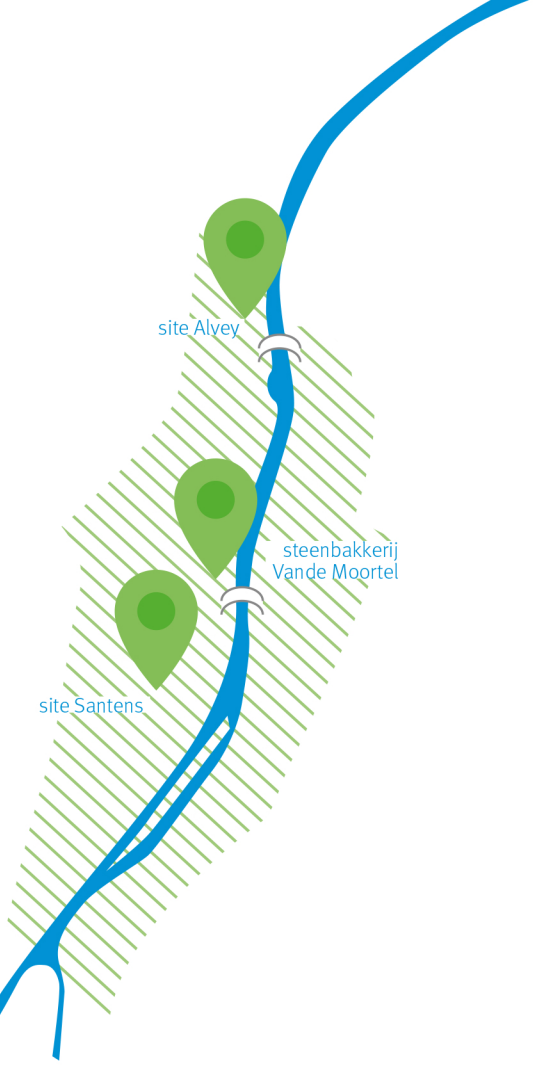
Oudenaarde linkeroever
Oever van de toekomst



Het nieuwe wonen, werken, (be)leven aan de Schelde

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
'Linkeroever' te Oudenaarde

STARTNOTA
17 december 2020

stad OUDENAARDE

provincie Oost-Vlaanderen

Colofon

Dit document is een publicatie van het projectbureau 'Oudenaarde Linkeroever':

Stad Oudenaarde
Tussenmuren 17
9700 Oudenaarde
Dienst infrastructuur Ruimtelijke ordening
Tel: 055 33 51 07
055 33 51 86

Provincie Oost-Vlaanderen
Gouvernementstraat 1
9000 Gent
Dienst Ruimtelijke Planning
Tel secretariaat: 09 267 75 61

Plan-ID:
RUP_45035_214_00026_00001

Verantwoordelijke ruimtelijk planner:
Melissa Heyerick

Dossierverloop
opstart geïntegreerd planningsproces door het College van burgemeester en schepenen
goedkeuring startnota door het College van burgemeester en schepenen
raadpleging startnota
participatiemoment raadpleging
goedkeuring scopingnota door het College van burgemeester en schepenen
goedkeuring voorontwerp door het College van burgemeester en schepenen
voorlopige vaststelling door de gemeenteraad
openbaar onderzoek
advies GECORO
definitieve vaststelling door de gemeenteraad

De normatieve delen van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan zijn:
(Deze zijn verordenend.)

- het grafisch plan
- de stedenbouwkundige voorschriften

Leeswijzer

Met de goedkeuring van de startnota door het College van burgemeester en schepenen gaat de officiële procedure voor de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan 'Linkeroever' van start.

In voorliggende startnota staat alle inhoudelijke informatie over het planproces. Toegegeven, voor wie niet met deze materie vertrouwd is kan deze bundel overweldigend overkomen. Vandaar een klein woordje uitleg.

De startnota bestaat uit verschillende hoofdstukken:

- In de hoofdstukken 1, 2 en 3 komt u meer te weten over wat een startnota is. Daarnaast leggen we ook uit waarom en hoe we dit planningsproces voeren, welke voorbereidende stappen we genomen hebben, wat onze ambities zijn en over welke gebieden het plan een uitspraak zal doen.
- In de hoofdstukken 4 t.e.m. 7 komen een aantal verplichte onderdelen aan bod zoals de omschrijving van de bestaande en juridische context, de relatie met de ruimtelijke structuurplannen en andere beleidsplannen. Ook studies en andere planningsinitiatieven die relevant zijn voor dit proces worden kort toegelicht.
- De belangrijkste, en wellicht voor de Oudenaardenaren meest interessantste hoofdstukken, zijn de hoofdstukken 8 en 9. In deze hoofdstukken komt u meer te weten over het Ruimtelijk Raamwerk – Circulair Scheldepark en hoe we dit vertaald hebben in de deelplannen voor de site Santens, Vande Moortel en Alvey.
- De laatste 3 hoofdstukken (10, 11 en 12) gaan over de mogelijke milieueffecten van het plan op de omgeving en over de instrumenten die we bij de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan willen inzetten.

De startnota is niet de eerste stap die we hebben gezet naar aanleiding van de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan. We hebben een voortraject doorlopen. Alle details daarover vindt u terug in hoofdstuk 8 van de startnota en in de bijhorende procesnota (apart document).

INHOUD

1. INLEIDING 7

2. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJKING VAN HET PLAN 8

2.1. AANLEIDING 8
2.2. PLANDOELSTELLINGEN 8

3. SITUERING VAN HET PLANGEBIED 10

3.1. OUDENAARDE 10
3.2. GEOGRAFISCHE AFBAKENING 11

4. PLANNINGSCONTEXT 12

4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (2011) 12
4.2. STRATEGISCHE VISIE VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (2018) 12
4.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2004 EN 2012) 13
4.3.1. Globale ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsvisie voor de deelruimte 13
4.3.2. Visie op de kleinstedelijke gebieden van het Zuidelijk Openruimtegebied 14
4.3.3. Economie 15
4.3.4. Gewenste openruimtestructuur 15
4.3.5. Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren 15
4.4. MAAK RUIMTE VOOR OOST-VLAANDEREN 2050 16
4.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OUDENAARDE (2005) 17
4.5.1. Gewenste nederzettingsstructuur 19
4.5.2. Gewenste economische structuur 23
4.5.3. Gewenste verkeersstructuur 24
4.5.4. Gewenste structuur open ruimte 24
4.5.5. Gewenste recreatief-toeristische structuur 25
4.6. MOBILITEITSPLAN OUDENAARDE (2011) 26

5. RELEVANTE STUDIES EN PLANNINGSPROCESSEN 27

5.1. WOONBEHOEFTESTUDIE (2018) 27
5.2. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STUDIE (2018) 28
5.3. PROJECT 'BEDRIJVIGHEID OUDENAARDE' 29
5.4. ONTWIKKELINGEN MET IMPACT OP PLANGEBIEDEN 30
5.4.1. Ontwikkeling Scheldekop 30
5.4.2. Ontwikkeling Saffrou 30

6. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND 32

6.1. DE SCHELDEVALLEI 32
6.2. PLANGEBIED 'SITE ALVEY' 32
6.3. PLANGEBIED 'STEENBAKKERIJ VANDE MOORTEL' 34
6.4. PLANGEBIED 'SITE SANTENS' 35

7. JURIDISCHE TOESTAND 38

7.1. GEWESTPLAN 38
7.2. BPA'S EN RUP'S 38
7.2.1. Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde' 38
7.2.2. BPA's in de omgeving 43
7.3. VERKAVELINGSVERGUNNINGEN 45
7.4. BUURT- EN VOETWEGEN 46
7.5. WATERSYSTEEM 46

8. PROJECT 'MASTERPLAN OUDENAARDE LINKEROEVER' 48

8.1. RAAMWERK OUDENAARDE LINKEROEVER – CIRCULAIR SCHELDEPARK 48
8.2. BIJKOMENDE MOBILITEITSOPDRACHT 56

8.3. ONTWERPEND ONDERZOEK 56

9. PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES 58

9.1. SITE SANTENS 58
9.2. STEENBAKKERIJ VANDE MOORTEL 62
9.3. SITE ALVEY 65
9.4. MOBILITEIT 68
9.5. WOON(UITBREIDINGS)GEBIEDEN 68
9.6. RUIMTEBALANS 73

10. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE 74

10.1. DETAILLERINGSNIVEAU 74
10.2. REIKWIJDTE 74

11. SCOPING EN AANZET METHODOLOGIE PLAN-MER 75

11.1. PLAN-M.E.R.-PLICHT 75
11.2. INGREEP-EFFECT-SCHEMA 76
11.3. ALGEMENE METHODOLOGIE 77
11.3.1. Afbakening studiegebied 77
11.3.2. Beschrijving referentiesituatie 77
11.3.3. Ontwikkelingsscenario's 77
11.3.4. Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten 77
11.3.5. Synthese van de milieueffecten 78
11.3.6. Milderende maatregelen 78
11.4. ALTERNATIEVEN EN ONTWIKKELINGSSCENARIO'S 79
11.4.1. Nulalternatief 79
11.4.2. Uitvoerings- of inrichtingsalternatief 79
11.5. DISCIPLINE MENS - MOBILITEIT 80
11.5.1. Afbakening studiegebied 80
11.5.2. Referentiesituatie 81
11.5.3. Methodiek effectbeoordeling 83
11.5.4. Milderende maatregelen 86
11.6. DISCIPLINE GELUID 86
11.6.1. Afbakening studiegebied 86
11.6.2. Juridisch en beleidsmatige context 87
11.6.3. Referentiesituatie 1: bestaande toestand 89
11.6.4. Referentiesituatie 2: huidige gewestplanbestemming 92
11.6.5. Effecten geplande situatie 93
11.7. DISCIPLINE LUCHT 96
11.7.1. Afbakening studiegebied 96
11.7.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming 96
11.7.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand 97
11.7.4. Beschrijving en beoordeling effecten 97
11.7.5. Milderende maatregelen en postmonitoring 98
11.7.6. Leemten in de kennis 99
11.8. DISCIPLINE BODEM 99
11.8.1. Afbakening studiegebied 99
11.8.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming 100
11.8.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand 100
11.8.4. Impact geplande situatie 100
11.8.5. Milderende effecten en postmonitoring 103
11.9. DISCIPLINE WATER 103
11.9.1. Afbakening studiegebied 103
11.9.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming 104
11.9.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand 104
11.9.4. Impact in geplande situatie 111
11.9.5. Milderende effecten en postmonitoring 115

11.10. DISCIPLINE BIODIVERSITEIT 115
11.10.1. Afbakening studiegebied 115
11.10.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming 115
11.10.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand 115
11.10.4. Beschrijving en beoordeling effecten 117
11.10.5. Milderende maatregelen en postmonitoring 121
11.10.6. Leemten in de kennis 121
11.11. DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE 121
11.11.1. Afbakening studiegebied 121
11.11.2. Analyse van de referentiesituatie 121
11.11.3. Methodologie effectbeoordeling 126
11.11.4. Milderende maatregelen 129
11.12. DISCIPLINE MENS - RUIMTELIJKE ASPECTEN 129
11.12.1. Afbakening studiegebied 129
11.12.2. Analyse referentiesituatie 130
11.12.3. Methodologie effectbeoordeling 130
11.12.4. Milderende maatregelen 130
11.13. DISCIPLINE MENS - GEZONDHEID 130
11.13.1. Afbakening studiegebied 130
11.13.2. Beschrijving en beoordeling effecten 130
11.13.3. Milderende maatregelen en postmonitoring 132
11.13.4. Leemten in de kennis 132
11.14. DISCIPLINE KLIMAAT 133

12. IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM 134

1. INLEIDING

Dit document is de startnota van het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Linkeroever' te Oudenaarde. In de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) zijn de voorwaarden voor de opmaak van een startnota beschreven.

Deze startnota is het eerste document bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Linkeroever'. Met deze nota willen we reeds in een vroeg stadium van het planningsproces relevante actoren informeren over de voorgenomen plannen voor de site Santens, de steenbakkerij Vande Moortel en de site Alvey.

Deze vroege 'raadpleging' of consultatie gaat in hoofdzaak over de algemene visie en de grote lijnen van het toekomstige RUP en eventuele milieueffecten. Deze startnota omvat nog geen concreet bestemmingsplan en voorschriften maar beschrijft onder andere het planvoornemen, het plangebied en de planopties. Het vormt de basis om met andere overheden, actoren en bevolking in dialoog te treden over dit plan.

Zoals decretaal bepaald is, wordt er aan deze startnota een raadpleging gekoppeld van 60 dagen waarbij er minstens één participatiemoment georganiseerd wordt. Deze consultatie is niet bindend in de zin dat de opmerkingen gevolgd moeten worden. Wel worden alle opmerkingen onderzocht en gemotiveerd, (deels) aanvaard of verworpen.

De startnota bevat:

1. een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan
2. een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft
3. een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven
4. een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend
5. de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen
6. de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de startnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt
7. in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen
8. in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen
9. een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

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

2. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJKING VAN HET PLAN

2.1. Aanleiding

De grotendeels leegstaande sites Santens en Alvey vragen om een nieuwe invulling. In dezelfde omgeving hebben het stedelijk sportcentrum en de steenbakkerij Vande Moortel uitbreidingswensen. We bekijken ook het gebied op de rechteroever in functie van de landschappelijke samenhang van beide Schelde-oevers. Om al die ruimtelijke ambities in het gebied op elkaar af te stemmen, werken de Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Oudenaarde samen.

Dit geïntegreerd planningsproces komt er naar aanleiding van een voorafgaand traject[1] dat de Provincie en de Stad samen uitvoeren onder het project 'Masterplan Linkeroever'.

Een eerste stap was de opmaak van het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark'[2]. Binnen het raamwerk werden o.a. aanbevelingen voor de sportsite, site Santens, de steenbakkerij Vande Moortel en site Alvey vastgelegd.

Uit de bevindingen bleek dat herbestemmingen nodig zijn. Bij de verlenging van het project werd dan ook afgesproken dat daarvoor een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgestart moet worden. Dit plan wordt in beheer van de provincie opgemaakt.

Naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd in het voorjaar 2019 voor de site Santens, de steenbakkerij Vande Moortel en site Alvey bijkomend ontwerpend onderzoek (o.a. via ontwerpateliers) verricht. Samen met het goedgekeurde raamwerk vormt het ontwerpend onderzoek een belangrijke basis voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In deze startnota ligt een voorstel dat voortvloeide uit het afgelegde proces voor.

2.2. Plandoelstellingen

Volgende doelstellingen werden voor de plangebieden geformuleerd:

- Economie

De te ontwikkelen plangebieden zijn belangrijke stedelijke verdichtingsplekken en dienen als volwaardig stadsdelen te fungeren. Hierbij staat een verscheidenheid aan functies voorop. Stedelijke economische activiteiten vormen hiervan een onderdeel. Door de nodige onderzoeken zal duidelijk worden welke economische functies wenselijk en haalbaar zijn zonder ongewenste aanzienlijke effecten elders in de stedelijke kern te veroorzaken. Ook wordt bekeken hoe functieverweving tussen wonen en bedrijvigheid mogelijk is.

Naast de ontwikkeling van nieuwe economische functies worden ook de uitbreidingsmogelijkheden voor de steenbakkerij Vande Moortel onderzocht. Het watergebonden karakter van de activiteiten vormt hier een belangrijk aandachtspunt.

- Klimaatgezond

Het toekomstige plan garandeert een klimaatneutrale en -adaptieve ontwikkeling van de plangebieden via een duidelijke, beargumenteerde visie hierop. We beperken bijkomende

[1] Een gedetailleerde omschrijving van dit traject kunt u terugvinden in de procesnota.

[2] Voor een samenvatting van het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever –Circulair Scheldepark' word verwezen naar hoofdstuk 7. Het volledige 'Raamwerk Ouenaarde Linkeroever - Circulair Scheldepark' is te lezen op www.oost-vlaanderen.be/oudenaardelinkeroever.

verhardingen en willen maximaal inzetten op een blauwgroen netwerk dat het infiltreren van water in de bodem moet bevorderen en een hitte-eiland effect moet tegen gaan. We zoeken naar opportuniteiten om een circulaire werking te bevorderen. Dit kan gaan van warmtewisseling tot het recycleren van afval en het hergebruiken van materialen (zie conclusies uit het raamwerk in hoofdstuk 8).

- Mobiliteit:

Binnen de ruimere omgeving van de plangebieden is de ontsluiting voor auto- en vrachtverkeer problematisch. Daarom onderzoeken we verschillende ontsluitingsscenario's. De mogelijke mobiliteitseffecten voor de omgeving als gevolg van de ontwikkelingen in de plangebieden worden bekeken. Daarbij wordt maximaal ingezet op duurzame mobiliteit, waarbij diverse vervoersmogelijkheden aangeboden wordt. De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers vanuit de stad en de regio zijn daarbij een zeer belangrijke factor.

- Doelgroepen

Een belangrijk aspect is dat de plangebieden werken in functie van de omwonenden en de toekomstige gebruikers. De ontwikkelingen sluiten maximaal aan bij de wensen en noden van de omwonenden en de toekomstige gebruikers.

- Natuur

De ontwikkelingen houden steeds rekening met de natuurlijke structuur van de Scheldevallei en de doorzichten van en naar het natuurgebied op de rechteroever.
Natuur krijgt een duidelijke plaats binnen de toekomstige ontwikkelingen. Er wordt meer plaats gegeven aan natuur en de aanwezige natuur wordt versterkt.
We koppelen dit ook aan de doelstelling 'klimaatgezond': focus op ruimte voor water/ontharding, waterbuffering, groen-blauwe netwerken, groene (ontspannings)ruimte voor omwonenden, tegengaan effect van hitte-eiland, ...Ook denken we na over de toekomstige visie van de ontginningsgebieden. Welke effecten hebben deze gebieden voor, tijdens en na de ontginning? Hoe kunnen ze na de ontginning op een kwalitatieve manier een plaats krijgen? Hoewel de ontginningen van de rechteroever geen deelgebied van dit RUP zijn, wordt er aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst[3] wel een koppeling met de rechteroever gemaakt.

- Beeldkwaliteit:

De plangebieden kunnen fungeren als poortfunctie tot de stad. De plangebieden zijn de eerste plekken die fietsers (als die van Gent naar Oudenaarde rijden) tegenkomen. De beeldkwaliteit is dan ook belangrijk bij de ontwikkeling van deze sites. Aspecten van beeldkwaliteit worden meegenomen via de stedenbouwkundige voorschriften.

3. SITUERING VAN HET PLANGEBIED

3.1. Oudenaarde

De plangebieden situeren zich in Oudenaarde. Oudenaarde is een stad van circa 31.000 inwoners. De stad situeert zich in het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen tussen de steden Gent, Aalst, Ronse en Kortrijk. Oudenaarde wordt in de noord-zuidrichting via de N60 Gent-Ronse en in oost-westrichting via de verbinding Kortrijk-Ninove (N8) ontsloten. Beide verbindingen geven verder aansluiting op de E17 (Gent-Kortrijk). De stad telt twee stations, nl. één in de deelgemeente Eine en één in het stadscentrum. Er is een directe verbinding naar Gent.

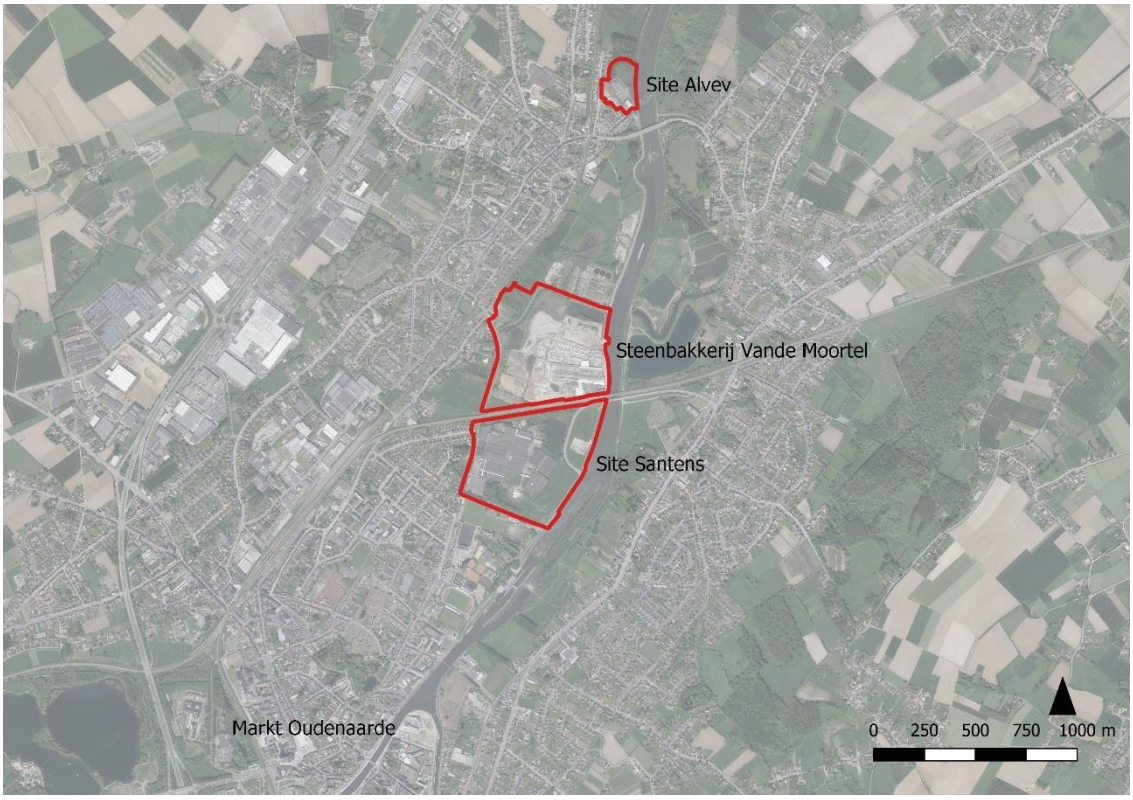
Oudenaarde behoort tot het gelijknamige arrondissement. De fusiestad telt naast zichzelf nog twaalf deelgemeenten, nl. Bevere, Edelare, Eine, Ename, Heurne, Leupegem, Mater, Melden, Mullem, Nederename, Volkegem en Welden. Ze grenst aan de buurgemeenten Kruishoutem, Zingem, Zwalm, Horebeke, Maarkedal, Kluisbergen en Wortegem-Petegem. Twee van de drie plangebieden ligt in Oudenaarde zelf (site Santens en de steenbakkerij Vande Moortel). De derde is gelegen in het Eine (site Alvey).

Oudenaarde ligt in de Scheldevallei. De Schelde doorkruist de stad van zuidwest naar noordoost en bepaalt heel sterk het fysische karakter van Oudenaarde. Oorspronkelijk was de Schelde sterk kronkelend en meanderend. Reeds in de 18de eeuw werden meanders afgesneden maar dit was vooral in de 20ste eeuw - bij de rechttrekking van de Schelde – het geval. In het landschap zijn de afgesneden Scheldemeanders bewaard gebleven op het grondgebied van de deelgemeenten Eine, Heurne, Nederename, Ename en Melden. Heel wat van die meanders en de omliggende meersen hebben een bijzondere fauna en flora ontwikkeld en zijn nu prachtige natuurgebieden. In de Scheldevallei vindt sinds de middeleeuwen ook klei-uitgraving plaats voor baksteenfabricatie.

