontour + Schelde + 6 waterlopen, stroomop- en afwaarts

↓

Bronnen
Overstromingskaarten van waterinfo.be

↓

Kwaliteit
Chemisch en biologisch

↓

Afstromend regenwater
Olie, metaal, strooizout

↓

Kwalitatief afwegen
Op basis van literatuur

↓

+

Kwantiteit
Risico op wateroverlast

↓

Extra verharding
Regen stroomt sneller af

↓

Overstromingsgebied
Inname compenseren

↓

+

Natuurlijke inrichting
Oevers van de Schelde

↓

Bruggenhoofden
Impact van ingreep in de oever

↓

Aanbevelingen
Score van 0 tot -3

↓

Eindtoets via CIW-methode (Vlaamse methode van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid)
Gaat de toestand van de Schelde en beken achteruit? Blijft een goede toestand haalbaar?

↓

Ongevallen en lozing van bemalingswater
Onderzoek volgt later bij de omgevingsvergunning

↓

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel impact oppervlaktewater

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Biodiversiteit



Biodiversiteit is de totale verscheidenheid aan leven op aarde; mensen, dieren, planten en alle andere organismen. Biodiversiteit zorgt voor de beschikbaarheid van schoon water, vruchtbare grond, voedsel en grondstoffen voor onze economie.

Studiegebied bepalen voor biodiversiteit

Bronnen

- Biologische waarderingskaart
- Natura 2000-habitatkaart
- Risicoatlassen vogels en vleermuizen
- Luchtfoto's

Eigen veldwerk

Terreinbezoek, maar enkel als dat nodig blijkt

Habitatverlies
Natuur die verdwijnt

\+

Versnippering
Barrières voor dieren

\+

\+

Verstoring
Lawaai en licht

\+

Verdroging of vernatting

\+

Stikstof
Neerslag op natuur

Verontreiniging
Wordt niet onderzocht

Eindtoets + extra toets voor beschermde natuur
Krijgt de natuur in en rond Wetteren minder of meer kansen?
Blijft de beschermde Scheldenatuur gespaard?

Verstoring tijdens de werken
Onderzoek volgt later bij project-MER

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel impact op biodiversiteit

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Landschap, erfgoed en archeologie



Studiegebied bepalen voor landschap, erfgoed en beleving

Plancontour + zichtbare omgeving (richtlijn: 1.200 m kijkafstand) + streek

Bronnen

- Landschapsatlas
- Geoloket onroerend erfgoed
- Historische kaarten
- Luchtfoto's

Eigen veldwerk

Terreinbezoek

Samenhang landschap

Relatie met de streek

→ Nieuwe weg en brug
Doorsnijden of verbinden

→ Score van -3 tot +3
Verstoring tot herstel

+

Erfgoedwaarde

Monumenten en relicten

→ Waarde x ingreep
Van afbraak tot restauratie

→ Archeologie
Ongeroerde bodem?

+

Beleving

Wat je ziet en ervaart

→ Scheldebrug
Nieuw stadsbeeld

→ Score -3 tot +3
Aantasting tot meerwaarde

Geen eindtoets

Blijft het landschap en erfgoed van Wetteren bewaard ?
Past de nieuwe verbinding mooi in het landschap en hoe verandert de beleving?

Indien nodig: milderende maatregelen

Bij een negatieve score of te veel impact op landschap, erfgoed en beleving

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Ruimtegebruik



Studiegebied bepalen voor ruimtegebruik
Plancontour + aangrenzende kernen, recreatie, natuur + ruime omgeving

Bronnen

- Gewest- en structuurplannen
- BPA's en RUP's
- Kaarten zie discipline landschap, erfgoed en archeologie

Samenhang
Met ruime omgeving

Barrière of verbinding
Bereikbaarheid functies

Score −3 tot +3
Verstoord of versterkt

+

Ruimtegebruik
Kernen en plancontour

Per functie
Wonen, werken, recreatie

Expertenoordeel
Ook tijdens de werken

+

Beleving
Directe omgeving

Gebruikers
Zicht, privacy, gevoel

Score −3 tot +3
Leefkwaliteit

Ruimtegebruik beoordelen per functie, zonder scoretabel
Hoeveel ruimte neemt het plan in, en kan iedereen hun woning, werk of vrije tijd nog goed bereiken?