Wie Oudenaarde zegt, zegt in één adem ook ‘Vlaamse Ardennen’. Groene heuvelkammen van de Vlaamse Ardennen omringen de stad, waardoor het een toeristische trekpleister is voor veel wandelaars en fietsers.

3.2. Geografische afbakening

Het GRUP ‘Linkeroever’ omvat voorlopig drie plangebieden, nl. het plangebied ‘Site Alvey’, het plangebied ‘Steenbakkerij Vande Moortel’ en het plangebied ‘Site Santens’. Alle drie de plangebieden liggen langs de Linkeroever van de Schelde, ten noorden van de markt van Oudenaarde.

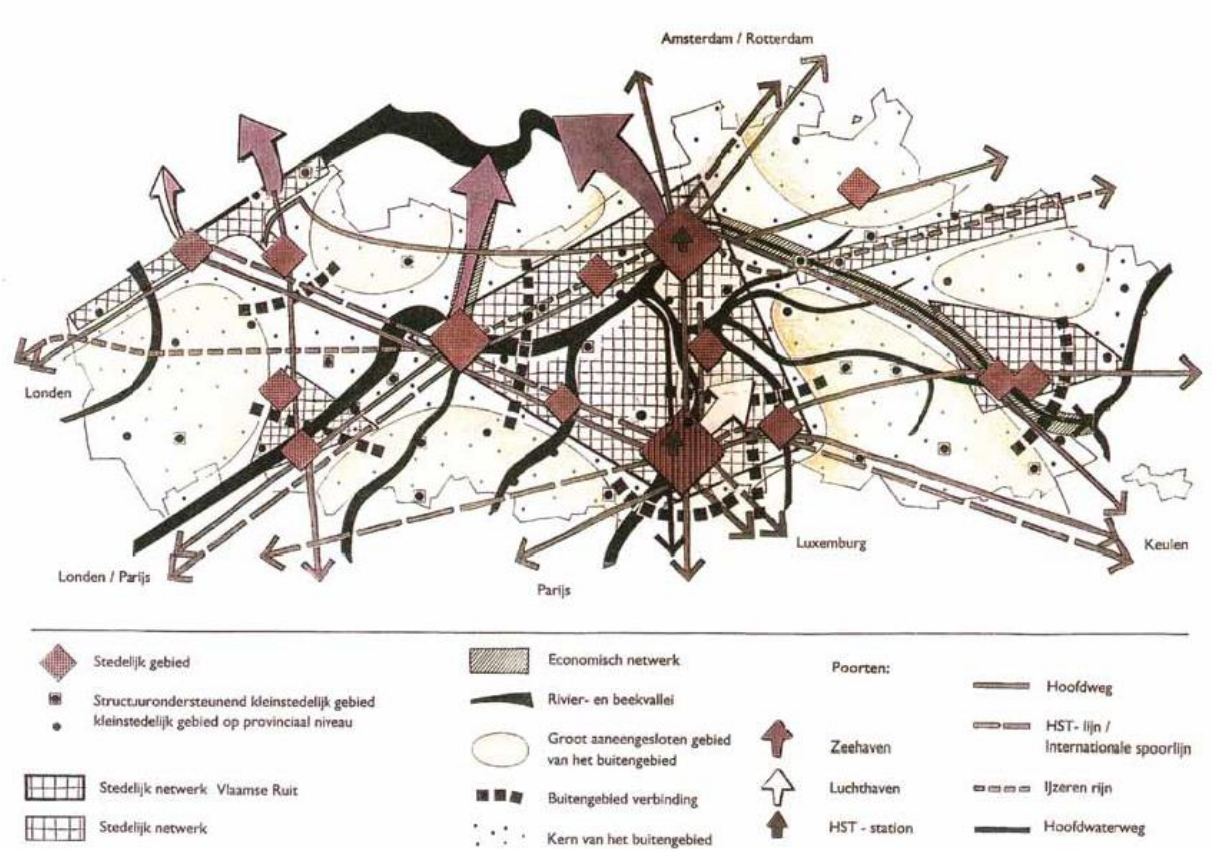


Voorlopige afbakening van de plangebieden van het GRUP ‘Linkeroever’

4. PLANNINGSCONTEXT

4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011)[4]

Het plangebied is gelegen in de stad Oudenaarde. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Oudenaarde aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied . Kleinstedelijke gebieden hebben potenties om een belangrijk aandeel van de groei aan bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten op te vangen. Dit houdt in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om de stedelijke ontwikkeling te stimuleren en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. In het RSV is de taakstelling voor het afbakenen van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden aan de Provincies gegeven. Deze afbakening, in de vorm van een PRUP, heeft de Provincie Oost-Vlaanderen op 18 december 2008 definitief vastgesteld (zie verder).



Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

4.2. Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)[5]

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een

[4] Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is raadpleegbaar op volgende website: https://rsv.ruimtevlaanderen.be/
[5] De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is raadpleegbaar op volgende website: https://www.ruimtevlaanderen.be/BRV

ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp beleidskaders zijn goedgekeurd. Wel biedt het een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

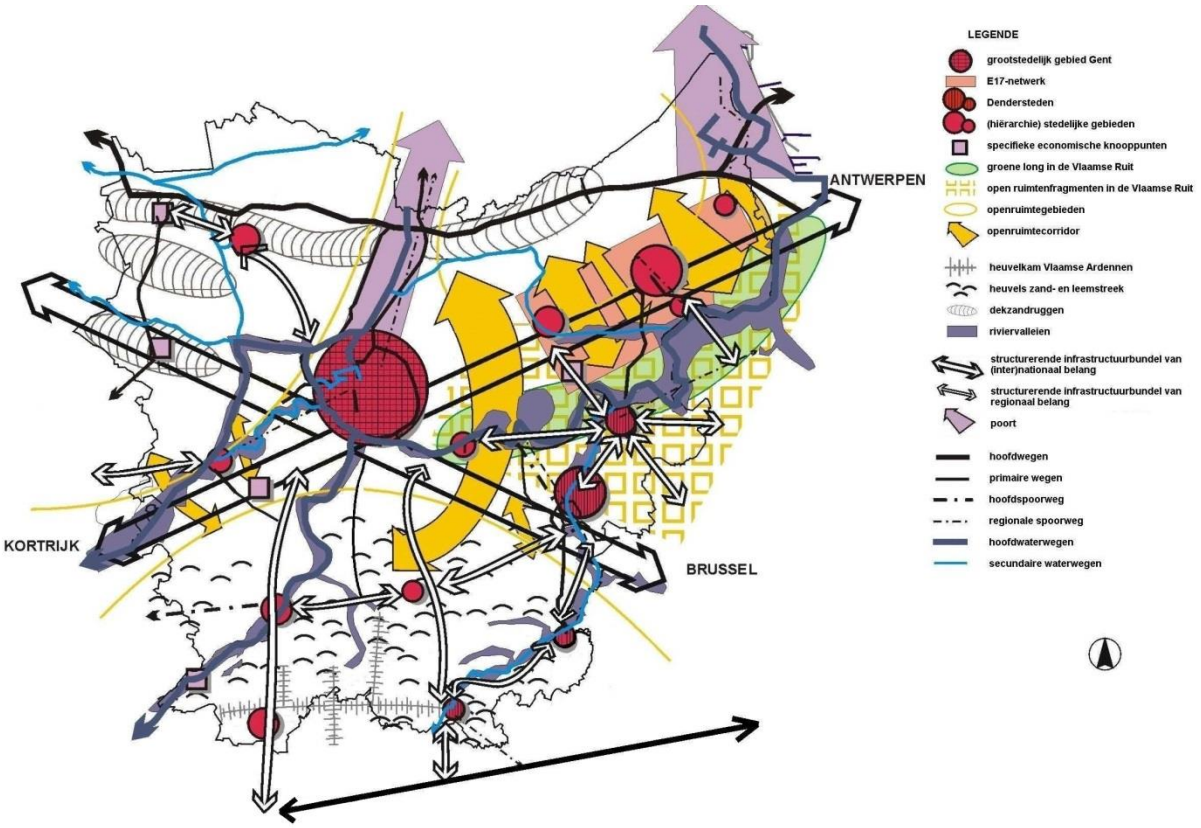
4.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (2004 en 2012)[6]

4.3.1. Globale ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsvisie voor de deelruimte

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) maakt Oudenaarde deel uit van het Zuidelijk Openruimtegebied.

Het volledige Zuidelijk Openruimtegebied wordt als landschappelijk zeer waardevol ervaren en heeft een bovenregionale toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Verdere ontwikkeling als openruimtegebied met een belangrijk recreatief en toeristisch belang vormt dan ook één van de belangrijkste ontwikkelingsmogelijkheden.

In de globale ontwikkelingsvisie van het PRS is ook te zien dat Oudenaarde enerzijds op de as Gent – Ronse ligt, maar ook omringd wordt door heuvels in de zand- en leemstreek (de halve bogen) die zeer typerend zijn voor de Vlaamse Ardennen.



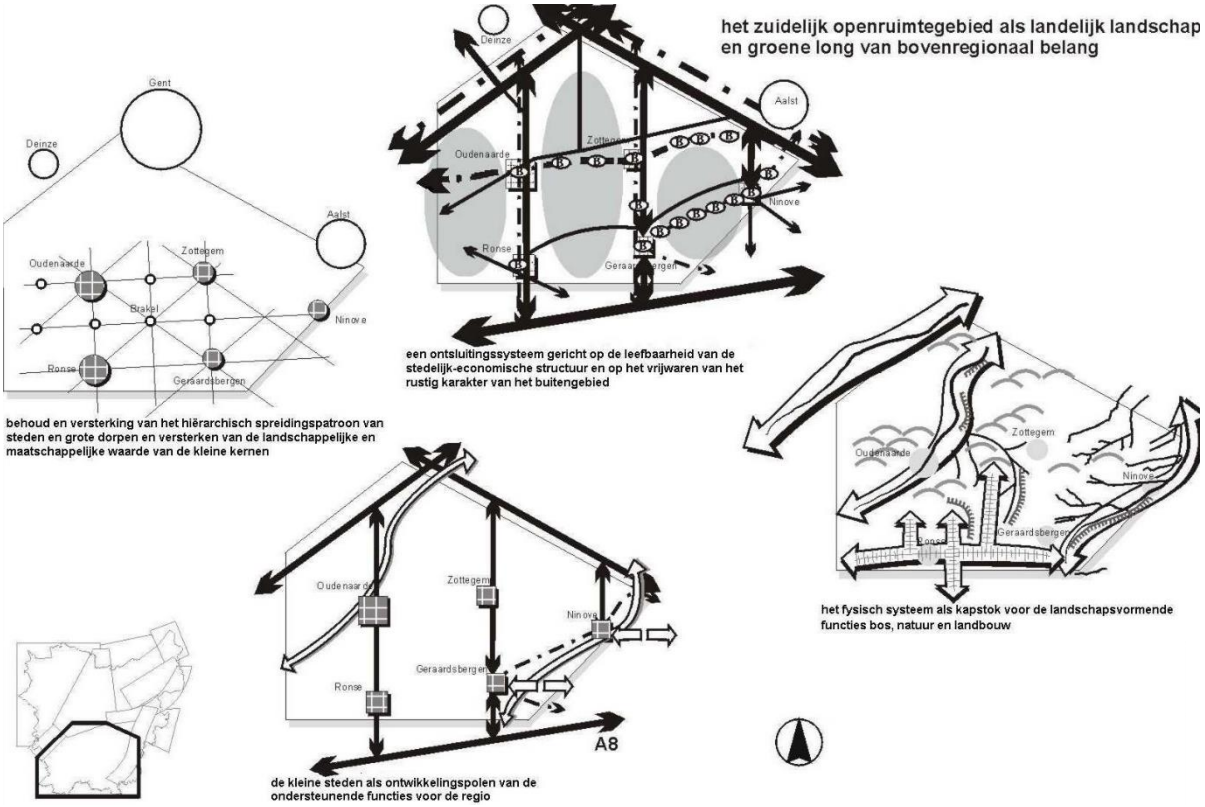
Globale ontwikkelingsvisie in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Het PRS stelt in de deelruimte Zuidelijk Openruimtegebied een beleid voor gericht op het leefbaar maken als openruimtegebied en het voorkomen van verdere verstedelijking. Er wordt uitgegaan van een versterking van de natuurlijke en toeristisch-recreatieve functie, het garanderen van de leefbaarheid van de landbouw en het versterken van het belang van de stedelijke kernen en de globale leefbaarheid van het openruimtegebied.

De volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld.

[6] Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan en haar herziening is raadpleegbaar op de website van de provincie Oost-Vlaanderen

- Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies: bos, natuur en landbouw
- Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen
- De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio
- Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het behouden van het rustig karakter van het buitengebied



Ruimtelijke visie voor het Zuidelijk openruimtegebied

4.3.2. Visie op de kleinstedelijke gebieden van het Zuidelijk Openruimtegebied

In het Zuidelijk Openruimtegebied liggen de kleinstedelijke gebieden van Oudenaarde, Ronse, Zottegem, Ninove en Geraardsbergen gelijkmatig verspreid. Ze zijn omringd door eerder kleine landelijke dorpen. Brakel vult als goed uitgeruste kern dit net van steden aan. Deinze vervult een kleinstedelijke rol in het westelijke deel van dit openruimtegebied.

De eigen rol van elk van de stedelijke gebieden in het hiërarchisch net wordt vastgehouden. Bijkomende woongelegenheid en bovenlokale economische ontwikkelingen worden zoveel mogelijk in de stedelijke gebieden geconcentreerd, waarbij een compacte stadsvorm wordt nagestreefd.

Het kleinstedelijk gebied Oudenaarde is niet alleen de hoofdplaats van een gerechtelijk arrondissement, maar het is ook beter uitgerust dan de andere kleinstedelijke gebieden in het Zuidelijk Openruimtegebied. Net zoals Dendermonde is het een stad van subregionaal belang en profileert het zich op een hoger niveau dan de andere kleinstedelijke gebieden. Toch wordt rekening gehouden met de invloed van Gent. Oudenaarde is de economische motor in het westelijke deel van het Zuidelijk Openruimtegebied. Oudenaarde wordt ook

verder ondersteund als toeristische en recreatieve pool in het Zuidelijk Openruimtegebied, waarbij aanvulling met Ronse en Geraardsbergen wordt nagestreefd.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de Schelde en Scheldevallei, de grote aaneengesloten openruimtegehelen, de Maarkebeek, het Enamebos, de N60, de spoorweg en de stationsomgeving.

4.3.3. Economie

Oudenaarde vormt, als subregionale kern, het economisch centrum in het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en de openruimtepotenties (Scheldevallei). Op een iets lager niveau speelt ook Ronse een belangrijke rol. Beide stedelijke gebieden vervullen een centrale rol voor een groot gedeelte van het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende regionale ontwikkelingen worden weliswaar gesitueerd in functie van de ontsluitingsmogelijkheden. Een betere ontsluiting naar de A8 zou vooral de rol van Ronse als kleinstedelijk gebied positief kunnen beïnvloeden.

4.3.4. Gewenste openruimtestructuur

In het PRS worden riviervalleien beschouwd als de dragers van natuur en recreatief medegebruik binnen de ecologische randvoorwaarden. Plaatselijk kan het recreatief medegebruik sterker uitgewerkt worden. De steden en een aantal dorpen aan de riviervalleien worden gezien als poorten voor toerisme en recreatie.

4.3.5. Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

Naast de zeer nadrukkelijk aanwezige openruimtefuncties, wordt het verkeer in het Zuidelijk Openruimtegebied geleid naar/door de verschillende kleinstedelijke gebieden (centrale plaatsen) en de sterke gerichtheid van de woon-werkpendel naar Brussel.

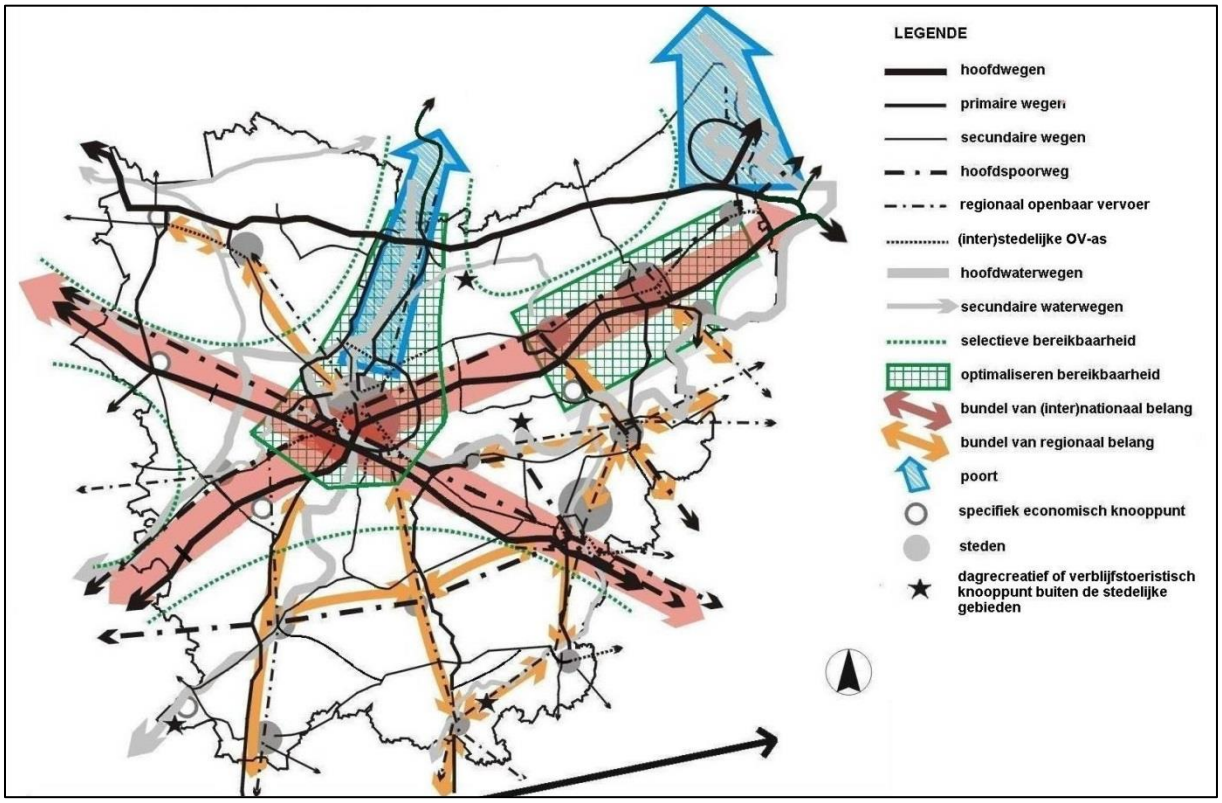
Het dicht spoornet heeft een belangrijke taak in deze woon-werkpendel naar Brussel en in mindere mate naar Gent. Ook voor de interne verplaatsingen naar de kleinstedelijke gebieden in de regio heeft dit (regionaal) spoornet een rol te vervullen. Het versterken van de centrale rol van de Dendersteden ten opzichte van het Zuidelijk Openruimtegebied (enerzijds als verzamelplaats voor pendelaars, anderzijds door eigen tewerkstelling) ondersteunt de optie om het treingebruik te versterken. Het alternatief op de verbindende buslijn Ronse-Leuze is het opnieuw doortrekken van de spoorlijn Gent-Ronse tot Leuze. Afhankelijk van de vervoersvraag dient onderzocht te worden of dit baanvak geheractiveerd kan worden.

Hierbij is ook de uitbouw van een Regionaal Openbaar Vervoersnet rond Brussel van belang, aangevuld met de bestaande lijnen Kortrijk - Oudenaarde – Zottegem – Brussel en Geraardsbergen – Ninove – Denderleeuw. Het lokale openbaar vervoer zorgt voor de ontsluiting van kernen naar de stations op deze lijnen. De aanwezigheid van spoorontsluiting wordt hier opgenomen als een van de kwalitatieve criteria bij de selectie van hoofddorpen en woonkernen. Vooral de infrastructuurbundels tussen Zottegem en Aalst en tussen Gent en Oudenaarde worden vanwege hun goede ontsluiting gezien als verdichtingsstroken voor het opvangen van de verstedelijkingsdruk vanuit Brussel, respectievelijk Gent.

De ontsluiting van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet wordt verzorgd door de geselecteerde noord-zuid gerichte primaire wegen N60, N42 en N45. Deze wegen moeten zorgen voor de aansluiting van de stedelijke gebieden Oudenaarde, Ronse en Zottegem op het hoofdwegennet.

Aansluitend op dat primaire net worden de dwarse oost-westverbindingen aangeduid. Zij worden minimaal gehouden, rekening houdend met de enorme landschappelijke waarde van de tussenliggende open ruimte, met de beperkte functionele band tussen Oudenaarde-Ronse en Zottegem-Geraardsbergen, met de goede spoorverbindingen en met de aanwezigheid van de hoofdweg A8 ten zuiden van Oost-Vlaanderen. De overige, te selecteren secundaire wegen hebben te maken met een specifieke verbinding tussen economische knooppunten of met een specifieke verzamelfunctie.

De potentie van de ligging langs een hoofdwaterweg moet voor het kleinstedelijke gebied Oudenaarde maximaal kunnen benut worden. Op de bestaande en de in te richten bedrijventerreinen langs deze waterweg, worden de kadegebonden percelen voorbehouden voor activiteiten die het water als transportmodus gebruiken.



Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

4.4. Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050[7]

De Provincie maakt werk van een nieuw Ruimtelijk Beleidsplan met daarin de langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte de komende jaren en tot 2050 in Oost-Vlaanderen. De indeling van onze ruimte vandaag heeft gevolgen op lange termijn, dus laten we goed nadenken en de toekomst van onze kinderen en kleinkinderen steeds voor ogen houden.

De kernnota “Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050” werd goedgekeurd door de provincieraad op 14 december 2016. Deze nota vormde de basis voor het toekomstig grondgebonden beleid op lange termijn voor de provincie Oost-Vlaanderen.

In navolging van de kernnota heeft de provincie een conceptnota opgemaakt waarin staat welk ruimtelijk beleid de Provincie wil vastleggen. De conceptnota werd op 6 juni 2019 door

[7] De volledige conceptnota (strategische visie en beleidskaders) is raadpleegbaar op de website van de provincie Oost-Vlaanderen

de deputatie goedgekeurd. De conceptnota bestaat uit de strategische visie (grotendeels overeenkomend met de kernnota) en drie beleidskaders.

Om de leefomgeving te bewerkstelligen worden ruimtelijke ontwikkelingen volgens de strategische visie getoetst aan vier ruimtelijke principes. Deze vier principes zijn:

1. Nabijheid en bereikbaarheid:
   - Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn ontsloten.
   - De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.

2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
   - De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
   - Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.

3. Ecosysteemdiensten versterken:
   - Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
   - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.

4. Maatschappelijke betaalbaarheid
   - Ontwikkelingen moeten een goed evenwicht hebben tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en lange termijn.
   - Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en de lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

De drie beleidskaders zijn de volgende:
- Beleidskader: transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte
- Beleidskader: transitie naar een aangename (be)leefomgeving
- Beleidskader: transitie naar een circulaire samenleving

4.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oudenaarde (2005)[8]

Het GRS dateert van 2005, waardoor veel zaken reeds achterhaald zijn. Hieronder worden de belangrijkste nog relevante aspecten voor de opmaak van dit RUP vermeld.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Oudenaarde stelt dat het een uitdaging is een in alle opzichten hoogwaardige woon- en werkgemeente te maken, waarin de economische en ook stedelijke dynamiek belangrijk blijft en waarbij de open ruimte als troefkaart wordt uitgespeeld.
Als toekomstvisie wordt er geopteerd voor het versterken van een reeds goed functionerende en leefbare woon- en werkgemeente omringd door een kwaliteitsvolle open ruimte met duidelijk aanwezige groengebieden. Daarom zal het noodzakelijk zijn dat nieuwe behoeften, krachten en traditionele waarden evenwichtig evolueren. Daarnaast dient men te zoeken naar een harmonie tussen het bebouwde en het onbebouwde. De aanwezigheid van groen en open ruimte versterken enkel maar het aangename wonen in de gemeente. Zowel binnen als buiten het verstedelijkt gebied is het belangrijk dat de eigen identiteit, de leefbaarheid en het eigen karakter van ieder der kernen worden verzekerd.

[8] Het volledige GRS Oudenaarde is raadpleegbaar op de website van de stad Oudenaarde.

Oudenaarde streeft naar een imago van een dynamisch stedelijk centrum. Een stedelijk centrum versus platteland. Een centrum gelegen aan de Schelde en ontstaan dankzij de Schelde. De voeling van Oudenaarde met de Schelde moet weer duidelijk worden. Eén van de doelstellingen is dan ook de Schelde terug op te nemen in het stedelijk gebeuren, er nieuwe functies aan te geven en er een volwaardig stadselement van te maken.

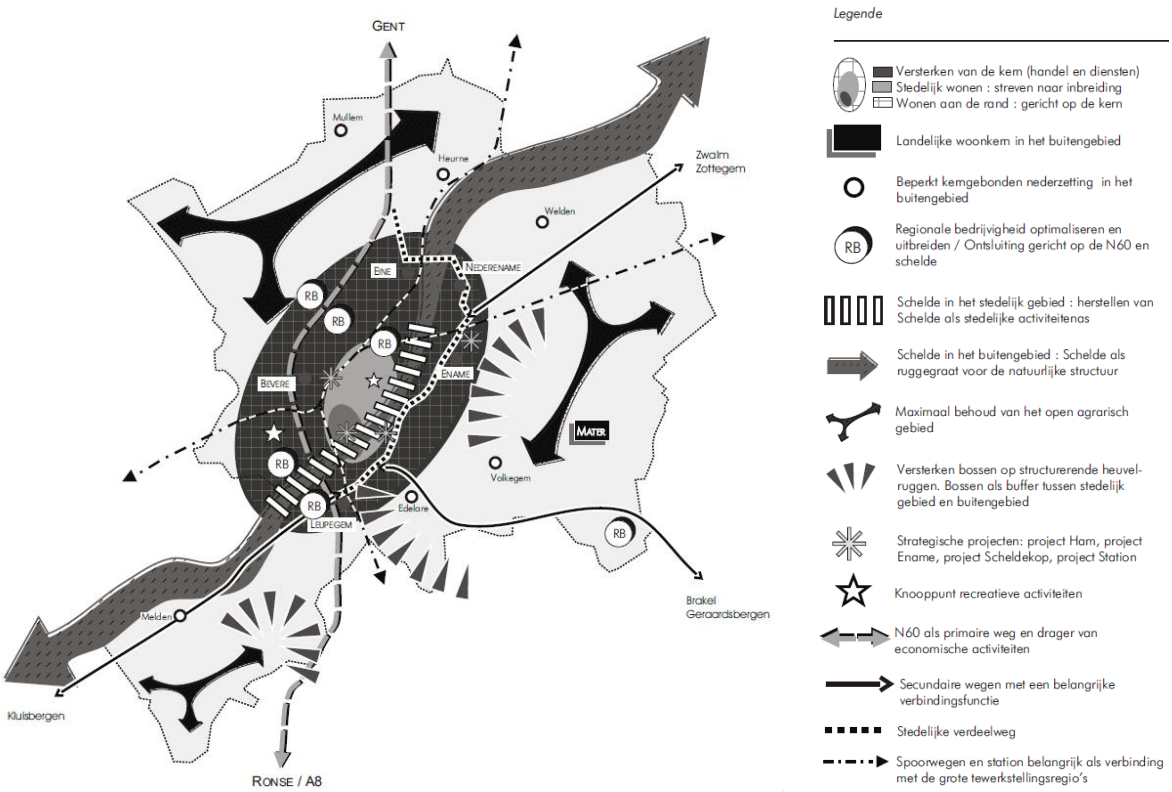
De vervoersfunctie van de Schelde moet ook opnieuw worden versterkt. Dit betekent dat zij andere functies zoals natuur in de stad, een recreatieve functie of een begeleidende woonfunctie kan opnemen in de toekomst ("wonen aan het water").

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Oudenaarde vormt het aanknopingspunt voor het formuleren van een aantal basisdoelstellingen voor het ruimtelijk beleid in de gemeente:

1. Versterken kleinstedelijk gebied Oudenaarde
2. Oudenaarde biedt mogelijkheden om zich te ontwikkelen als een kwalitatieve en leefbare woongemeente
3. Behoud en ondersteunen van de leidende economische positie van Oudenaarde in de regio
4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid en de bereikbaarheid van Oudenaarde
5. Leefbaarheid van de grondgebonden landbouw garanderen
6. Uitbouw van een volwaardige natuurlijke structuur
7. Toerisme en recreatie
8. Verbeteren kwaliteit en "leesbaarheid" van het landschap

De visie en de basisdoelstellingen worden vertaald in een aantal ruimtelijke concepten (principes):

Concept 1: Versterken van het kernstedelijk gebied
Concept 2: Een gedifferentieerde woonontwikkeling in een ringvormige structuur rond de stedelijke kern
Concept 3: Behoud van de kernen in het buitengebied
Concept 4: N60 als drager van doorgaand verkeer en economische activiteiten
Concept 5: Een leefbare verdeelweg ter ondersteuning van de ringstructuur
Concept 6: De Schelde, blauwe slagader in stedelijk gebied en in buitengebied
Concept 7: Behoud en versterken bosgebieden op de structurerende heuvelruggen
Concept 8: Open ruimte afgestemd op agrarische activiteiten

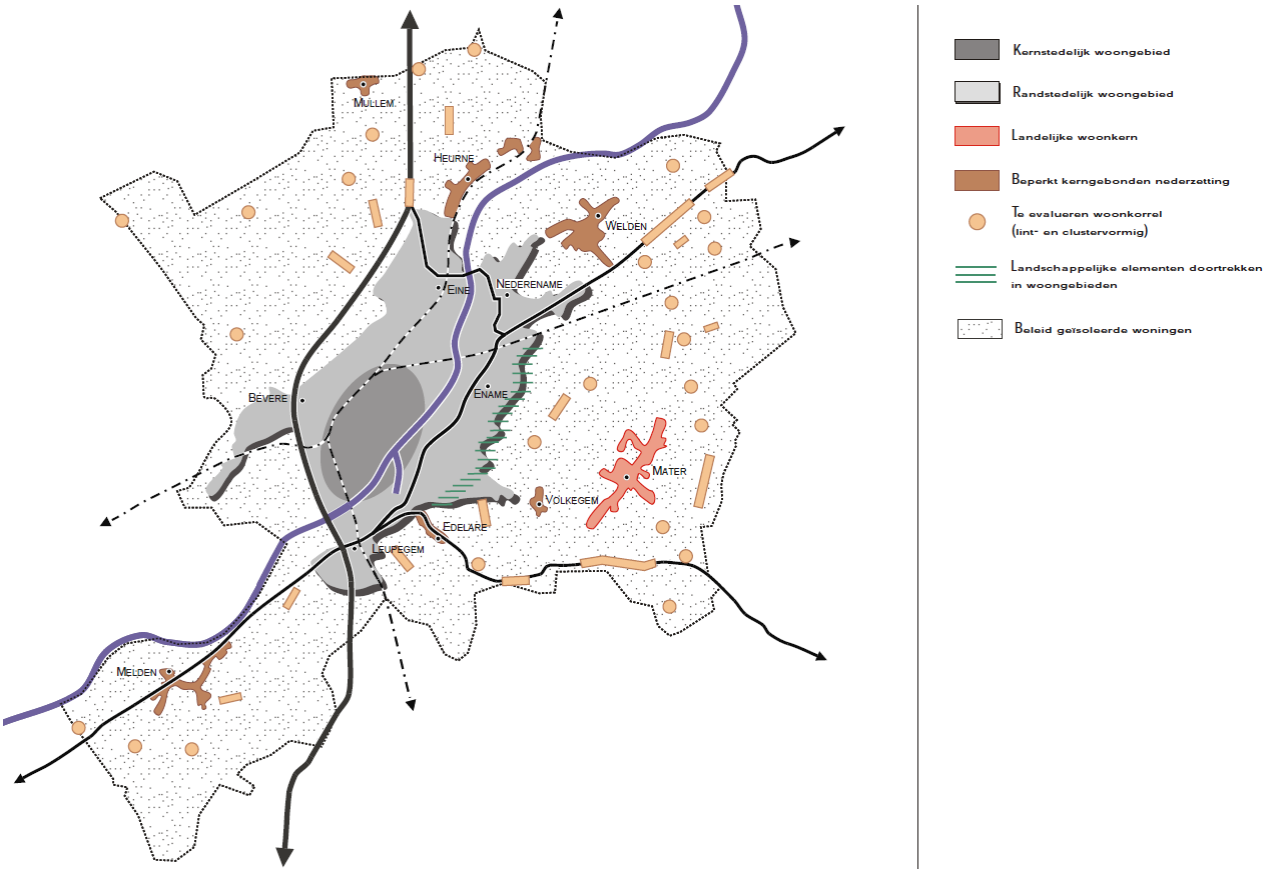


Schematische weergave van de ruimtelijke visie van Oudenaarde (Bron: GRS Oudenaarde)

4.5.1. Gewenste nederzettingsstructuur

Om tegemoet te komen aan bovengenoemde doelstellingen kunnen een aantal ruimtelijke beleidselementen naar voor worden gebracht :

1. Aanpakken van de leegstand
2. Renoveren van woningen met mindere woonkwaliteit
3. Woningdifferentiatie
4. Aandacht voor sociale huisvesting
5. Potenties voor het stimuleren van stedelijke activiteiten
6. Een gecontroleerde woonuitbreiding: fasering aansnijden woon- en woonuitbreidingsgebieden
7. Een beleid voor woonkorrels, woonlinten en verspreide bebouwing



Schematische weergave van de gewenste nederzettingsstructuur (Bron: GRS Oudenaarde)

Het GRS stelt ook een gecontroleerde woonuitbreiding voor, waarbij woon- en woonuitbreidingsgebieden gefaseerd worden aangesneden.
In het informatief gedeelte werd een uitgebreid onderzoek verricht naar het aanbod aan bouwmogelijkheden, zowel wat betreft onbebouwde percelen en kavels als het aanbod aan leegstaande woningen. Dit aanbod werd geconfronteerd met de woningbehoefte berekend tot 2007. Wat deze berekende behoefte (op basis van een gesloten prognose) betreft, mogen er binnen de planperiode (1997-2007) 807 bijkomende woningen gerealiseerd worden. Het aanbod (meer dan 2000 bouwmogelijkheden) overtreft duidelijk deze behoefte.

Dit betekent dat voor de planperiode (1997-2007) er in Oudenaarde 'theoretisch' gezien geen woonuitbreidingsgebieden mogen aangesneden worden om aan de behoefte van de eigen bevolking te voldoen. Woonuitbreidingsgebieden kunnen evenwel wel aangesneden worden omwille van de provinciale taakstelling.

Voor elk onbebouwd binnengebied of mogelijk woonproject in Oudenaarde werd nagegaan of het terrein voor wonen in aanmerking kan komen. Op de volgende pagina's wordt een onderbouwing gegeven voor de gewenste ontwikkeling van de bouwmogelijkheden in Oudenaarde. Vervolgens worden de bouwmogelijkheden voor de planperiode (1997-2007) in tabelvorm weergegeven.

Gebieden mogelijk aan te snijden in de planperiode 1997-2007

Uitgangspunt is dat alle woongebieden en woonuitbreidingsgebieden die onder een goedgekeurd B.P.A. vallen en gelegen zijn binnen het stedelijk gebied kunnen aangesneden worden binnen de planperiode. Behoudens enkele uitzonderingen gaat dit principe op voor alle binnengebieden gelegen in de hypothese van stedelijk gebied Oudenaarde. Het betreft volgende gebieden :

Hypothese van stedelijk gebied:

- Bevere : woongebied tussen Koestraat en Kortrijkstraat (0,8 ha) : stedelijk woonproject nabij station
- Bevere : woongebied tussen Koestraat en spoorweg richting Kortrijk (1,8 ha) : stedelijk woonproject nabij station
- Eine : woongebied tussen Gentstraat en Arsenaalweg (4,6 ha) : realiseren verkaveling opgenomen in BPA 2/1c 'Stationsplein-Eine' met bestemming open bebouwing.
- Eine : woongebied tussen Fietelstraat en Serpentstraat (3,6 ha) : realiseren verkaveling opgenomen in BPA 2/1c 'Stationsplein-Eine' met bestemming woningbouw.
- Eine : woonuitbreidingsgebied tussen Graaf Van Landasstraat en Heurnestraat (8,8 ha) :Het gebied wordt aangesneden voor sociale woningbouw en zal in twee fasen verlopen. Binnen de planperiode zal 5 ha voorzien worden.
- Nederename : woongebied tussen Braambrugstraat en spoorweg richting Brussel (1,1 ha) : afwerken verkaveling
- Ename : woongebied tussen Dorre Wei en Wallestraat (5,9 ha) : realiseren verkaveling opgenomen in BPA 4/1 'Enamecentrum' met bestemming open bebouwing.
- Volkegem : woonuitbreidingsgebied tussen Smissestraat en Rekkemstraat (17,1 ha) : realiseren verkaveling opgenomen in BPA 6/1 'Edelare Egypte' met bestemming open bebouwing en groepwoningbouw.
- Edelare : woongebied tussen Smissestraat en Mijttestraat (4,2 ha) : realiseren verkaveling opgenomen in BPA 6/1 'Edelare Egypte' met bestemming open bebouwing.
- Strategisch project de Ham (2,0 ha)

Buitengebied:

- Mullem : landelijk woongebied Vaddenhoek (3,8 ha). De Vaddenhoek is een compacte woonkorrel bestaande uit een 95- tal woningen. Het is een soort woonerf. De invulling van de resterende gronden kunnen gezien worden als een afwerking van de woonkorrel.
- Welden : landelijk woongebied Reytstraat (1,8 ha)

Suggestie invulling taakstelling wonen binnen afbakening stedelijk gebied

- Eine : woonuitbreidingsgebied tussen Molenstraat en Graaf Van Landaststraat (3,6 ha). Dit stuk is reeds omgeven door residentiële bebouwing en de ambachtelijke Hoge Bunders. Voor de resterende zone werd reeds door de gemeenteraad een structuurschets goedgekeurd met als bestemming open bebouwing. Aangezien het over een restzone gaat tussen de kern van Eine en de ambachtelijke zone Hoge Bunders wenst de stad dit gebied verder in te vullen en suggereert dit te bekijken binnen het afbakeningsproces.

Gebieden niet aan te snijden in planperiode maar behouden van bestemming
Volgende gebieden kunnen momenteel niet worden gerelateerd met de gewenste globale structuur en kan de behoefte niet worden aangetoond om ze aan te snijden. Op lange termijn (na planperiode) kunnen deze gebieden eventueel wel worden aangesneden om nieuwe behoeften op te vangen.

Hypothese van stedelijk gebied

- Eine : woonuitbreidingsgebied Pater Ruyffelaerstraat (5,7 ha). De behoefte kan niet aantonen dat het aansnijden van bijkomend woonuitbreidingsgebied nodig is.

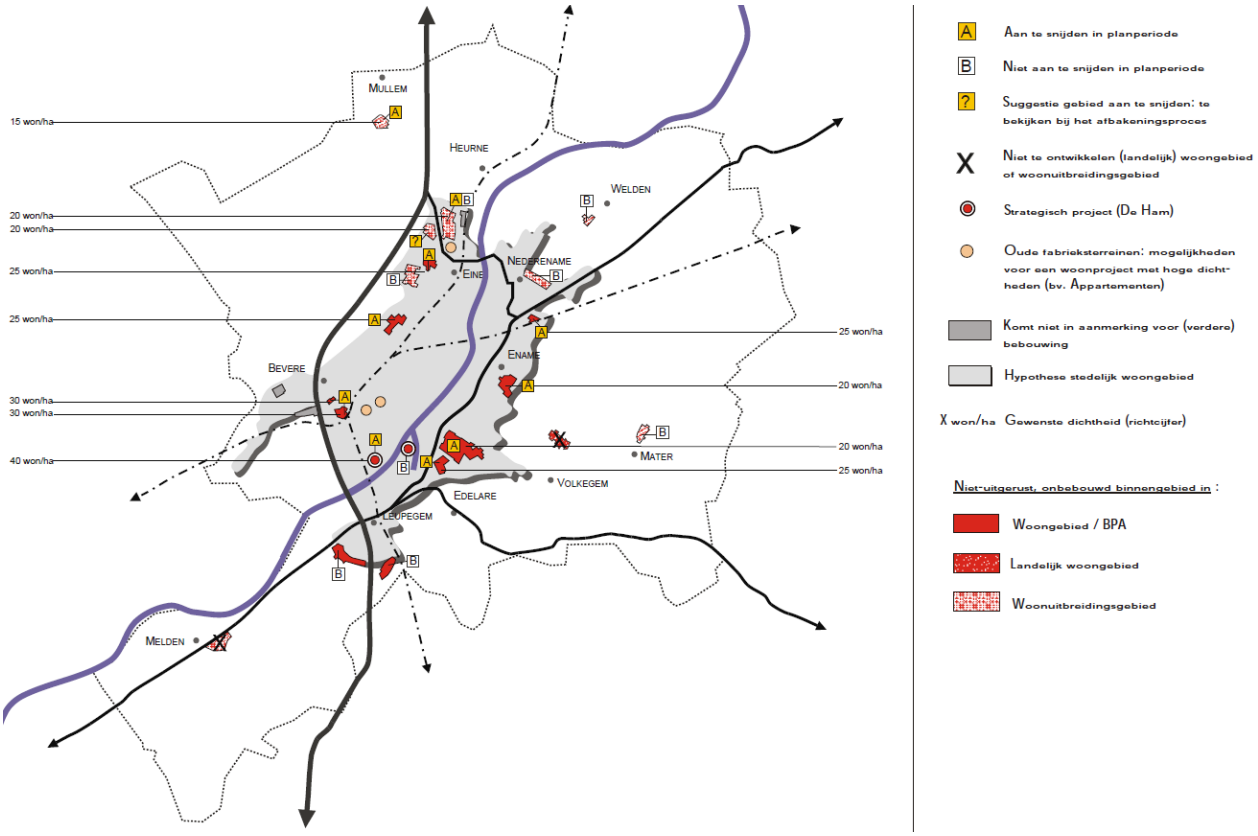
- Eine : woonuitbreidingsgebied tussen Graaf Van Landaststraat en Heurnestraat (8,8 ha) :Het gebied wordt aangesneden voor sociale woningbouw en zal in twee fasen verlopen. Binnen de planperiode zal 5 ha voorzien worden. Na de planperiode zal de resterende ruimte (3,8 ha) worden aangesneden.
- Leupegem : woongebied Schapendries (5 ha). Dit gebied wordt niet aangesneden wegens wateroverlast (Maarkebeek). Bijkomend studiewerk is noodzakelijk.
- Leupegem : woongebied Lammekensstraat (4,5 ha). Dit gebied wordt niet aangesneden om dezelfde reden als het woongebied Schapendries. Het gebied kent wateroverlast en prioriteit wordt gegeven aan de ecologische functie van de Maarkebeek.
- Nederename : woonuitbreidingsgebied De Ham (4,5 ha). De behoefte kan niet aantonen dat het aansnijden van bijkomend woonuitbreidingsgebied nodig is.

Buitengebied
- Mater : landelijk woongebied Kerkgate (3,6 ha). Een aansnijding van dit gebied is op korte termijn niet gewenst door het ruim aanbod aan uitgeruste percelen in de woonkern. Het terrein is bovendien sterk hellend gebied, nutsvoorzieningen ontbreken, de afwatering is een probleem. Evenwel in fasen en op termijn is ontwikkeling niet uitgesloten. Het landelijk woongebied is gelegen in een omgeving die landschappelijk zeer waardevol is.

Niet te ontwikkelen gebieden

Dit zijn gebieden die niet in te passen zijn in de gewenste ruimtelijke structuur van Oudenaarde en zodoende niet ontwikkeld worden, noch tijdens de huidige planperiode, noch erna.

Buitengebied
- Melden : woonuitbreidingsgebied tussen Berchemweg en Meldenstraat (5,7 ha). De bodemstructuur van dit gebied (aanwezigheid van een beekvallei) leent zich niet tot verkaveling en tevens zou het aansnijden ervan de zichtrelatie tussen Scheldevallei en Koppenberg verminderen.
- Volkegem : landelijk woongebied tussen Natendries en Ganzendries (4,1 ha). Dit binnengebied is gelegen binnen een woonkorrel waar een grootschalige woonuitbreiding ruimtelijk niet aanvaardbaar is. Het binnengebied wordt uitgesloten voor bebouwing.