+ Input van andere disciplines (geluid, landschap)

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel impact op ruimtegebruik

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Gezondheid

Studiegebied bepalen voor gezondheid
Plangebied, met de grenzen overgenomen van lucht en geluid

Bronnen

- Gegevens van lucht en geluid, getoetst aan gezondheidskundige advieswaarden en WGO-
- richtwaarden voor lawaai

Lucht	+	Geluid	+	Publieke ruimte
Uit discipline lucht		Uit discipline geluid en trillingen		Gezonde omgeving
Advieswaarden NO_2, PM10, PM2,5		**Dag en nacht**		**5 thema's** Bewegen, groen en water dichtbij, ontmoetingsplekken, toegang tot gezonde voeding, en bescherming tegen hitte en overstromingen
Stijging > 10%?		**Hinder en slaap** Hoeveel mensen worden gestoord		**Kwalitatief afwegen** Met aanbevelingen

Geen eindtoets, wel extra focus op kwetsbare groepen
Krijgen omwonenden meer of minder luchtvervuiling en lawaai? Maakt het plan het makkelijker om gezond te leven, vb. door meer te bewegen, door groen in de buurt en door ontmoetingsplekken?

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel impact op gezondheid

Startnota – 3.3 Milieueffecten: meten

Klimaat



Studiegebied bepalen voor klimaat
Uitstoot kent geen lokale grens, dus ruime omgeving

Bronnen

- Vlaamse cijfers
- KMI-rapporten
- Klimaatadaptatiescan Wetteren en Sint-Lievens-Houtem

Uitstoot verkeer
Klimaatmitigatie

+

Landgebruik
Klimaatmitigatie

+

Aanpassing
Klimaatadaptatie

Verkeersaantallen
Type, snelheid, brandstof

Hoeveel koolstof in bodem
Tot 30 cm diep

Verharding en groen
Spons en verkoeling

CO_2-uitstoot
Berekend door discipline lucht

Vrijgekomen CO_2
Per type ingenomen grond

Toets VMM-actielijst
Hitte, droogte, wateroverlast

Geen formeel beoordelingskader, wel afgetoets aan klimaatbeleid
Welk plan stoot het minste uit? Helpt het Wetteren om te gaan met hitte, droogte en wateroverlast, of maakt het de gemeente er kwetsbaarder voor?

Indien nodig: milderende maatregelen
Bij een negatieve score of te veel impact op klimaat

Hoe kun je nu reageren?

Waarover kun je reageren?

De publieke raadpleging gaat over de startnota en de bijlagen (zoals het alternatievenonderzoek). Je kunt dus reageren op:

Doelstellingen

Ontbreken er aandachtspunten?

Projectcontour

Waar zie je kansen of knelpunten?

Alternatieven

Welke alternatieven moeten zeker worden onderzocht?

Milieuonderzoek

Welke bezorgdheid moeten zeker onderzoeken?

Aandachtpunten bij het onderzoek?

- mobiliteit;
- geluid en trillingen;
- lucht;
- bodem en grondwater;
- oppervlaktewater;
- biodiversiteit;
- Landschap, erfgoed en archeologie;
- ruimtegebruik;
- gezondheid;
- klimaat.

Opgelet !

Heb je hier mondeling gereageerd? **Dien je reactie ook formeel in**, zodat we ze effectief kunnen verwerken.

Dien je reactie formeel in

van 19 oktober tot en met 17 december 2026.

Per e-mail

raadplegingen@oost-vlaanderen.be

Per post of persoonlijk

Tegen ontvangstbewijs bij de Provincie Oost-Vlaanderen in Gent of bij het gemeentehuis van Wetteren
(dienst Stadsontwikkeling).

Provincie Oost-Vlaanderen en gemeente Wetteren, in samenwerking met Infrabel, De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer

Welke stappen volgen?

Wat gebeurt er met jouw reactie?

Het planteam bundelt en onderzoekt alle reacties. Ze kunnen leiden tot extra onderzoek, een aangepaste onderzoeksaanpak of een verfijning van de startnota. De verwerking wordt gemotiveerd in de scopingnota.

Wie beslist uiteindelijk welk tracé het wordt?

Na het milieuonderzoek wordt een alternatief gekozen. De Provincieraad van Oost-Vlaanderen stelt het PRUP uiteindelijk definitief vast.

Zo blijf je meepraten

Najaar 2026

Publieke raadpleging, 19 okt – 17 dec 2026. Reageer op de startnota: de plancontour, de plandoelen, de mogelijke alternatieven en de aanpak van het milieuonderzoek.

Na het milieuonderzoek

Extra dialoogmoment. We delen de resultaten en gaan opnieuw in gesprek, bovenop de formele procedure.

Later

Openbaar onderzoek. Reageer op het ontwerp-PRUP, met het uitgewerkte plan, de voorschriften en de resultaten van het milieuonderzoek.