Schematische weergave van de bouwprogrammatie en gewenste bouwdichtheden (Bron: GRS Oudenaarde)

4.5.2. Gewenste economische structuur

In het GRS wordt duidelijk gesteld dat de activiteiten van de bedrijventerreinen die niet gelegen zijn langs de N60 moeten getoetst te worden aan de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

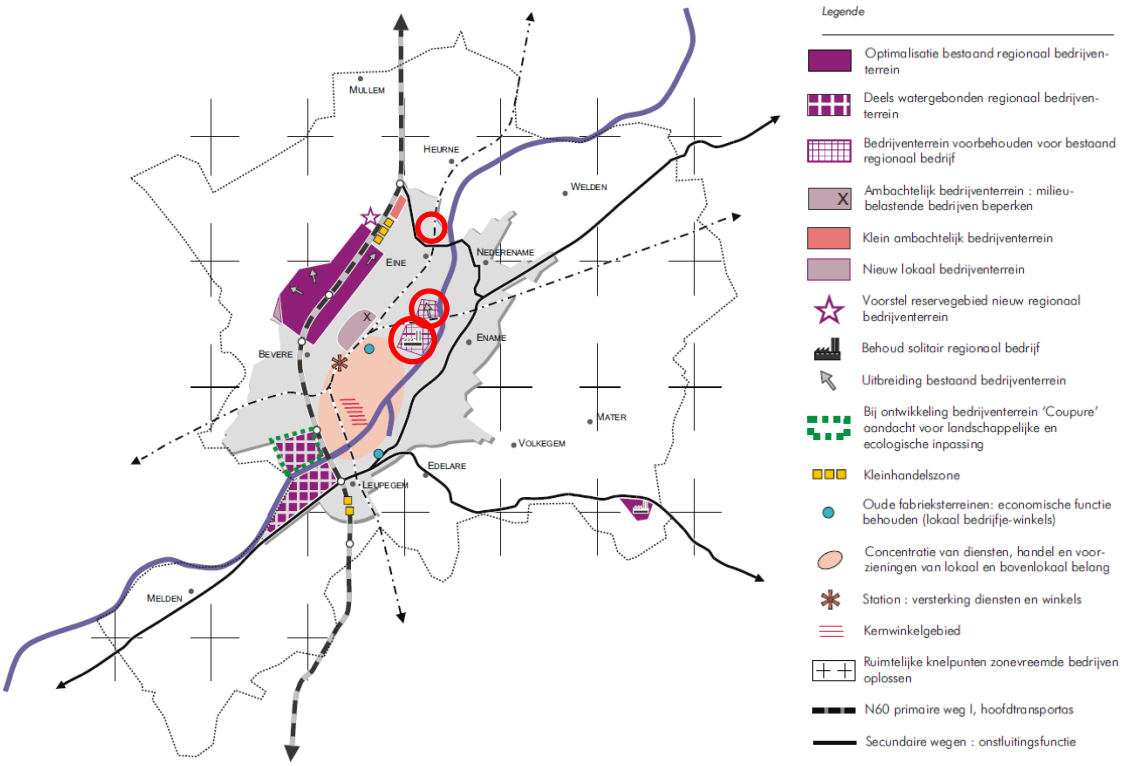
Voor de bedrijventerreinen langs de Galgestraat (Santens) en de Steenbakkerij wordt voorgesteld om deze te behouden voor bestaande bedrijvigheid. Om de omgeving en de lokale wegen niet verder te belasten wordt geopteerd geen nieuwe bedrijven te voorzien op de bedrijventerreinen Galgestraat en Steenbakkerij. De bestaande bedrijven kunnen wel uitbreiden binnen de juridische mogelijkheden.

Het bedrijf Santens wordt in het GRS aangeduid als een solitair regionaal bedrijf. Ontwikkelingsmogelijkheden dienen ter plaatse te worden voorzien. Het industrieterrein Galgestraat kent nog een grote niet-aangesneden oppervlakte. Deze reserveterreinen worden voorbehouden voor de ontwikkeling van het bedrijf Santens.

Het GRS dateert van 2005 en werd duidelijk opgemaakt toen het bedrijf Santens nog operationeel was. Sinds de opmaak van het GRS zijn de bedrijfsactiviteiten van Santens stilgelegd en is het een grotendeels leegstaand bedrijventerrein. Tijdelijke invullingen vinden er plaats en sommige loodsen worden gebruikt voor opslag.

Het meer noordelijk deel van het bedrijventerrein Steenbakkerij waar met de laatste gewestplanwijziging het industrieterrein is uitgebreid is voorbehouden voor de uitbreiding van de Steenbakkerij. Bij uitbreiding dient rekening te worden gehouden met de landschappelijke en ecologische structuur van de Scheldemeersen. De reeds omschreven en aangesneden ontginningsgebieden blijven behouden en moeten optimaal benut worden. De afwerking

wordt geregeld via inrichtingsplannen. Nieuwe reserveterreinen kunnen tijdelijk voorbehouden worden met respect voor de vastgelegde nabestemming.



Schematische weergave van de gewenste economische structuur (Bron: GRS Oudenaarde)
De rode bollen tonen de locatie van de deelgebieden van het RUP aan.

4.5.3. Gewenste verkeersstructuur

Eén van de belangrijke aspecten in het GRS is de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen en dit voornamelijk in functie van de voetgangers en de fietsers. Het stelsel van de fietsvoorzieningen moet een samenhangend geheel vormen en aansluiting geven op alle belangrijke aantrekkingspolen. Er wordt daarbij gedacht aan zo direct mogelijke routes, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft.

Het fietsbeleid vormt een onderdeel van het globale mobiliteitsbeleid. Dit betekent dat enerzijds de fietsverbindingen optimaal aansluiten op het openbaar vervoersbeleid. Anderzijds dient in een aantal gevallen de belangen van de auto te wijken ten voordele van de fietsers. Het voeren van een degelijk fietsbeleid zonder de automobiliteit aan te pakken is dan ook weinig zinvol.

Het provinciaal fietsnetwerk dat door de Provincie Oost-Vlaanderen is opgemaakt wordt in het gemeentelijk fietsnetwerk geïntegreerd.

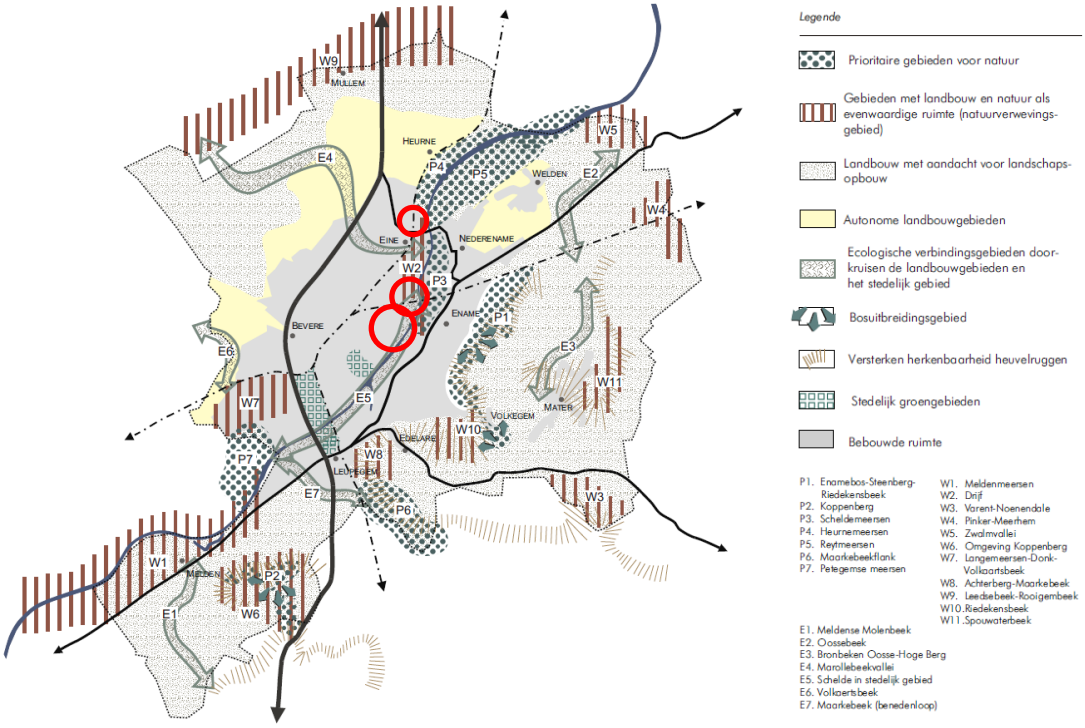
4.5.4. Gewenste structuur open ruimte

Oudenaarde beschikt nog over een groot aandeel ongeschonden open ruimte en een aantal belangrijke natuurlijke structuren. Eén van de meest waardevolle gebieden is de Scheldevallei. Tevens wordt gesteld dat de talrijke zichtrelaties die de verschillende delen van de open ruimte met elkaar in verbinding stellen belangrijk zijn. Om te komen tot een volwaardige natuurlijke en landschappelijke structuur voor Oudenaarde zullen een aantal acute knelpunten en tendensen (bv. verdwijnen kleine landschapselementen, ...) weggewerkt moeten worden.

Op de huidige potenties zal maximaal moeten worden ingespeeld:

- Rivier- en beekvalleien als drager van de landschappelijke structuur
- Afbakenen en beschermen van goed gestructureerde gehelen en kwaliteitsvolle gebieden voor natuurontwikkeling
- De landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de rurale open ruimte behouden en waar mogelijk versterken.
- Uitbouwen van een voldoende groot bosareaal.

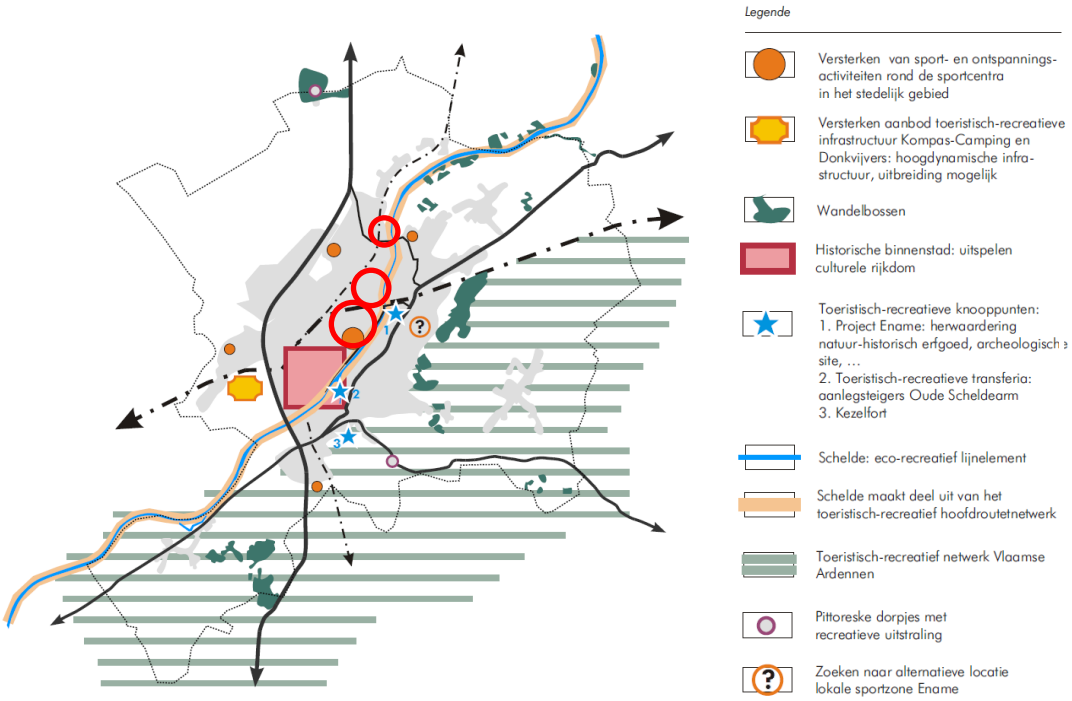
Eén van de prioritaire gebieden voor natuur zijn de Scheldemeersen.



Schematische weergave van de gewenste openruimtestructuur (Bron: GRS Oudenaarde)
De rode bollen tonen de locatie van de deelgebieden van het RUP aan.

4.5.5. Gewenste recreatief-toeristische structuur

Het plangebied is gelegen langs de Schelde en in de Scheldevallei. Het belang van de Schelde als ruimtelijk structurerend element voor Oudenaarde wordt in het GRS onderlijnd door de waterloop te selecteren als een grensoverschrijdend eco-recreatief lijnelement. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd de Schelde ook opgenomen in het toeristisch-recreatief hoofdroutenetwerk waarbij bij de uitbouw rekening zal gehouden worden met alle mogelijke toeristisch-recreatieve (lange-afstands)bewegingen. Vandaag de dag is de Schelde reeds drager van verschillende bestaande en potentiële toeristisch-recreatieve bewegingen. Het is de bedoeling deze 100% te benutten, ze verder uit te bouwen en ze te versterken. Daartoe staat de hoge kwaliteit en belevingswaarde van de Schelde en de omgeving voorop.



Schematische weergave van de gewenste toeristisch-recreatieve structuur (Bron: GRS Oudenaarde)
De rode bollen tonen de locatie van de deelgebieden van het RUP aan.

4.6. Mobiliteitsplan Oudenaarde (2011)

Het huidige mobiliteitsplan van Oudenaarde dateert van 2011 en heeft een duurzame mobiliteit tot doel. Het college van burgemeester en schepenen keurde op 4 november 2019 de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan goed.Tot op heden is het huidige mobiliteitsplan van kracht, welke volgende krachtlijnen hanteert:

- Doorgaand verkeer weren uit het centrum van de stad, o.a. door verkeerscirculatieve maatregelen.
- Het huidig parkeerbeleid verder te zetten van een vraagvolgend beleid naar een sturend en geïntegreerd beleid.
- Overslag van goederen via de waterweg verder uitbouwen.
- Stationsomgeving aanpakken volgens het STOP-principe[9].
- Doorstromingsmaatregelen zullen, indien nodig, getroffen worden om de doorstroming van de belbus te garanderen. Hierdoor wordt getracht om tegemoet te komen aan de doelstellingen van de basismobiliteit.
- Het fietsverkeer verder uitbouwen van een samenhangend, continu en comfortabel fietsnetwerk waarbij ook het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Op belangrijke locaties worden veilige fietsstallingen voorzien.

In het nieuwe mobiliteitsplan zal onder andere de verbinding van Ename met de N60 verder worden onderzocht. De cumulatieve effecten van het hele grondgebied Oudenaarde worden daarbij verder bestudeerd. De nieuwe verbinding tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat zal eveneens onderdeel uitmaken van voorliggend RUP. Het tracé van de verbinding wordt voorlopig indicatief weergegeven. Wanneer het tracé concreter is, zal het meegenomen worden binnen de plancontour van het deelplan Vande Moortel.

[9] Het stopprincipe stelt prioriteiten wat betreft de keuze voor een vervoersmiddel. Stappen krijgt de voorkeur, daarna Trappen (fietsen), vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot pas het privévervoer (auto).

5. RELEVANTE STUDIES EN PLANNINGSPROCESSEN

5.1. Woonbehoeftestudie (2018)

In 2018 heeft de stad aan SOLVA de opdracht gegeven om een woonbehoeftestudie op te maken. Een woonbehoeftestudie maakt een inschatting van de woonbehoefte in een bepaalde stad of gemeente. Deze studie[10] maakt een inschatting van de woningbehoefte in de stad Oudenaarde voor de periode 2018-2027, gebruik makend van de meest recent beschikbare bevolkingscijfers uit 2017, en laat toe om gefundeerde beleidsbeslissingen op het vlak van wonen te nemen.

De conclusie is dat er voldoende woonaanbod is voor de periode 2018-2027. De demografische en socio-economische ontwikkelingen en beleidsaanbevelingen uit deze studie zijn:

- Het bevolkingsaantal blijft toenemen, maar minder sterk als in het verleden. De stad heeft in de toekomsteen verouderde bevolking. Vooral het aandeel 65-plussers zal sterk toenemen, terwijl de actieve bevolking (20-64 jarigen) en de -20 jarigen in aandeel zullen afnemen.

  De vraag naar aangepast wonen voor senioren, gericht op levenslang wonen en woonzorg zal toenemen. Het voorzien van deze aangepaste woonvormen in het stedelijk weefsel in combinatie met voldoende aangepaste (zorg)voorzieningen, buiten- en ontmoetingsruimtes zorgt ervoor dat vereenzaming van ouderen wordt voorkomen en dat optimale omstandigheden worden gecreëerd om de nodige kwaliteit te bieden aan deze bevolkingsgroep.

- In het verleden heeft de gezinsverdunning zich in Oudenaarde sterker doorgezet dan gemiddeld in Vlaanderen. Dit blijft in de toekomst zo. De gezinsverdunning zorgt voor een grotere vraag naar kleinere woonvormen. Het aanbod dient afgestemd te worden op deze behoefte, maar moet nog steeds kwalitatief zijn. Het collectief organiseren van bepaalde functies kan ervoor zorgen dat de woonkwaliteit gegarandeerd blijft, ondanks de beperkte oppervlakte van het private gedeelte.

- Het bindend sociaal objectief voor Oudenaarde zal behaald worden bij afwerking van de geplande sociale woonprojecten. De vraag naar sociale huisvesting blijft wel aanwezig.

- De leefkwaliteit van woonwijken is een belangrijk aandachtspunt. Het is belangrijk in woonwijken diverse woonvormen te voorzien, waarbij zowel meergenerationeel wonen, inkomensgerelateerd wonen, kleinere woonvormen enzovoort samen voorkomen en plaats bieden voor oud, jong, alleenstaanden en gezinnen en waarbij de publieke groene ruimte zo is ingericht dat ze een goede ontmoetingsplaats vormt. Dit bevordert de sociale cohesie. De vraag naar inkomensgerelateerd wonen blijft groot. Het aanbieden van een divers aanbod afgestemd op de vraag is ook hier een blijvende uitdaging.

Ondanks dat er voldoende woonaanbod is, is het voeren van een aanbodbeleid in het kleinstedelijk gebied mogelijk. Dit kan beleidsmatig gestuurd worden. Wel wordt voorgesteld

[10] De conclusies van de woonbehoeftestudie worden hier kort omschreven. De volledige studie is terug te vinden op de website van de stad.

dat de voorkeur uitgaat naar reconversieprojecten[11] of nieuwe aansnijdingen die op mobiliteits- en voorzieningenvlak goed gelegen zijn.

5.2. Ruimtelijk-economische studie (2018)

Tegelijkertijd met de woonstudie heeft de stad door SOLVA een ruimtelijk-economische studie laten opmaken. De ruimtelijk-economische studie[12] onderzoekt de toekomstige vraag naar bijkomende ruimte voor bedrijvigheid op bedrijventerreinen in Oudenaarde. De focus ligt op regionale bedrijvigheid. Er worden twee tijdshorizonten genomen, namelijk 2025 en 2030.

De conclusie over het bestaande aanbod is dat:

- Het aanbod aan ruimte voor regionale bedrijvigheid in Oudenaarde op lange termijn 38,0 ha bedraagt. Dit cijfer omvat het nog te realiseren bedrijventerrein Bruwaan Noord. Het aanbod dat vandaag bouwrijp is, bedraagt 29,3 ha. Twee locaties zijn echter niet geschikt om ontwikkeld te worden. Het betreft een braakliggend terrein op het bedrijventerrein Meersbloem dat gebruikt wordt als laadkade en het niet-ontwikkelde deel van het bedrijventerrein Hauwaert-Varent dat omwille van zijn ligging buiten het kleinstedelijk gebied niet geschikt is voor nieuwe ontwikkelingen. Na het uitvoeren van deze correctie rest er nog 26,8 ha, waarvan het grootste deell (20,3 ha) gevormd wordt door het bedrijventerrein Galgestraat, de voormalige bedrijfssite Santens. Naast enkele verspreid gelegen restpercelen en leegstaande panden (1,8 ha) zijn op de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II en Eine Stationsplein 2/1 5/7 respectievelijk nog 2,6 ha en 1,9 ha beschikbaar. Daarnaast houden de bedrijven in Oudenaarde 14,7 ha bedrijfsruimte in eigendom als uitbreidingsreserve. Een gedetailleerde locatiestudie kan inzicht bieden in welke mate deze terreinen op korte of middellange termijn (her)ontwikkeld kunnen worden.

De conclusie van de vraagzijde is dat:

De gebruikte methode om de vraag aan ruimte voor bedrijvigheid op bedrijventerreinen in Oudenaarde te berekenen, is gebaseerd op zowel demografische als economische projecties. Volgende parameters zijn in rekening gebracht:

- De open bevolkingsprognose voor de stad Oudenaarde;
- De jobdensiteit op bedrijventerreinen en het aandeel jobs op bedrijventerreinen ten opzichte van de totale tewerkstelling blijven ongewijzigd; een toename van de werkzaamheidsgraad en de jobratio (het aantal jobs per 100 inwoners op de arbeidsleeftijd 20 tot 64 jaar).

Op basis van dit scenario wordt de nettovraag naar ruimte voor bedrijvigheid in Oudenaarde tot 2025 geschat op 15 ha. Volgens ditzelfde scenario is er nog een bijkomende vraag van 4 ha bedrijventerrein tegen 2030. Met een conversiefactor van 1,3 om van netto naar bruto bedrijfsoppervlaktes te gaan – dit omvat onder meer wegenis en groenbuffering – bedraagt de vraag naar bijkomende ruimte voor bedrijvigheid 19,5 ha tegen 2025. Tegen 2030 wordt een bijkomende vraag van 5,2 ha verwacht. Samen maakt dit 24,7 ha vraag naar ruimte voor bedrijvigheid tegen 2030.

De confrontatie tussen de vraag en aanbod aan ruimte voor regionale bedrijvigheid toont aan dat de stad Oudenaarde theoretisch gezien tot 2030 over voldoende juridisch aanbod beschikt om de vraag naar ruimte voor regionale bedrijvigheid op te vangen. In het kader van

[11] Reconversieprojecten: projecten waarbij er een omschakeling zal gebeuren. Bijvoorbeeld een oude bedrijfssite die omgeschakeld wordt naar een woonplek

[12] De conclusies van de ruimtelijk-economische studie worden hier kort omschreven. De volledige studie is terug te vinden op de website van de stad.

dit ruimtelijk uitvoeringsplan is het wel belangrijk om mee te delen dat een groot deel van dit juridische aanbod zich bevindt op het bedrijventerrein Galgestraat (site Santens).

De studie geeft aan dat als deze site als bedrijventerrein wordt ingericht, de ontsluiting ervan op het hogere wegennet via residentiële woonomgevingen gebeurt. Bovendien grenst het langs de westzijde aan een woongebied. Zowel de bovenlokale bereikbaarheid als de lokale inpassing vormen aandachtspunten die mogelijks potentiële beperkingen met zich meebrengen bij de herontwikkeling van de site als regionale bedrijvenzone.

Indien er zoals in de planopties van dit ruimtelijk uitvoeringsplan geopteerd wordt om hier slechts een beperkt segment aan bedrijvigheid toe te laten omwille van de verweefbaarheid met het woonweefsel of slechts een deel van de site opnieuw als bedrijvenzone in te vullen, dient er mogelijks elders bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid bijkomen.. In voorliggend RUP wordt alvast bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid gecreëerd in het deelplan 'Steenbakkerij Vande Moortel', weliswaar maar in functie van de uitbreiding van één bedrijf.

Minstens een deel van de bijkomende vraag naar ruimte kan opgevangen worden door te streven naar het verhogen van de ruimte-efficiëntie op de bestaande bedrijventerreinen door onder meer de (her)ontwikkeling van braakliggende en leegstaande percelen of via bijvoorbeeld het inzetten op bijkomende bouwlagen. Hierbij kan gewezen worden op de ruimte die als uitbreidingsreserve door bedrijven in eigendom wordt gehouden of percelen die slechts deels in gebruik zijn of slechts deels een economische functie vervullen. Een gedetailleerde locatiestudie kan inzicht bieden in welke mate deze terreinen op korte of middellange termijn (her)ontwikkeld kunnen worden.

Voor deze laatste twee aspecten hebben de Provincie en de Stad Oudenaarde het project 'Bedrijvigheid Oudenaarde' opgericht.

5.3. Project 'Bedrijvigheid Oudenaarde'

Om het aantal arbeidsplaatsen in Oudenaarde minstens te kunnen behouden, is het belangrijk dat (regionale) bedrijven een plaats blijven vinden binnen het stedelijk gebied.

Het project 'Bedrijvigheid Oudenaarde'[13] wil in de eerste plaats nagaan hoe op de bestaande (regionale) bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied Oudenaarde meer kan gedaan worden op dezelfde ruimte. Het gaat hierbij om het terug op de markt brengen van niet-gebruikte gronden, het vermijden van zonevreemde handelsactiviteiten, het toestaan van hogere bebouwing, het toestaan van kleinere eenheden, een multifunctionelere invulling, … Het project wil ook kansen om bestaande (regionale) bedrijventerreinen klimaatgezonder te maken aangrijpen. SOLVA voert hierover in samenwerking met de Provincie en de Stad een onderzoek op de bestaande (regionale) bedrijventerreinen Bruwaan–Ring II, Lindestraat, Hoge Bunders, Coupure en Meersbloem.

Dat onderzoek bestaat uit twee delen:

- Ruimtelijke analyse en SWOT-analyse en het uitwerken van maatregelen, strategieën en tools. Dit eerste gedeelte is afgerond.
- Uitwerken van concrete haalbaarheidsstudies en een maatregelenmatrix. Dit tweede gedeelte is eveneens afgerond..

[13] Het project 'Bedrijvigheid Oudenaarde' is lopende. Voor een actuele stand van zaken rond dit project wordt verwezen naar de website van de provincie.

Verder zijn er regionale bedrijfsactiviteiten die op vandaag niet de juiste bestemming hebben en dus zonevreemd zijn. Het project wil ook een oplossing bieden voor die zonevreemde regionale bedrijfsactiviteiten. Het gaat hierbij vooral over het bedrijventerrein ‘Coupure’.

5.4. Ontwikkelingen met impact op plangebieden

In de stad zijn er verschillende woonontwikkelingen die in de pijplijn zitten of lopende zijn. Volgende ontwikkelingen kunnen een impact hebben op de plangebieden:

5.4.1. Ontwikkeling Scheldekop

Het project is gelegen in de Bourgondiëstraat langs de Schelde. Het project omvat in totaal 206 woonentiteiten. Scheldekop bestaat uit 3 fasen (Blok A, B en C). Blok A (95 appartementen) is gerealiseerd en volledig bewoond, Blok C (35 appartementen en 10 ééngezinswoningen) is in oprichting en voor Blok B (66 appartementen) werd deze zomer een vergunning afgeleverd. De inrichting voor Blok B bevindt zich momenteel in beroepsprocedure.

Foto van project Scheldekop

5.4.2. Ontwikkeling Saffrou

De site Saffrou betreft een reconversieproject. Het project is gelegen in de Dijkstraat nabij de stationsomgeving en zal gefaseerd ontwikkeld worden. Het is een gemengde ontwikkeling, waar er plaats is om te wonen en te werken.

De site zal in totaal bestaan uit 265 woonentiteiten. De omgevingsvergunningen voor de eerste fase zijn afgeleverd. De eerste fase betreft de oprichting van 29 eengezinswoningen

en 3 urban villa's[14] (met 16, 18 en 21 appartementen). De terreinaanlegwerken zijn inmiddels al gestart.

Visualisatie van de ontwikkeling Saffrou

6. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

6.1. De Scheldevallei

De drie deelgebieden zijn gelegen in de Scheldevallei. De Scheldevallei wordt nu beschouwd als een fragmentarisch lappendeken waarin actoren en programma's opereren binnen hun eigen territorium. Fragmenten worden mentaal en fysiek sterk van elkaar gescheiden door zware mobiliteitsassen, kwistig ruimtegebruik en een gebrek aan kwaliteitsvolle ruimtes aan het water. De open ruimte wordt beschouwd als moeilijk toegankelijke achterkant van de stad, terwijl dit alternatief stadsweefsel net door haar centrale ligging bijzonder potentieel biedt in het herdenken van stedelijk leven in een regionale stad.

6.2. Plangebied 'Site Alvey'

De site Alvey wordt gekenmerkt door een paar bijzondere fabriekshallen die een architectonische waarde hebben, al zijn ze niet in de beste staat. Bovendien is de verweving van de site met de bebouwing van individuele huizen rondom rond bijzonder. Deze verweving is historisch gegroeid en kan mits juiste invulling en aandacht voor de mobiliteitseffecten een enorme meerwaarde zijn voor de 21ste -eeuwse visie op de stad. De nabijheid van het station Eine is een troef.

Othofoto Site Alvey met situering afbeeldingen bestaande situatie

01 — Zicht vanaf de straat

02 — De fabriekshallen met architectonische waarde

03 — Straatbeeld

04 — Ontsluiting van natuurgedeelte op de site

05 — Landschap omheen de site

06 — Zicht langs de straat

Afbeeldingen bestaande situatie Site Alvey

De open pleinruimte en het natuurgebied aan de Scheldearm maken de site als onderdeel van de Scheldevallei af. De eigenaars wensen om de site als woonplek te ontwikkelen. De grootte van de site is niet ideaal om deze voor watergebonden bedrijvigheid in te zetten. Ze is niet alleen te klein maar ligt ook niet in de buurt van een goede aanlegkade. De strategische locatie van deze site is de poort tot het park op de overgang met het buitengebied langs de Schelde in het Noorden. Het heeft heel wat potentieel voor de verdere invulling ervan.

Bij het bezoek van de site stellen we vast dat er twee bijzondere hallen op de site aanwezig zijn. De twee meest westelijke hallen in baksteen en staal zijn bijzondere gebouwen met interessante dakkoepels. Ze kunnen een aanleiding zijn tot een karaktervolle herbestemming en ‘placemaking’ van de site. Recent werd een sloopvergunning afgeleverd voor de gebouwen gelegen op de site. Het behoud van de aanwezige schouw en het hergebruiken van een aantal waardevolle palen werden vooropgesteld.

6.3. Plangebied ‘Steenbakkerij Vande Moortel’

De huidige steenbakkerij maakt gebruik van de waterkade om klei en andere grondstoffen zoals zand te lossen. De site zelf is erg ruw van aanblik: volgestorte grachten met steenafval, talrijke paletten steen staan buiten opgesteld, fout geparkeerde auto’s, het fietspad is vervuild door het laden en lossen enz. Op dit moment bouwt de fabriek een nieuwe toonzaal/ kantoorgebouw aan het water. De vraag om uit te breiden met een tweede productielijn past niet in de huidige bestemming volgens het gewestplan (ontginningsgebied met nabestemming natuur), maar kan een mooie oplossing zijn om meer watergebonden industrie in het gebied te verzekeren. In het algemeen zijn uitbreidingen op de site Vande Moortel enkel mogelijk in functie van de al aanwezige steenbakkerij en dus niet voor de vestiging van andere bedrijven. Er is wel meer zorg nodig voor de beeldwaarde van de fabriekssite en de kleine landschapselementen rondom de site.

In de directe nabijheid van de steenbakkerij bevinden zich het containerpark van de stad Oudenaarde en het waterzuiveringsstation van Aquafin.

Othofoto Steenbakkerij Vande Moortel met situering afbeeldingen bestaande situatie

01 — Opslag afgewerkte producten

02 — Ruwe aanblik van de site

03 — Vervoer via Schelde

04 — Ruwe aanblik van de site

05 — Ruige landschap op de site

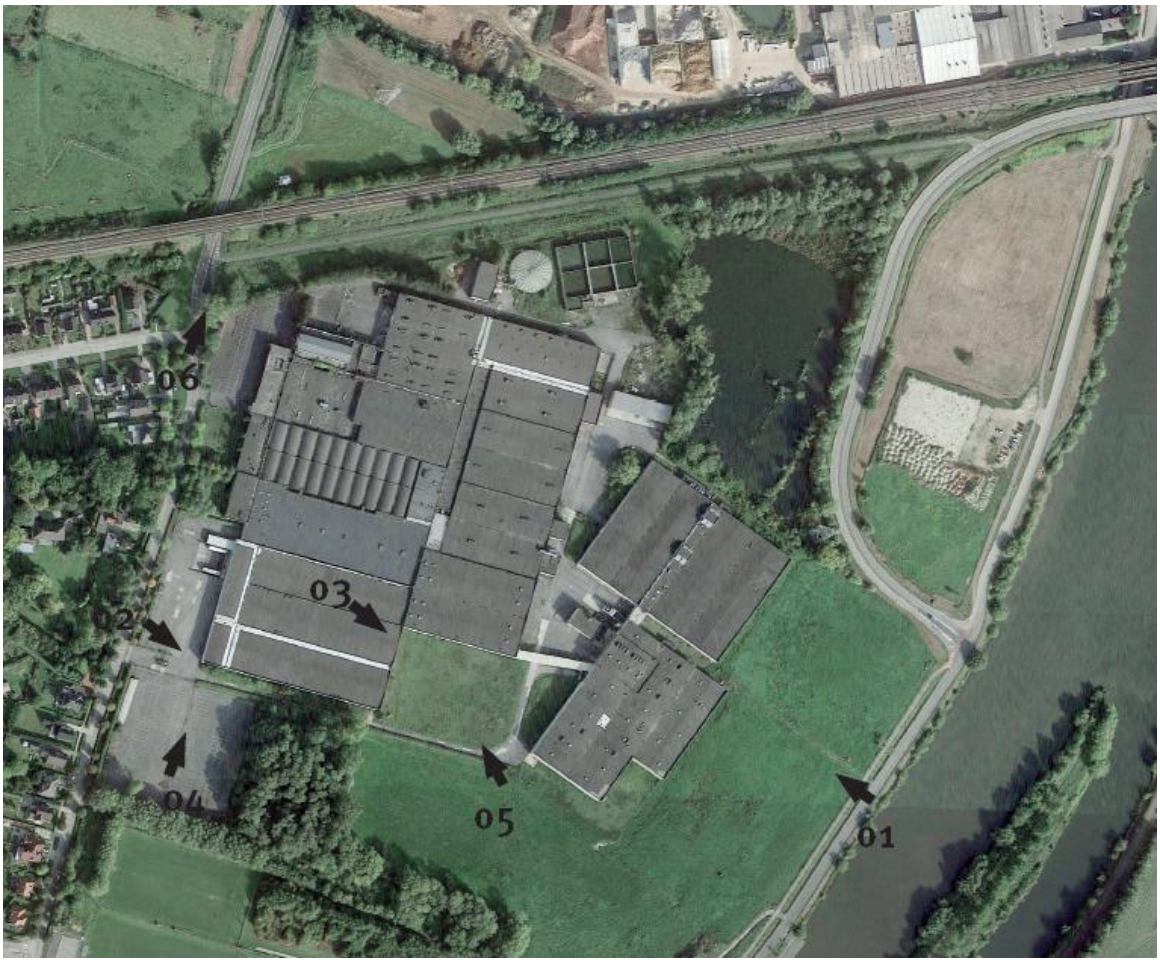
06 — Logistieke ontsluiting op de site

Afbeeldingen bestaande situatie Steenbakkerij Vande Moortel

6.4. Plangebied 'Site Santens'

De site Santens betreft een voormalige badstoffenfabriek en kende in zijn gloriejaren een grote tewerkstelling. De laatste jaren wisselde het een paar keer van eigenaar. Op dit moment vinden er logistieke activiteiten zoals de opslag van het bedrijf Samsonite plaats i en is er een schoolgevestigd. De geschiedenis van deze site en haar toekomstige invulling leeft sterk bij de bewoners.

Velen zien baat in een nieuwe woonplek in de stad, maar ook de vraag naar de toekomst van de economie in Oudenaarde gaat over de lippen. De huidige gebouwen zijn gesloten van aard en hebben enkel aan de Galgestraat een voorkant en toegangen. De site bestaat ook uit een groot deel open ruimte en heeft een vijver aanwezig. Opvallend is de mobiliteitsinfrastructuur nl. de bypass van de Lotharingenbrug die de Lotharingenstraat met de Scheldekant verbindt. Langs de spoorweg is er een fietsverbinding die de rechteroever met de linkeroever verbindt.



Othofoto Site Santens met situering afbeeldingen

01 — Zicht vanaf de Schelde

02 — Zicht vanaf de straatkant

03 — Fabriekshallen

04 — Parking aan de straatkant

05 — Zicht binnenin de site

06 — Plek waar de site afgesneden wordt door de spoorweg

Afbeeldingen bestaande situatie Site Santens

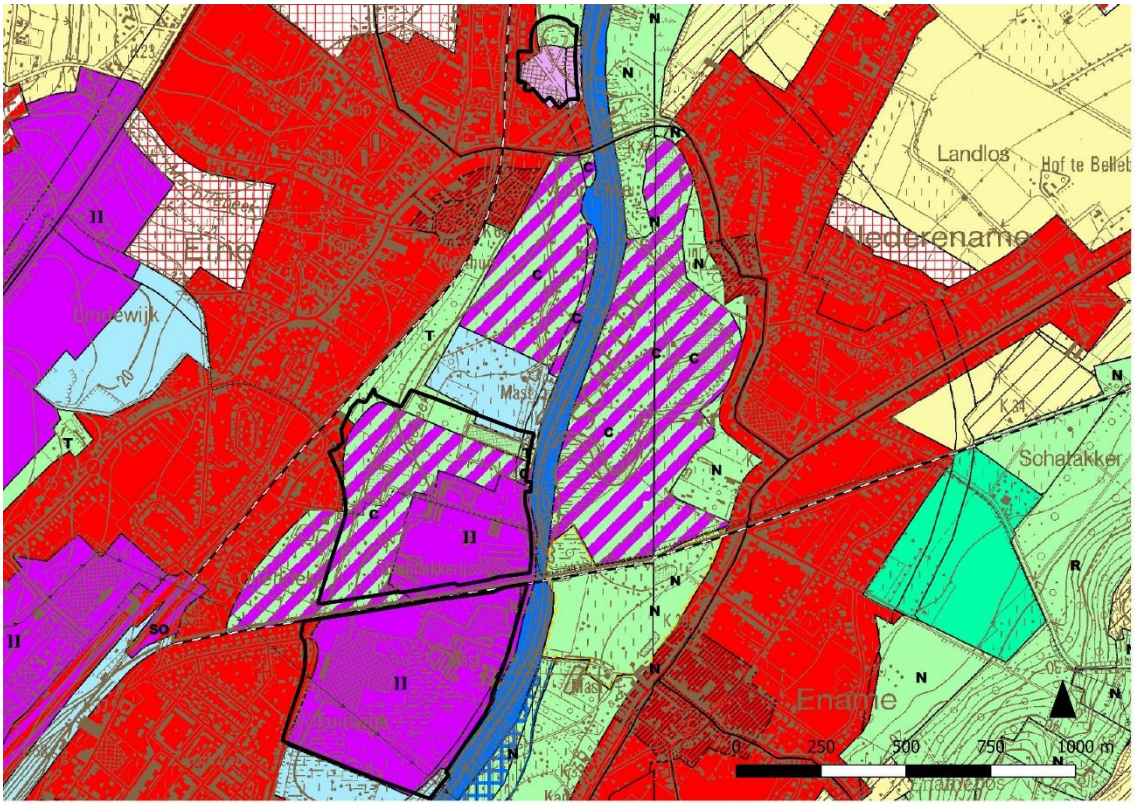
7. JURIDISCHE TOESTAND

7.1. Gewestplan

Oudenaarde is gelegen in het gewestplan ‘Oudenaarde’, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 24 februari 1977 en de gewestplanwijzing van 29 oktober 1999.

Op het gewestplan zijn de plangebieden van het GRUP Linkeroever gelegen in volgende zones:

- Plangebied ‘site Alvey’ in natuurgebied, in een zone voor ambachtelijke bedrijven en voor kleine en middelgrote ondernemingen en in woongebied.
- Plangebied ‘steenbakkerij Vande Moortel’ ligt in een zone voor milieubelastende industrie, in ontginningsgebied met nabestemming natuur, in woongebied, in een bufferzone en een zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Plangebied ‘site Santens’ ligt hoofdzakelijk in een zone voor milieubelastende industrie. Daarnaast ligt ze ook in woongebied en in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen.



Gewestplan van plangebieden en omgeving

7.2. BPA’s en RUP’s

7.2.1. Provinciaal RUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde’

In uitvoering van het stedelijke gebieden beleid van het RSV, wordende precieze grenzen van de stedelijke gebieden in Vlaanderen vastgesteld. De Provincies kregen de opdracht van de Vlaamse overheid om deze grenzen vast te stellen voor de kleinstedelijke gebieden. Zo is ook voor Oudenaarde bepaald waar de grenzen van het stedelijke gebied precies liggen. Door het PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde’ (20/03/2009) is een

afbakeningslijn vastgesteld die de contouren aangeeft van het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde. Binnen deze afbakening zijn groei, concentratie en verdichting wenselijk.

De visie op en het ruimtelijk concept voor het kleinstedelijk gebied Oudenaarde werd geformuleerd op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en de planningscontext, maar ook vanuit de prioriteiten die de verschillende beleidsniveaus onderkenden tijdens het proces.

VISIE

Het kleinstedelijk gebied Oudenaarde speelt een belangrijke rol in het Zuidelijk Open-ruimtegebied van Oost-Vlaanderen.
Oudenaarde moet ook verder worden ondersteund als toeristische en recreatieve pool in het Zuidelijk Open-Ruimtegebied, waarbij complementariteit met Zottegem, Ronse en Geraardsbergen wordt nagestreefd.

Oudenaarde als stad is op zichzelf een cultuurcentrum. De feitelijke aanwezigheid van winkelstraten, een aantal historische gebouwen en museums vormen de basis. Het archeologisch park Ename, samen met het Centrum Ronde Van Vlaanderen, kan voor Oudenaarde een toeristische trekpleister worden. Het uitbouwen van een stedelijk toeristisch-recreatief netwerk is het streven. Het stedelijk gebied van Oudenaarde zelf is reeds een belangrijk verblijfsknooppunt voor de regio.

Oudenaarde is de economische motor in het westelijke deel van het zuidelijk open-ruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en de open-ruimtepotenties (Scheldevallei).

Oudenaarde vervult ook duidelijk een centrumfunctie voor onderwijs, tewerkstelling en medische verzorging ten aanzien van de omliggende gemeenten Zingem, Wortegem-Petegem, Horebeke, Maarkedal. Bovenlokale bedrijven in deze gemeenten die ruimtelijk ter plaatse niet inpasbaar zijn, moeten een plaats krijgen binnen het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde.

Het is de bedoeling om de vraag naar ruimte voor woningen eerder in het stedelijk gebied Oudenaarde op te vangen dan de open ruimte in het buitengebied aan te tasten door grootschalige verkavelingen.

Oudenaarde streeft naar een imago van een dynamisch stedelijk centrum. Een stedelijk centrum versus platteland. Een centrum gelegen aan de Schelde en ontstaan dankzij de Schelde. De voeling van Oudenaarde met de Schelde moet weer duidelijk worden. Eén van de doelstellingen is dan ook de Schelde terug op te nemen in het stedelijk gebeuren, er nieuwe functies aan te geven en er een volwaardig stadselement van te maken. De vervoersfunctie van de Schelde moet ook opnieuw worden versterkt.

Daarnaast kan zij ook andere functies zoals natuur in de stad, een recreatieve functie of een begeleidende woonfunctie opnemen in de toekomst (“wonen aan het water”).

RUIMTELIJKE CONCEPTEN

Het ruimtelijk concept geeft de ruimtelijke uitwerking van de visie en bevat de ontwikkelingsrichting voor het kleinstedelijk gebied. Met het ruimtelijk concept als referentiekader wordt de gewenste ontwikkeling inzake verkeer en vervoer, wonen, bedrijvigheid en groen verder uitgewerkt.

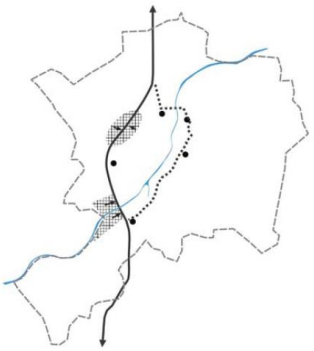
Volgende ruimtelijke concepten zijn voor Oudenaarde van toepassing:

1. Versterken van het stedelijk gebied: Stedelijke ovaal met een stedelijk kerngebied in het brandpunt.

   Het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde wordt opgesplitst in:
   - woonkernen in het ovaalvormig randstedelijk gebied : Bevere, Leupegem, Eine, Nederename en Ename. worden mee opgenomen in het stedelijk gebied omwille van de huidige (en deels ook historische) ruimtelijk-morfologische en functionele band.
   - In het brandpunt van deze “stedelijke ovaal” bevindt zich het meer verstedelijkt gebied met de historische kern, de Sint-Jozefwijk en Pamele
   - Het handels- en dienstencentrum bevindt zich op zijn beurt in het brandpunt van dit kerngebied

   Voor het stedelijk gebied gelden de volgende doelstellingen:
   - versterken van het kernstedelijk gebied als handels- en dienstencentrum. Op de as station-Markt-Pamele zijn heel wat stedelijke voorzieningen aanwezig. Het versterken van deze diverse stedelijke functies is van essentieel belang voor het functioneren van het kernstedelijk gebied evenals het randstedelijk gebied.
   - kernstedelijk gebied uitbouwen als toeristisch knooppunt evenals bepaalde gebieden in het randstedelijk gebied (kompas-camping, Ename-centrum, …)
   - streven naar inbreiding, verdichting, reconversie en differentiatie bij het stedelijk wonen,
   - wonen aan de rand richten op de bovenlokale voorzieningen die het kerngebied aanbiedt,
   - behoud van de identiteit de woonkernen gelegen binnen het stedelijk gebied.

2. N60 als drager van doorgaand verkeer en economische activiteiten

   De N60 is de belangrijkste weg voor de ontsluiting van Oudenaarde. Deze doorgaande verbindingsas fungeert ook als drager van de economische activiteiten.

   In het RSV werd de N60 geselecteerd als primaire weg I. Dit betekent dat de bovenlokale ontsluiting van Oudenaarde wordt afgestemd op deze verbindingsas.

   Door de goede ontsluitings- en bereikbaarheidsmogelijkheden en de reeds aanwezige bedrijvigheid dienen zones voor regionale bedrijvigheid langs de N60 worden gevestigd. Deze mogelijkheden langs de N60 dienen optimaal te worden benut teneinde de economische kracht van Oudenaarde te versterken.

3. De Scheldevallei uitbouwen als groene hoofdader doorheen het stedelijk gebied

Herstellen van de herkenbaarheid en benadrukken van de aanwezigheid van de Schelde in het stedelijk gebied, rekening houdende met de natuurwaarden van de Scheldevallei staat hier voorop. De Schelde vallei is een ruimtelijk open zone die de bebouwde zones ruimtelijk van elkaar scheidt, maar tevens ook verbindt. Het stedelijk weefsel in Oudenaarde is gegroeid rond en dankzij de Schelde. Deze historische verbondenheid met de vallei dient bewaard en versterkt te worden. De Scheldevallei dient als drager van ecologische waarden die vanuit het buitengebied diep het stedelijk gebied van Oudenaarde binnendringen.

Het gebruik van de Scheldevallei dient te worden afgestemd op de laag van het stedelijk gebied die ze doorsnijdt. Waar de Schelde door het minder dense stedelijke gebied loopt, heeft de vallei vooral een ecologische functie en een zacht recreatieve functie. In het kerngebied moet de breuklijn door de rechtgetrokken Schelde worden geheeld. (bv project De Ham, Scheldekop).

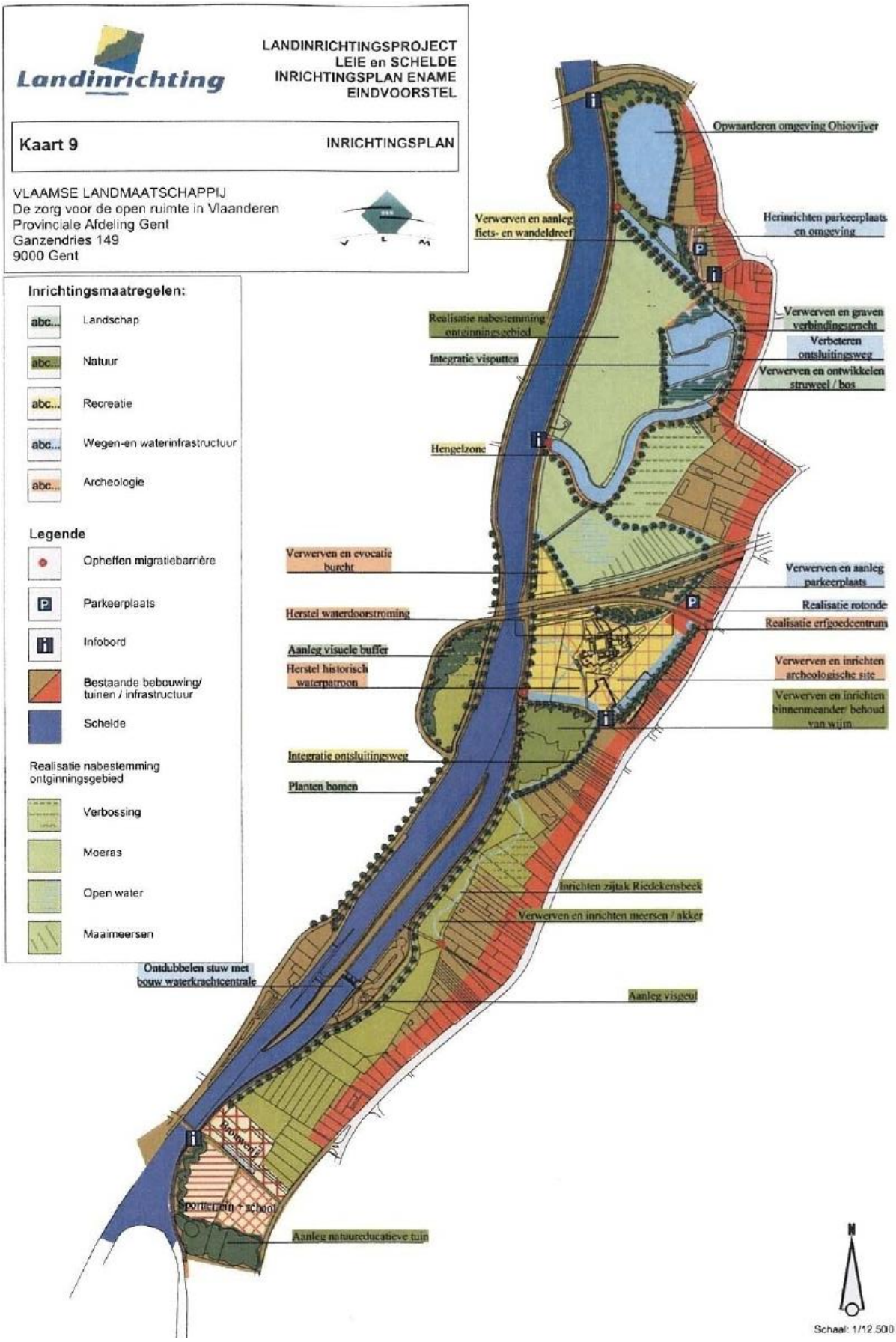
De Schelde is de drager van de toeristische activiteiten in en rond het stedelijk gebied. Deze activiteiten en hun dynamiek richten zich naar hun plaats binnen het stedelijk gebied. Hoe dichter bij de kern van het stedelijk gebied hoe dynamischer de activiteiten worden. Verder van de kern heeft de Schelde vallei een zacht-recreatieve functie

Hoewel de Schelde ook een belangrijke transportas is en verschillende bedrijventerrein gelinkt zijn of worden aan het transport over het water (Meersbloem, Coupure, Galgestraat) blijft de openruimtefunctie van de Scheldevallei binnen het stedelijk gebied prioritair. Er is geen plaats meer voor nieuwe economische ontwikkelingen langs de Schelde.

In de toelichtingsnota wordt ook verwezen naar het landinrichtingsproject Ename. Het inrichtingsplan Ename, opgesteld door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) is onderdeel van het landinrichtingsproject Leie & Schelde. Een beperkt deel van Oudenaarde (Welden, Heurne) is daarbij betrokken (944 ha). ‘Landinrichting’ betekent de coördinatie en sturing van de verschillende inspanningen en initiatieven, die diverse besturen (kunnen) nemen in landelijke gebieden, recreatiegebieden, woongebieden met landelijk karakter en ontginningsgebieden. (VLM 1994).

Het inrichtingsplan Ename omvat de oostelijk deel van de Scheldevallei tussen het centrum van Oudenaarde en de Ohio-brug te Nederename. Hier bevindt zich o.a. de archeologische site Ename en verschillende reeds ontgonnen of nog te ontginnen kleigebieden. Het plan werd goedgekeurd bij MB van 22 april 2004.

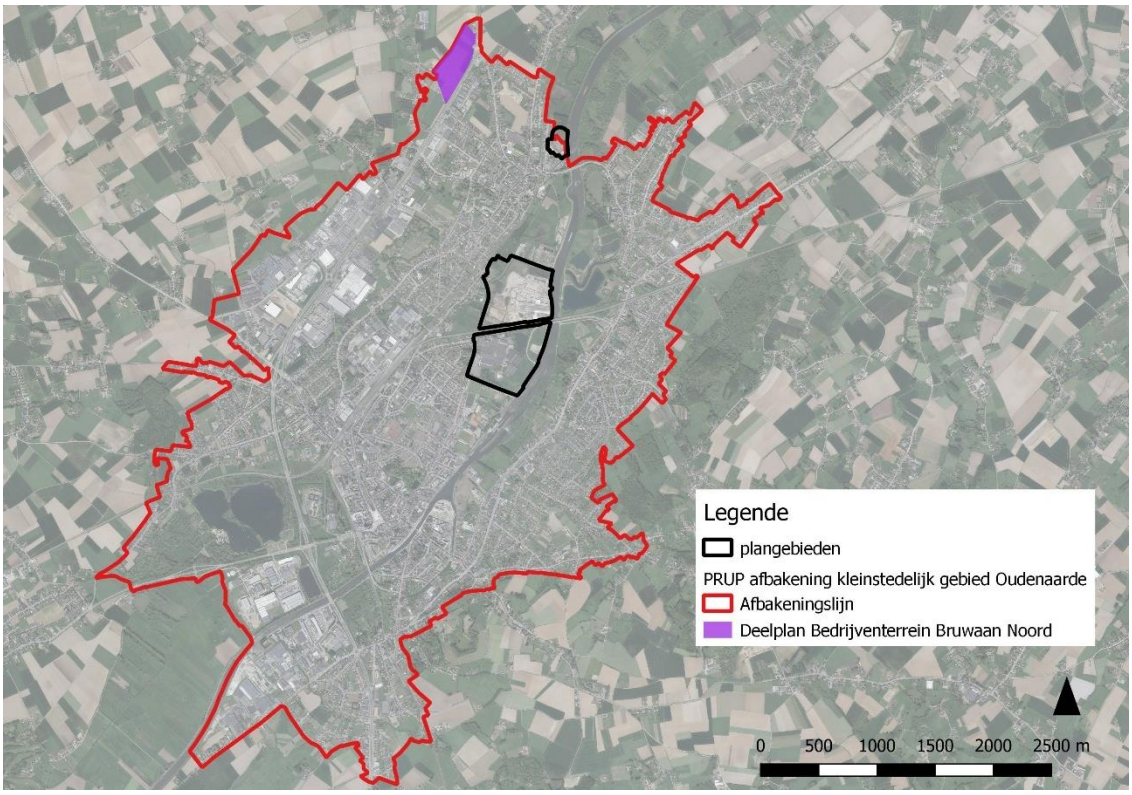
Het inrichtingsplan beoogt de realisatie van een landschappelijk herkenbare Scheldevallei in haar historische context, met aandacht voor natuur en landschap in relatie met het Bos t’Ename. Natuurlijke en cultuurhistorische karakteristieken zullen eveneens als drager fungeren voor het recreatieve medegebruik. De archeologische site wordt wetenschappelijk en –rekening houdend met de historische randvoorwaarden – toeristisch verder uitgebouwd als een erfgoedcentrum.



Inrichtingsplan Ename

Het provinciaal RUP telde een afbakeningslijn en 4 deelRUP's (Diepenbeek, Coupure, Bruwaan West en Bruwaan Noord). De deelRUP's Diepenbeek, Coupure en Bruwaan West werden door de Raad van State vernietigd.

De plangebieden liggen, met uitzondering van het stuk natuurgebied op de site Alvey, volledig binnen het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde.

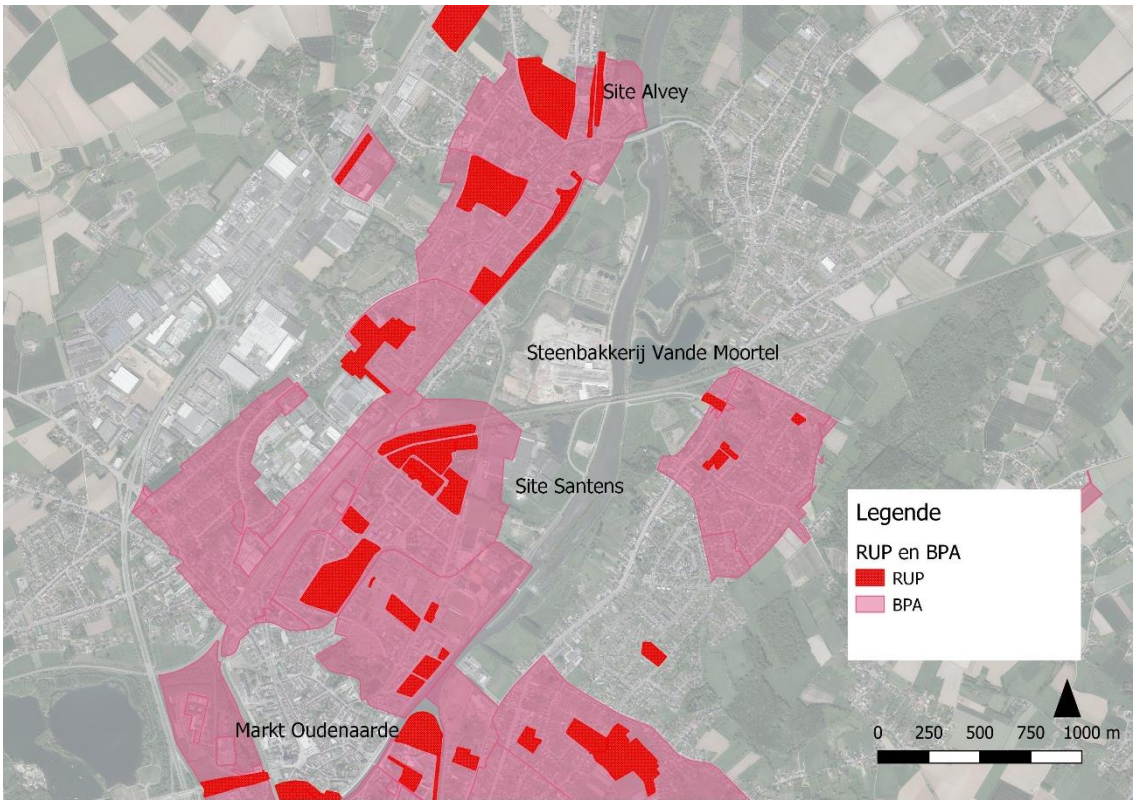


Huidige juridische toestand afbakening Kleinstedelijk Gebied Oudenaarde ter hoogte van de plangebieden

7.2.2. BPA's in de omgeving

In of in de onmiddellijke omgeving van de plangebieden zijn volgende bijzondere plannen van aanleg (BPA's) van toepassing:

- Het plangebied 'site Alvey' ligt volledig in het BPA '2/1 Eine stationsplein' (25/07/1997). De site is in 4 bestemmingen ingedeeld, nl. in een ambachtelijke zone, een bouwvrije zone, een bufferzone en een zone voor natuurgebied. Het meest noordelijke deel van het plangebied dat nabij het natuurgebied Heurnemeersen ligt, ligt in een bufferzone en een zone voor natuurgebied.
- In de onmiddelijke omgeving van het plangebied 'Steenbakkerij Vande Moortel': het BPA '½ Nieuwe Eindries' (5/02/1993)
- Het plangebied 'Site Santens' ligt gedeeltelijk in het BPA '½ Nieuwe Eindries' (5/02/1993). Het deel BPA is gelegen nabij de Galgestraat. Daar ligt een bouwvrije zone en een industriezone. In het zuidelijk deel dat grenst aan het sportcomplex is er een bufferzone voorzien. De nabijgelegen tuinwijk en een deel van het sportcomplex zijn tevens in dit BPA gelegen.



BPA's en RUP's ter hoogte van de plangebieden

Site Alvey in het BPA '2/1 Eine stationsplein' (25/07/1997)

Site Santens in het BPA '½ Nieuwe Eindries' (5/02/1993)

In de plangebieden liggen geen gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP's).

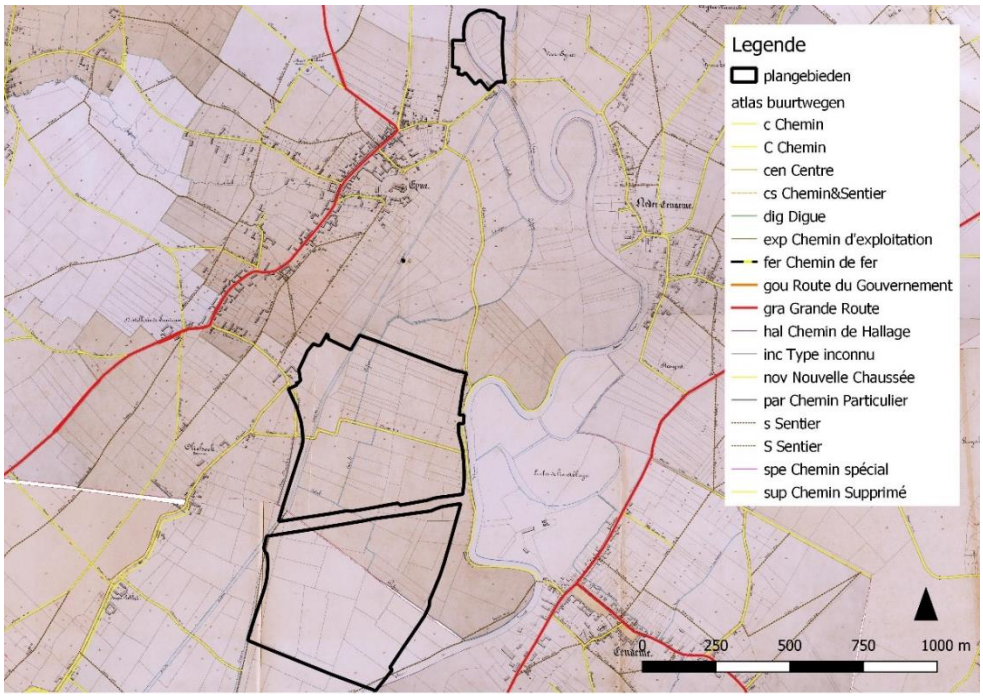
7.3. Verkavelingsvergunningen

In het plangebied zijn geen goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingsvergunningen gelegen.

Verkavelingen ter hoogte van de plangebieden

7.4. Buurt- en voetwegen

In het plangebied ligt één buurtweg. Deze ligt in het plangebied van de steenbakkerij Vande Moortel.



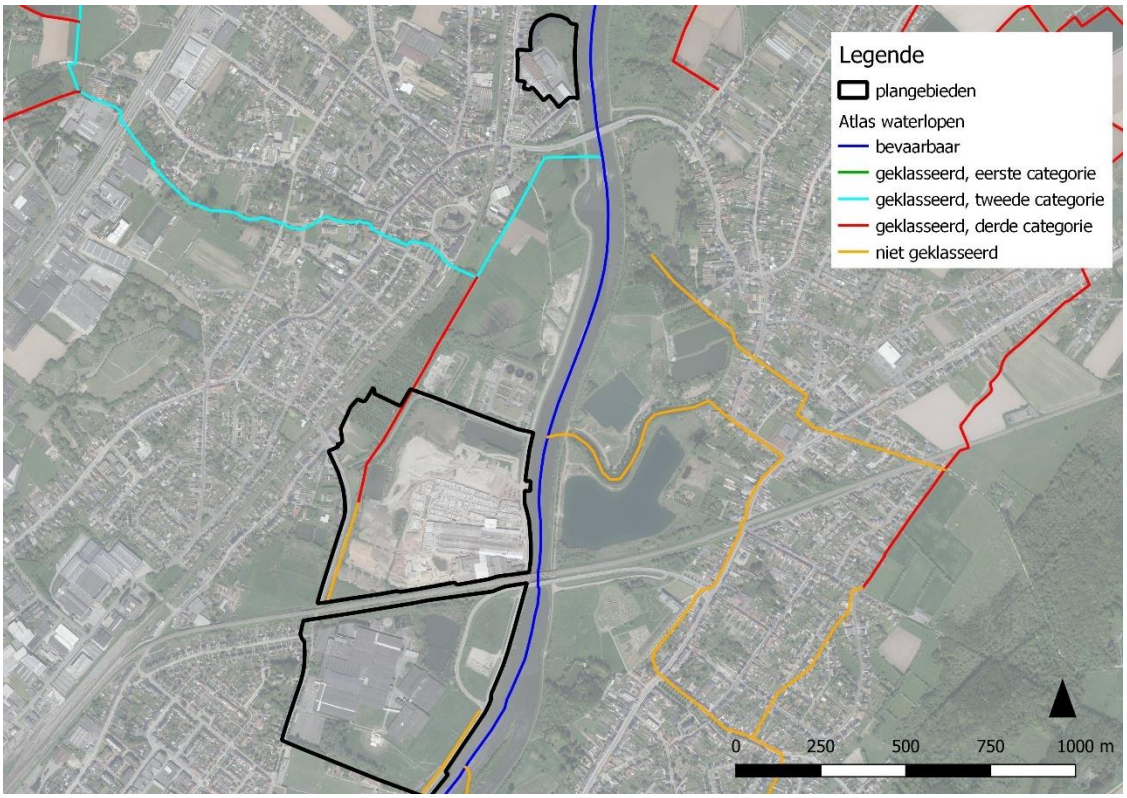
Atlas der buurtwegen ter hoogte van plangebieden

7.5. Watersysteem

De plangebieden liggen buiten het ambtsgebied van een polder- of wateringbestuur. O.a. volgende wetgeving m.b.t. de waterlopen is hier van toepassing:

- wet op de onbevaarbare waterlopen zoals opgenomen in het verzameldecreet van 29 juni 2019 die stelt dat:
    - aangelanden van de waterlopen verplicht zijn, zonder recht op schadevergoeding, binnen een strook van 5 m:
        - doorgang te verlenen aan de waterloopbeheerder
        - op hun eigendommen de maai- en ruimingsspecie te aanvaarden afkomstig uit de waterloop, voor zover deze producten niet schadelijk zijn voor het milieu
        - werktuigen en materialen nodig voor het uitvoeren van werken aan de waterloop te laten plaatsen
    - buitengewone werken van verbetering of wijziging aan geklasseerde waterlopen maar mogen uitgevoerd worden na machtiging van de deputatie
- provinciaal reglement van 27 mei 1955 dat stelt dat beplantingen, bouwwerken of herstellingen aan geklasseerde waterlopen binnen een strook van 3 m vanaf hun uiterste boord zonder voorafgaande toelating van het gemeentebestuur verboden zijn

In het plangebied 'Steenbakkerij Vande Moortel' loopt de waterloop de Leebeek. Deze beek kent 2 verschillende categorieën. Lang de Oliehoekstraat is dit een niet geklasseerde beek. Deze beek wordt in het noorden een beek van 3de categorie. Ten oosten van het plangebied Santens is er een niet geklasseerde rietgracht gelegen. In het oosten grenzen de plangebieden aan de (Boven)Schelde, een bevaarbare waterloop.



Waterlopen ter hoogte de plangebieden

De VEN-gebieden, Ramsar, vogelrichtlijn- en habitatrichtlijngebieden alsook de beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen worden in de effectenbeoordeling (hoofdstuk 11) besproken.

8. PROJECT ‘MASTERPLAN OUDENAARDE LINKEROEVER’

Zoals reeds meegegeven willen de Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Oudenaarde samen werken aan een nieuwe ruimtelijke toekomst voor het gebied Oudenaarde Linkeroever. Via samenwerkingsovereenkomsten werken ze samen aan een maatschappelijk gedragen plan dat een duurzame ruimtelijke ontwikkeling moet garanderen. Daarnaast willen de Provincie en de Stad binnen het project ook een realisatiegericht actieprogramma uitvoeren.

8.1. Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark

In het voorjaar van 2019 werd het Ruimtelijk raamwerk ‘Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark’ door de gemeenteraad (25/02/2019) en de provincieraad (25/03/2019) goedgekeurd. Het is een ruimtelijk raamwerk om beslissingen in de toekomst aan af te toetsen. De Provincie en de Stad hebben dit raamwerk uitgewerkt, zodat de verschillende ruimtevragen binnen een globaal kader kunnen ingebed worden. Deze visie maakten ze niet alleen. De studiebureaus Plusofficearchitects, Delva Landscape Architects en Vectris boden ondersteuning. En ook de input die verzameld werd tijdens de participatiemomenten[15] in 2018, vormde mee dit plan.

Het projectgebied van het raamwerk ligt zowel op de linker- als op de rechteroever van de Schelde. Specifieke aandacht gaat wel naar de linkeroever omdat daar alle aandachtsgebieden gelegen zijn. Het gaat om het sportcentrum, de site Santens, de steenbakkerij Vande Moortel en de site Alvey. De rechteroever is meegenomen omdat de landschappelijke en visuele relaties met de overkant van de Schelde niet verloren mogen gaan.

Plangebied van het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever - Circulair Scheldepark

[15] Een gedetailleerde omschrijving van het participatietraject kunt u terugvinden in de procesnota.

Het raamwerk[16] vertrekt vanuit vier pijlers:

LANDSCHAP

Om de rijkheid aan biotopen in het gebied te ondersteunen, zal het landschap ingericht worden met de landschappelijke karakteristieken van de Scheldevallei als uitgangspunt. In het noordelijk deel van het gebied gaan ontginningen, economische activiteiten en natuurontwikkeling hand in hand. In het zuidelijke deel zijn natuur, cultuur(historie) en nieuwe ontwikkelingen landschappelijk met elkaar verweven.

- Huidig Scheldelandschap als vertrekpunt
  Het landschappelijke karakter van de Scheldevallei wordt in ere hersteld waar dit versnipperd is geraakt. Ook wordt de ecologische draagkracht, de functionaliteit en het natuurlijke adaptatievermogen van het park als uitgangspunt gezien voor de nieuwe ontwikkelingen.

- Duidelijke kadering van het Scheldepark
  Duidelijke kaders helpen bij het lezen van het landschap en de verbinding van het stedelijke gebied met het park. Door randen landschappelijk in te richten dragen zij bij aan de ecologische verbinding.

- Ontginningen als motor voor ontwikkeling landschappelijk raamwerk
  De ontginningen zijn een tastbaar restant van het industriële verleden en hebben een economische en culturele waarde. Om ook een natuurlijke en landschappelijke waarde te hebben dienen sommige bestaande en vooral nieuwe ontginningen landschappelijk ingericht te worden. De dynamische gradiënten die hierdoor ontstaan zijn zeer waardevol en aantrekkelijk voor ecologie en recreatie.

WATER

Het Scheldepark zal transformeren in een klimaatadaptief park dat een antwoord geeft op de huidige waterproblematiek. De focus ligt hierbij op het verlagen van de druk op het watersysteem, het creëren van extra ruimte voor waterbuffering en het verbeteren van de waterkwaliteit. Hierbij worden twee strategieën nagestreefd, waarbij het noordelijke deel van het park zal inzetten op het maximaal benutten van de aanwezigheid van de putten en waarbij het zuidelijke deel voornamelijk zal inzetten op tijdelijke overstroming voor buffering ten tijde van extreem hoge waterstanden.

- Regenwateroverlast lokaal oplossen
  Het oplossen van de waterproblematiek begint bij de bron. Daarom zet het raamwerk in op het lokaal verwerken van regenwater. Te denken is aan het inzetten op ontharden en infiltratie, maar ook aan hergebruik van het water. Hierdoor zal de druk op het systeem afnemen.

- Scheldepark als waterbuffer
  Het huidige landschap kan bij piekbuien worden ingezet om water vast te houden. In het noorden zullen de putten worden aangewend voor het bufferen van water waar het kan infiltreren of terug gepompt kan worden naar de Schelde. In het zuiden kunnen landbouwgronden worden ingezet als tijdelijke buffer en bodem infiltratie.

- Park inzetten als natuurlijke filter
  Door het ontharden van de Scheldeoevers en het herprofileren, koppelen en vergroenen van de putten zal de waterkwaliteit verhoogd worden.

[16] Het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever - Circulair Scheldepark' wordt hier kort omschreven. Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar www.oost-vlaanderen.be/oudenaardelinkeroever.

MOBILITEIT

Om de mobiliteit van de site te verbeteren moeten we inzetten op een volwaardige oplossing voor het hele gebied. We kiezen voor de volgende principes:

- Inzetten op zacht verkeer
  Een vervollediging van de verbindingen tussen Scheldeoever en Galgestraat laat toe om de site van het Sportpark en de Santenssite ook echt te gebruiken als voetganger en fietser. Het is de interface tussen de woonstad en de lineaire Scheldevallei met een fietssnelweg die tot in Gent reikt. Het gebruik van de auto kan ook gereduceerd worden door alternatieven aan te bieden zoals het verder uitwerken van autodelen.

- Ontwikkeling van poorten naar het Scheldepark
  Aan de sleutelplekken zoals de Liefmansbrouwerij, het erfgoedcentrum Ename, de sportsite of de site Alvey worden parkpoorten ontwikkeld, soms kleinere, andere iets groter, als uitvalsbasis voor recreanten en uitwisselingspunt met andere actoren en horeca rondom het gebied. Daar wordt infrastructuur gedeeld en wordt er ingezet op extra beleving.

- Herdenken van bestaande structuren
  Door een stapsgewijze oplossing voor sommige van de conflicten in het gemotoriseerd verkeersnetwerk kan je ook de infrastructuur die daar bij hoort stapsgewijs omvormen. Een grote vrachtwagenbrug kan een andere invulling krijgen, een brede weg langs de Scheldeoever kan meer op maat van fietsers ingericht worden, enzoverder...

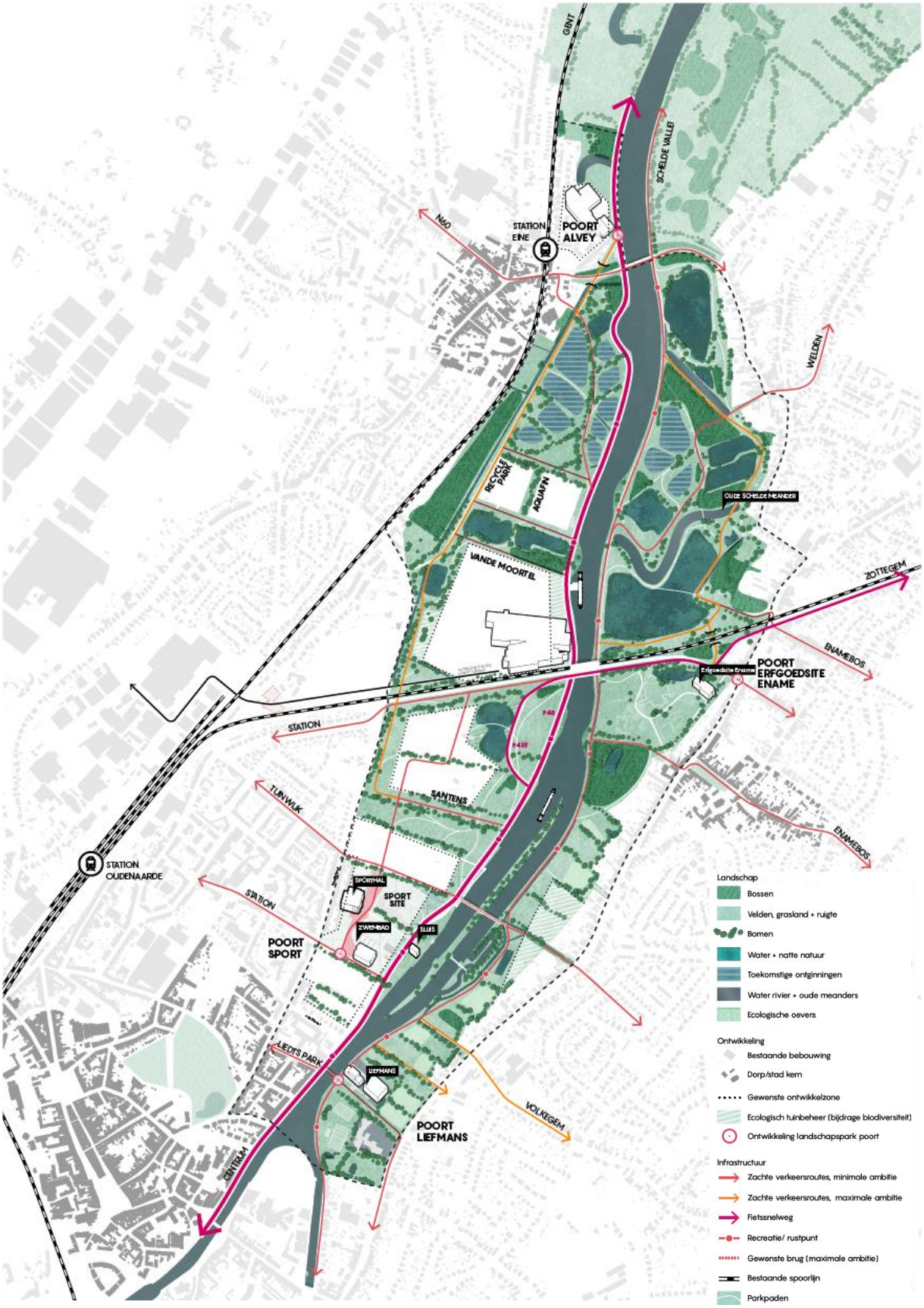
CIRCULARITEIT

We selecteren drie thema's die de ontwikkeling van het landschapspark kunnen sturen richting een circulaire economie. De stad als curator kan volgens deze drie thema's en de drie karakteristieke landschappen nieuwe ontwikkelingen coördineren en interessante spelers aantrekken.

- Uitwisselen van warmte en energie
  De belangrijkste reeds aanwezige warmte- en energie producent is steenbakkerij Vande Moortel. De energievragers zijn de Sporthal en Sportoase en een eventueel toekomstige ontwikkeling.

- Uitwisseling van materialen en stoffen
  Hier speelt het containerpark en de Aquafin installatie een belangrijke rol: hoe kunnen de materialen die hier als afval worden behandeld als grondstof gezien worden voor nieuwe en/of bestaande bedrijven?

- Uitwisselen van processen en kennis
  We merken reeds enkele kleinschalige initiatieven: de moestuin in de oude abdij en het Repaircafé in de BrandWoeker. Hoe kunnen we dit soort kennisoverdracht en samenwerken ook professioneel organiseren?



Synthese van het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever - Circulair Scheldepark

Het raamwerk was de eerste stap om tot aanbevelingen te komen van enkele belangrijke sites, nl. de sportsite, site Santens, de steenbakkerij Vande Moortel en site Alvey. Deze laatste drie sites zijn het onderwerp van het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan.

Site Santens

Het raamwerk geeft de volgende aanbevelingen[17] voor de verdere ontwikkeling van de site Santens mee:

Water

- Een waterconcept voor de site
  Elke ontwikkeling biedt plaats aan een intelligente wateroplossing voor het herbruiken, bufferen en infiltreren van het regenwater. Die oplossingen zijn natuurinclusief en zetten maximaal in op het werkende landschap. Het is uitgesloten dat een bouwproject extra druk legt op het watersysteem van het park.

- De vijver als buffer
  De huidige vijver naast de site wordt ingezet als onderdeel van de bufferstrategie voor het gebied. Ze wordt geïntegreerd in de landschapscontext van het park en wordt een meerwaarde aan de rand van de site Santens. Het is een manier om afstand te houden tot de hoogspanningslijnen die er boven lopen.

Landschap

- Een genereuze parkruimte aan de Schelde
  In de doelstelling een circulair oeverpark uit te bouwen is de verbinding langs de Schelde een belangrijk onderdeel. Een brede zone moet er open blijven als onderdeel van dat park, vrij toegankelijk voor de diverse gebruikers. Gebouwen die zich aan deze rand bevinden, worden ontworpen als parkrandgebouwen.

- Een parkverbinding aan de Galgestraat
  Om ook aan de Galgestraat het parkbeeld te versterken, wordt de ruimte tussen de site en de straat ingericht als een parkstrook.

Mobiliteit

- Fietsroutes vervolledigen
  De verbinding van de fietsroute uit de sportsite naar het fietspad en de brug aan de Galgestraat loopt door de parkstrook op de site. Ook moet er minstens één hoogwaardige dwarsverbinding naar de Scheldeoever gerealiseerd worden. Deze fietsstructuur vormt de basis voor de stedenbouwkundige invulling. De adressen richten zich er ook op en er is aandacht voor de menselijke schaal.

- Vrachtverkeeroplossing
  Centraal in de ontwikkeling van deze site is de gedeelde oplossing met de site Vande Moortel voor het vrachtverkeer. Om de dorpskern van Eine te vrijwaren wordt een vrachtverkeerverbinding aangelegd naar het industriegebied ten westen van deze zone. De wegeninfrastructuur van de site wordt zo op de Galgestraat aangetakt en niet op de Scheldeoever. De site kan dankzij de watervervoeroptie ook een interessante uitvalsbasis zijn voor een lokaal duurzame distributie voor de last mile: boot naar fietskoerier en elektrische bestelwagens voor stadsleveringen.

[17] De aanbevelingen in het raamwerk zijn geen beslist beleid, maar hebben een richtinggevend kader.

- Parking delen
  De nabijheid van de sportsite laat toe om een gezamenlijke oplossing te ontwikkelen voor de parkeerinfrastructuur. De eigen parkeerbehoefte wordt opengesteld om andere vragen die overlappend in de tijd zijn mee op te vangen. Dat vergt een visie die de stad ook klaar maakt voor een mobiliteitstransitie waar over een aantal jaar de parkeerinfrastructuurvraag er ook heel anders zal uitzien.

- Reduceren autogebruik
  Op de site Santens kan een plek komen voor autodelen en alternatieven dienen geïntegreerd te worden in het mobiliteitsconcept.

Circulariteit

- Circulaire visie
  De site integreert een hoogwaardige circulaire visie in het bouwconcept. Hoe wordt energie opgewekt en hergebruikt? Wat is de volgende stap in het hergebruiken van de bouwmaterialen aan het eind van de gebruikscyclus van deze gebouwen? De site ligt immers midden in het circulair Scheldepark en moet er dus een bijdrage aan leveren die de identiteit er van versterkt.

- Inclusief werken
  In het gebied is er plaats voor gemengd woon-werken, als deel van een inclusieve stadsfilosofie. Richtinggevend wordt vooropgesteld dat minstens 50% van de vloeroppervlakte op deze site voor economie in de ruime zin van het woord (productie, kleinhandel, diensten, horeca, ...) wordt ingezet. Deze vermenging laat toe om ook ruimte en stromen van stoffen en energie te gaan delen. De invulling van het overige gedeelte hangt af van de motivering die mogelijk is op basis van het gewenste programma. Voorbeeld: wonen als compensatie van andere te schrappen gebieden of ontsnipperingsinitiatieven.

Steenbakkerij Vande Moortel

Aanbevelingen voor de steenbakkerij Vande Moortel zijn:

Water

- Waterintelligentie
  De fabriek is ook een waterverbruiker én heeft grote oppervlakte aan daken en verharding. Het beter inzetten van de waterstromen in de site kan de druk op de omliggende waterrijke landschappen verlichten. De waterbassins ten noorden moeten behouden blijven en ingezet als onderdeel van de waterbufferingsmachine.

- Upgrade laadkade
  De watergebonden transporten via de laadkade hebben nood aan een upgrade om kleivervuiling op de weg en het park te verhinderen, maar ook om getoond te worden als belangrijke activiteit in het park.

Landschap

- Groene Scheldeoevers
  De Scheldeoever wordt hier genepen door de gebouwen en de waterlijn. Daarom is een veel hoogwaardigere inrichting van deze groene strip noodzakelijk. Het mag geen parkeerveld zijn, maar net een voorkant die het beeld van een duurzame onderneming in de twintigste eeuw ondersteunt.

- Groene parkzone ronde de site
  In ruil voor de uitbreiding van de industriële zone moet de groene rand die het park rond de fabriekssite trekt kwalitatiever ingericht worden, niet als tuin, maar als volwaardig landschapspark met waterbuffering. Ook het gebied ten zuiden van de spoorweg moet in het landschapspark geïntegreerd worden.

Mobiliteit

- Fietsstimulans
  De gebruikers van de site krijgen een hoogwaardige fietsinfrastructuur en een nieuwe dwarse fietsverbinding tussen Scheldeoever en Leebeekstraat.

- Vrachtverkeer oplossing
  Centraal in de ontwikkeling van deze site is de gedeelde oplossing met de site Santens voor het vrachtverkeer. Om de dorpskern van Eine te vrijwaren wordt een vrachtverkeerverbinding aangelegd naar het industriegebied ten westen van deze zone. De wegeninfrastructuur van de site wordt zo op de Galgestraat aangetakt en niet op de Scheldeoever.

Circulariteit

- Circulair denken
  De reststromen van warmte die na het drogen van de klei nog zo een 35 à 40 graden is, wordt ingezet voor circulaire toepassingen zoals een warmtenet voor zwemwater of andere vragers. De fabriekssite wordt zo een belangrijke trekker in de circulaire stromen van het oeverpark. Ook andere stromen van zand of steengruis kunnen onderdeel worden van een bewuste circulaire strategie.

- Productieve functie van de site
  De productieve functie van deze site wordt bestendigd en past dankzij de waterbereikbaarheid in een duurzame en circulaire gebiedsvisie.

Site Alvey

Voor de site Alvey heeft het raamwerk volgende aanbevelingen:

Water

- Een waterconcept voor de site
  Elke ontwikkeling biedt plaats aan een intelligente wateroplossing voor het hergebruiken, bufferen en infiltreren van het regenwater. Die oplossingen zijn natuurinclusief en zetten maximaal in op het werkende landschap. Het is uitgesloten dat een bouwproject extra druk legt op het watersysteem van het park.

- De Scheldearm als waterpark
  De huidige voormalige Scheldearm op de site wordt ingezet als onderdeel van de bufferstrategie voor het gebied. Ze wordt geïntegreerd in de landschapscontext van het park en wordt een meerwaarde voor de Alveysite. Het is de drager van een waterrijk biotoop en kleine wandelpad.

Landschap

- Een ruime parkruimte aan de Schelde
  In de doelstelling een circulair oeverpark uit te bouwen is de verbinding langs de Schelde een belangrijk onderdeel. Een brede zone blijft open als onderdeel van dat

park, vrij toegankelijk voor de diverse gebruikers. Gebouwen die zich aan deze rand bevinden worden ontworpen als parkrandgebouwen.

- Park tot aan je deur
  De overgang van het landschap van de Scheldeoever naar de gebouwen wordt ingericht als onderdeel van het publieke park met aandacht voor natuur, padenstructuren en de visuele identiteit. Het is geen plek voor vertuining. De gebouwen richten zich dan ook op dat park en de transparantie tot aan de Schelde is een meerwaarde voor zowel het woongenot als de zichtbaarheid van recreanten op weg naar deze poort.

<u>Mobiliteit</u>

- Toegangspoort voor fietsers in Oudenaarde
  De fietsroute langs de Schelde ontmoet hier de eerste keer de stad Oudenaarde. Het is een poort tot de stad én het Scheldepark. Het is geen fysieke poort, maar een plek waar iets te beleven valt. De vestiging van een klein fietshotel, horeca, een deelplein of een fietsherstelplaats kan dit ondersteunen.

- Laagdynamische activiteiten
  Gezien de ligging -ingesloten in het woonweefsel- moet er in de programmatie aandacht zijn voor de verkeerseffecten. Activiteiten die veel autoverkeer genereren zijn hier niet gepast. De meerwaarde voor de buurt van het project moet duidelijk zijn in het voorstel (een buurtplein, een speelplek, een ontmoetingsinfrastructuur, een voorziening, ...).

- Reduceren autogebruik
  Op de site Alvey kan een plek komen voor autodelen en alternatieven dienen geïntegreerd te worden in het mobiliteitsconcept om autogebruik te reduceren.

<u>Circulariteit</u>

- Streven naar het behoud van industrieel erfgoed
  Circulair werken is ook het streven naar het behouden van nog bruikbare gebouwen. Er zou moeten worden onderzocht of de 2 lange hallen in baksteen en staalstructuur aan de westzijde van de site opnieuw kunnen worden ingezet als werk- en ontmoetingsplekken en op die manier identiteit kunnen geven aan de site.

- Circulair bouwen
  De site integreert een hoogwaardige circulaire visie in het bouwconcept. Hoe wordt energie opgewekt en herbruikt? Wat is de volgende stap in het herbuiken van de bouwmaterialen aan het eind van de gebruikscyclus van deze gebouwen? De site ligt immers midden in het circulair Scheldepark en moet er dus een bijdrage aan leveren die de identiteit er van versterkt.

- Inclusief werken
  In het gebied is er plaats voor gemengd woon-werken, als deel van een inclusieve stadsfilosofie. Richtinggevend wordt vooropgesteld dat minstens 50% van de vloeroppervlakte op deze site voor economie in de ruime zin van het woord (productie, kleinhandel, diensten, horeca, ...) wordt ingezet. Deze vermenging laat toe om ook ruimte en stromen van stoffen en energie te gaan delen. De invulling van het overige gedeelte hangt af van de motivering die mogelijk is op basis van het gewenste programma. Voorbeeld: wonen als compensatie van andere te schrappen gebieden of ontsnipperingsinitiatieven.

8.2. Bijkomende mobiliteitsopdracht[18]

Voor de mobiliteitsanalyse van het projectgebied Linkeroever werden door Vectris verschillende ontsluitingsvarianten uitgewerkt, verkeerstellingen uitgevoerd (slangtellingen in de periode van 11 tot en met 19 februari 2019 en kruispunttellingen op 12 februari 2019), een klein herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd (op 28 mei 2019) en een bevraging gedaan bij de school GO! Atheneum.

Uit de verkeerstellingen bleek dat de leefbaarheidscapaciteit (650 pae/u/richting voor een interne ontsluitingsweg, 400 pae/u/richting voor een wijkverzamelweg en 250 pae/u/richting voor een woonstraat) enkel werd overschreven in de ochtendspits op de Scheldekant en Lotharingenbrug (interne ontsluitingsweg) richting centrum en in de avondspits uit het centrum. Er werd vermoed dat dit door de school kwam. Uit de enquête bleek dat 25% van de leerlingen die met de auto worden gebracht (33%) via de Lotharingenbrug (8%) komen. Het effect van de school is dus beperkt. Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek bleek echter wel dat 84% van het verkeer vanop Scheldekant naar het centrum van Oudenaarde reed. 9% van het verkeer reed wel door richting Meerspoort en vermoedelijk verder naar N60.

Vanuit het Raamwerk werd een Scheldepark met kamers vooropgesteld. Het park- en dus Scheldekant Noord en Zuid – werden in een optimaal Scheldepark-scenario als autoluw gemaakt. Het autoluw maken van de Scheldekant en de Lotharingenbrug niet meer bereikbaar maken voor gemotoriseerd verkeer bleek al snel onmogelijk doordat de alternatieve bruggen die linker- en rechteroever verbinden reeds verzadigd zijn.

Er werden verschillende varianten opgemaakt over hoe de Scheldekant al dan niet volledig autoluw kan gemaakt worden. Dit ging van een minimale variant waarbij de weg- en fietsinfrastructuur worden omgewisseld tot een variant waarbij enkel Scheldekant-Noord autoluw wordt.

Het aanzuigeffect van de in het raamwerk voorgestelde nieuwe verbindingen (van Wilgenstraat tot Lotharingenbrug) zal met behulp van macromodellen worden bestudeerd in 2020, eenmaal die modellen klaar zijn. Het college van burgemeester en schepenen keurde op 4 november 2019 de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan goed. Dit zal daarin verder worden bestudeerd.

Naast de voorgestelde ontsluitingsvarianten, werden doorheen de studie ook verschillende maatregelen naar voor geschoven, gaande van doorstromingsbevorderende maatregelen tot modal-shift-bevorderende maatregelen.

8.3. Ontwerpend onderzoek

Als voorbereiding voor de opmaak van het GRUP ‘Linkeroever’ werd bijkomend ontwerpend onderzoek verricht. Dit ontwerpend onderzoek bouwt verder op het raamwerk, waarbij de krachtlijnen verder geconcretiseerd zijn. Het onderzoek richtte zich specifiek op de deelprojecten: site Santens, site Vande Moortel de site Alvey. De sportsite maakte geen onderdeel van het ontwerpend onderzoek uit. De Stad Oudenaarde zal de sportsite verder vormgeven in een apart traject. De samenhang tussen de sportsite en site Santens werd wel in het ontwerpend onderzoek opgenomen.

Het ontwerpend onderzoek kwam tot stand binnen een participatief traject[19] waar overheden, verenigingen, organisaties burgers en experten bij betrokken waren.

[18] De mobiliteitsstudie is raadpleegbaar op de website van de provincie: http://www.oost-vlaanderen.be/oudenaardelinkeroever
[19] Een gedetailleerde omschrijving van het participatietraject kunt u terugvinden in de procesnota.

Het ontwerpend onderzoek was noodzakelijk om:

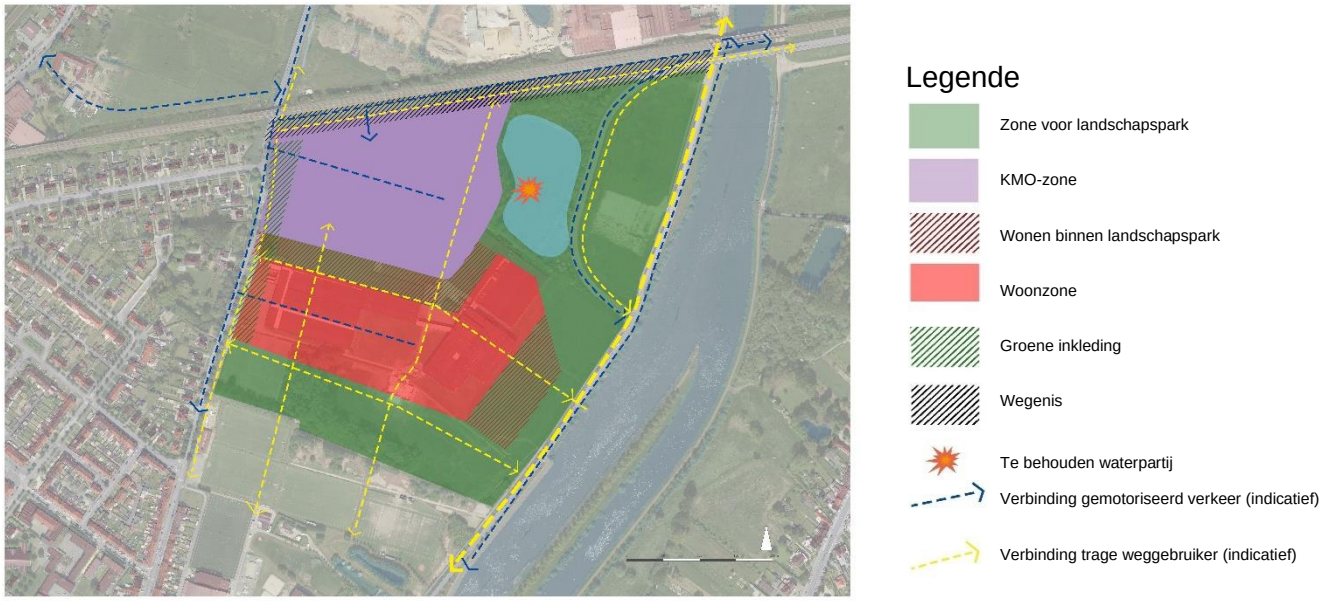
1. Een realistisch beeld te krijgen over wat mogelijk/wenselijk is op de sites
2. De voorschriften in het toekomstig ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op te maken
3. De financiële haalbaarheid en de realiseerbaarheid te onderzoeken

Impressies van het ontwerpend onderzoek

9. PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES

Het voorstel voortvloeiend uit het raamwerk, het ontwerpend onderzoek en de stuurgroep vormt de inhoudelijke basis voor de planopties en inrichtingsprincipes van het GRUP 'Linkeroever'. Het landschappelijk raamwerk is bepalend voor de afbakening van de zones waarbinnen harde ontwikkelingen mogelijk zijn.

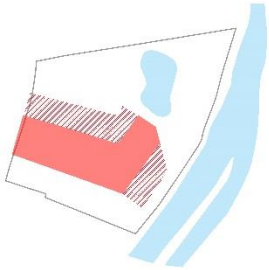
9.1. Site Santens



Schetsmatig voorstel deelgebied 'Site Santens'

Voor de site Santens wordt een gemengde functie vooropgesteld.
De site wordt een nieuw stadsdeel waar zowel gewoond als gewerkt kan worden door het voorzien van zowel een woon- als een KMO-zone. Het verhardingspercentage van de site wordt niet verhoogd en waar mogelijk wordt onthard. Op de site worden zoveel mogelijk voorzieningen en ruimte gedeeld (zoals parkeerruimte, vergaderfaciliteiten, …), zowel tussen de KMO-zone en de woonzone onderling als tussen de bedrijven op de KMO-zone zelf. Hierdoor wordt een hoger ruimtelijk rendement bekomen. De latere stedenbouwkundige voorschriften zullen flexibel worden opgesteld, ook met het oog op het verhogen van het ruimtelijk rendement. In het schetsmatig voorstel wordt rekening gehouden met de financieel-economische haalbaarheid en de maatschappelijke meerwaarde van de ontwikkeling.

<u>Wonen</u>
Binnen de woonzone wordt maximum 60.000 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) gerealiseerd. Er wordt een plafond van maximaal 500 woningen voorzien. Dit maximum aantal woningen wordt enkel gerealiseerd als er geen aanzienlijke milieu- of mobiliteitseffecten zijn. Bovendien gebeurt de ontwikkeling gefaseerd (zie verder).

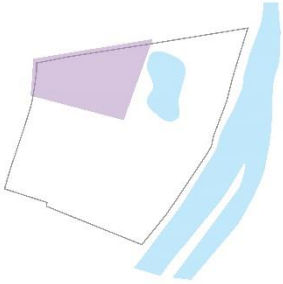


De noordelijke en oostelijke rand langs de woonzone bestaat uit een flexibel deel landschapspark. In deze zone kan wonen onder voorwaarden geïntegreerd worden binnen het landschapspark. Op die manier ontstaat meer ontwerpvrijheid. Woningen mogen in deze zone van het landschapspark gebouwd worden als de terreinoppervlakte van de gebouwen gecompenseerd wordt met dezelfde terreinoppervlakte groene ruimte in de

effectieve woonzone. De maximum opgelegde bruto vloeroppervlakte van 60.000 m² en het plafond van maximaal 500 woningen worden niet overschreden. De nadruk binnen deze zone blijft liggen op het landschapspark. Het groen kan binnen deze zone meer ingericht worden als 'beleefgroen' dan als 'natuurlijk' groen.

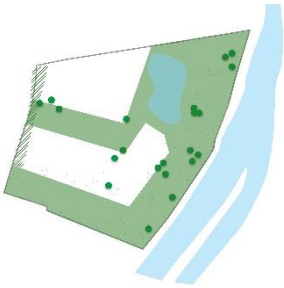
Voor een gedifferentieerd woonaanbod zijn minimum 25% van de woonentiteiten grondgebonden ééngezinswoningen (doelgroep: gezinnen met kinderen) en minimum 10% van de woonentiteiten sociale woningen. In de woonbehoeftestudie (SOLVA, 2018) wordt aangegeven dat bij afwerking van de geplande sociale woonprojecten het bindend sociaal objectief voor Oudenaarde zal behaald worden. Toch blijft de vraag naar sociale huisvesting groot, vandaar het minimumpercentage voor sociale woningen.
Binnen de woonzone zijn met het wonen verweefbare en buurtondersteunende functies (zoals detailhandel, horeca, vrije beroepen, kleine kantoren, verweefbare lokale bedrijvigheid, …) mogelijk.
De hoogste gebouwen bevinden zich het dichtst bij het landschapspark langs de Schelde. De bouwhoogtes en inplanting van volumes in de zone het dichtst bij de Schelde zijn gedifferentieerd (afwisselend) waardoor een interessant silhouet en straatbeeld ontstaat. De hoogte van de gebouwen neemt af richting de Galgestraat.
De aanwezigheid van een hoogspanningslijn op de site vormt een aandachtspunt voor de woonontwikkeling. In het schetsmatig voorstel is hiermee rekening gehouden.

<u>Economie</u>



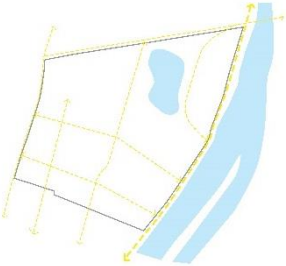
Binnen het plangebied is er een KMO-zone van 6 ha voorzien. In deze oppervlakte is eventuele onbruikbare grond (bijvoorbeeld berm ten noorden) niet mee opgenomen. In de latere stedenbouwkundige voorschriften zal een minimale vloeroppervlakte voor de totale economische ontwikkeling binnen de KMO-zone opgenomen worden. Door de beperkte wegontsluiting wordt ervoor gekozen om geen regionaal bedrijventerrein aan te leggen. De KMO-zone wordt voorbehouden voor niet met het wonen verweefbare lokale bedrijvigheid. KMO's en economische activiteiten die geen zwaar en/of veel vervoer genereren worden vooropgesteld. Grootschalige detailhandel is niet mogelijk.

<u>Landschapspark</u>



De ontwikkelingen worden geïntegreerd binnen een landschapspark. De bestaande waterpartij blijft behouden en maakt deel uit van het landschapspark. Binnen het landschapspark zijn recreatieve functies mogelijk, in het bijzonder in de zone die grenst aan het sportcentrum. Ten opzichte van de Schelde bedraagt de zone voor landschapspark minimaal 40 meter, te rekenen vanaf de rand van het fietspad van de Scheldekant.
Een belangrijk aandachtspunt is een kwalitatieve inrichting van de rand van het landschapspark met de woonzone.
De KMO-zone en de woonzone worden via een deel van het landschapspark van elkaar gescheiden.
Ook de zone langs de Galgestraat krijgt een groene inkleding.

<u>Mobiliteit</u>

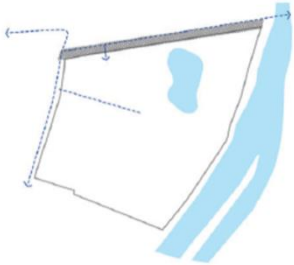


Volgende mobiliteitsaspecten worden vooropgesteld:

- Er komt een fietspad langs de Galgestraat dat wordt verbonden met het fietspad langs de Oliehoekstraat;
- Het te ontwikkelen gebied is voldoende doorwaadbaar voor traag verkeer (fietsers en voetgangers). Er worden zowel noord-zuid-verbindingen met het sportcentrum als oost-west-

verbindingen tussen de Galgestraat en de Scheldekant gemaakt;

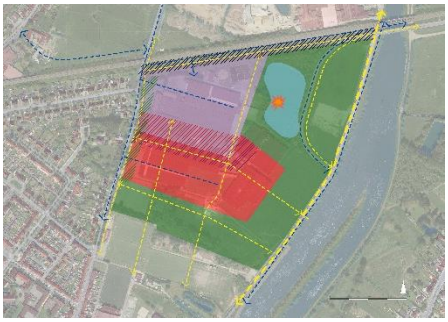
- Er geldt een parkeernorm van minimum 1 auto en maximum 1,2 auto's per woonentiteit;
- De auto is niet prominent aanwezig in het gebied. Daarom wordt zoveel mogelijk collectief parkeren vooropgesteld. De parking is aan het zicht onttrokken (indien mogelijk door ondergronds parkeren en/of in een parkeergebouw);



- Er wordt zoveel mogelijk parking gedeeld. De parkeerplaatsen voor bezoekers worden collectief voorzien in de woonzone of ondergronds in de zone tussen de KMO-zone en de woonzone. Ze zijn dan van beide zijden bereikbaar;
- Er komt een autodeelsysteem op de site;
- Fietsen wordt zoveel mogelijk gepromoot. Per woonentiteit zijn er minstens 2 bovengrondse overdekte fietsparkeerplaatsen. Er wordt ook een deelfietsensysteem voorzien.

Inrichtingsalternatief

Een alternatief voor de inrichting van de site is het voorzien van een 'verwevingszone' tussen de KMO-zone en de woonzone. Op die manier kunnen de KMO-zone en de woonzone verbonden worden met elkaar zonder een scherpe ruimtelijke scheiding tussen de twee.
Die overgangszone is dan goed geschikt voor het voorzien van met het wonen verweefbare en buurtondersteunende functies (zoals detailhandel, horeca, vrije beroepen, kleine kantoren, verweefbare lokale bedrijvigheid, …).



Gefaseerde ontwikkeling

De ontwikkeling gebeurt gefaseerd. Van zodra een eerste fase woningen is gebouwd, realiseert de ontwikkelaar minstens een deel van de KMO-zone. Pas daarna realiseert de ontwikkelaar opnieuw woningen. Zo wordt de realisatie van de KMO-zone gegarandeerd.
De fasering zal in de verdere loop van het planningsproces worden geconcretiseerd.

Duurzaamheidsprincipes

In de latere stedenbouwkundige voorschriften zullen ook algemene duurzaamheidsprincipes opgenomen worden.

Voorbeeld: losstaand appartementsblok in Velserbroek (NL), O.N.X. architecten

Voorbeeld: landschapspark 'Park Groot Schijn' in Antwerpen, Maxwan

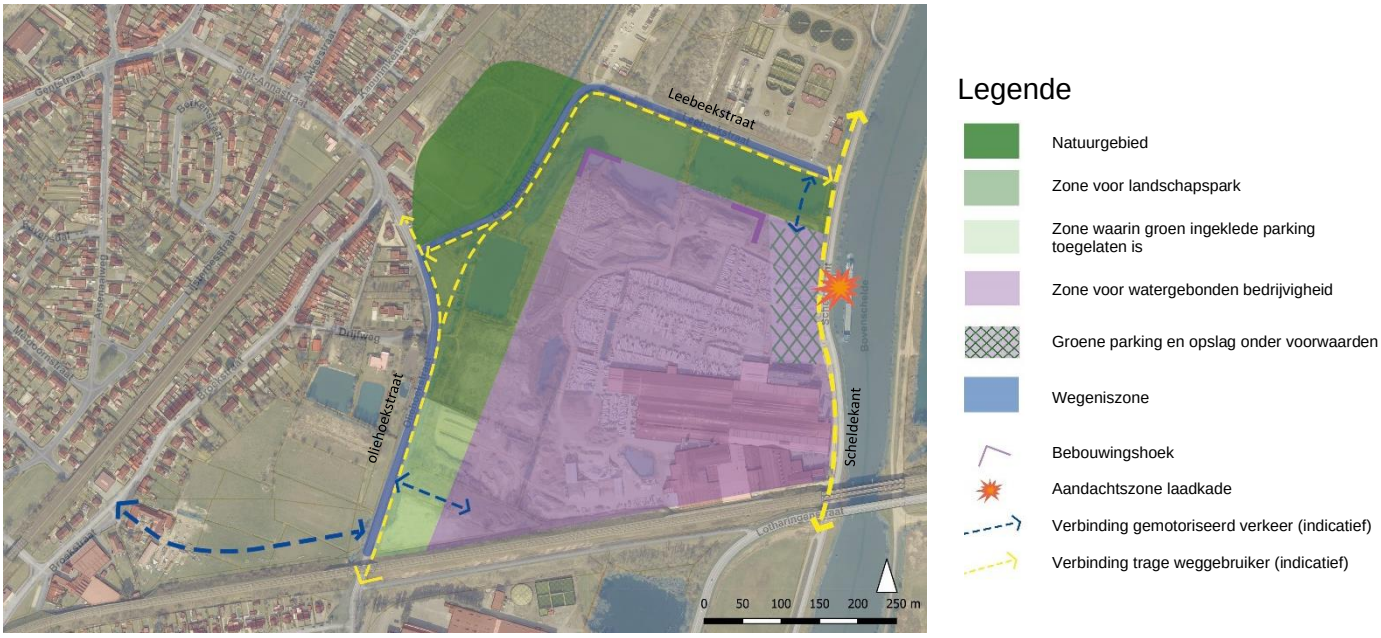
Voorbeeld: woonontwikkeling van circa 450 woningen (eengezinswoningen, appartementen, assistentiewoningen, winkels, brasserie, etc.)
Pier Kornel in Aalst, medewerking verschillende architecten (kras architecten, DENCI studio, etc.)

Voorbeeld: verbindingen in het park 'Jardins de la Palud' in Landerneau (FR), URBICUS

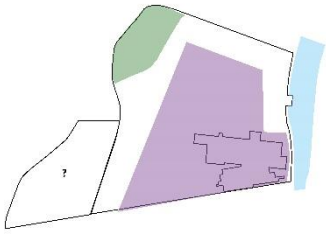
Voorbeeld: woonontwikkeling van circa 130 woningen (eengezinswoningen, appartementen)
Den Draad in Gent, medewerking verschillende architecten (BURO II & ARCHI+I, OAAN architecten, DENCI-studio, etc.)

Inspiratiebeelden

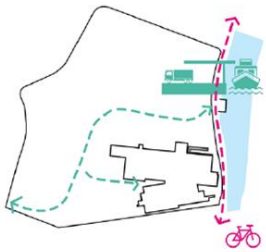
9.2. Steenbakkerij Vande Moortel



Schetsmatig voorstel deelgebied 'Steenbakkerij Vande Moortel

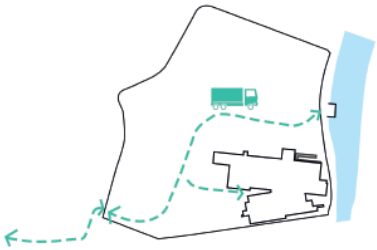


Dit deelplan wordt opgemaakt in functie van de uitbreidingswensen van steenbakkerij Vande Moortel. Het bedrijf wil op korte termijn een tweede productielijn voorzien en dat kan niet binnen de huidige juridische context.



Door de ligging aan de laad- en loskade wordt voorgesteld om een deel van het ontginningsgebied alsook het grootste gedeelte van de bestaande zone voor milieubelastende industrie om te zetten naar een zone voor watergebonden bedrijvigheid. Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die de Schelde gebruiken als transportmiddel voor de aan- of afvoer van grondstoffen of afgewerkte producten. Ook bedrijven waarvan de activiteiten rechtstreeks gelinkt zijn aan binnen die zone gevestigde watergebonden bedrijven zijn binnen die zone mogelijk.

Speciale aandacht gaat naar de omgeving van de laad- en loskade, waar de veiligheid van de fietsers op de fietssnelweg wordt gegarandeerd. Binnen het planningsproces zal gekeken worden hoe het conflictpunt van de kade met de fietssnelweg kan opgelost worden. Daarbij wordt momenteel gedacht aan een ongelijkvloerse transportband of een regeling via een politieverordening.



Er worden indicatief twee toegangswegen voor gemotoriseerd verkeer naar het bedrijf voorzien. Deze worden enkel ontwikkeld als een bijkomende verbindingsweg richting de N60 wordt aangelegd. Vervolgens kan de Scheldekant (gedeeltelijk) autoluw worden.

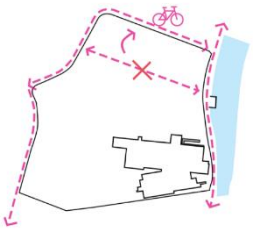
Het aanleggen van die bijkomende verbindingsweg wordt in dit planningsproces en bij de opmaak van het mobiliteitsplan verder onderzocht. De nieuwe verbinding tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat zal onderdeel uitmaken van voorliggend RUP en zal worden opgenomen binnen de contouren van het plangebied. Het tracé van de verbinding wordt voorlopig indicatief

weergegeven. Wanneer het tracé concreter is, zal het meegenomen worden binnen de plancontour van het deelplan Vande Moortel.

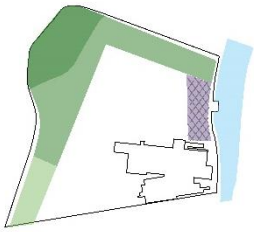
Er wordt voorgesteld om een fietspad aan te leggen langs de Leebeekstraat. De realisatie van dat fietspad kan:

- Ofwel langs de zijde van de steenbakkerij op grond van de steenbakkerij. Er wordt hierover dan een overeenkomst gesloten tussen de Stad en de steenbakkerij.
- Ofwel langs de zijde van het recyclagepark op openbaar domein.

De aanleg van dat fietspad wordt in het verdere planningsproces onderzocht.



Rondom de bedrijfssite wordt een zone voor landschapspark aangelegd. Omwille van een optimale bedrijfsvoering kan de zone voor landschapspark plaatselijk beperkt worden in breedte op voorwaarde dat er ook landschappelijke inkleding gebeurt binnen de zone voor watergebonden bedrijvigheid zelf en dat de zone voor landschapspark rondom de site publiek toegankelijk wordt. De exacte breedte van het landschapspark is nog niet vastgelegd. Dat wordt in het verdere traject bepaald. De minimale breedte van de zone voor landschapspark bedraagt echter overal 30 meter.



Binnen dat landschapspark kan het bedrijf waterbuffering realiseren. Die waterbuffering en de groenaanplantingen zijn kwaliteitsvol. In een latere fase zullen afspraken worden gemaakt over die kwaliteit van inrichting. Aan de vergunningsaanvraag zal een groenplan gekoppeld worden.
Langs de Scheldekant is een groene inkleding wenselijk. In de omgeving van de laad- en loskade zal de strook langs de Scheldekant ook intensief gebruikt worden voor de overslag van grondstoffen en producten van op de laad- en loskade. Groenaanplanting is hierdoor in deze omgeving niet mogelijk.
De bestaande bebouwing die dicht bij de Scheldekant staat, kan behouden worden. Een uitbreiding van die bestaande bebouwing tot de huidige uiterste bouwlijn is eveneens mogelijk op voorwaarde dat die uitbreiding ook een verbetering van de beeldkwaliteit betekent. Pas als de bestaande bebouwing volledig wordt afgebroken, kan er een nieuwe, dieper gelegen, bouwlijn komen zodat er meer groenaanplanting mogelijk is.

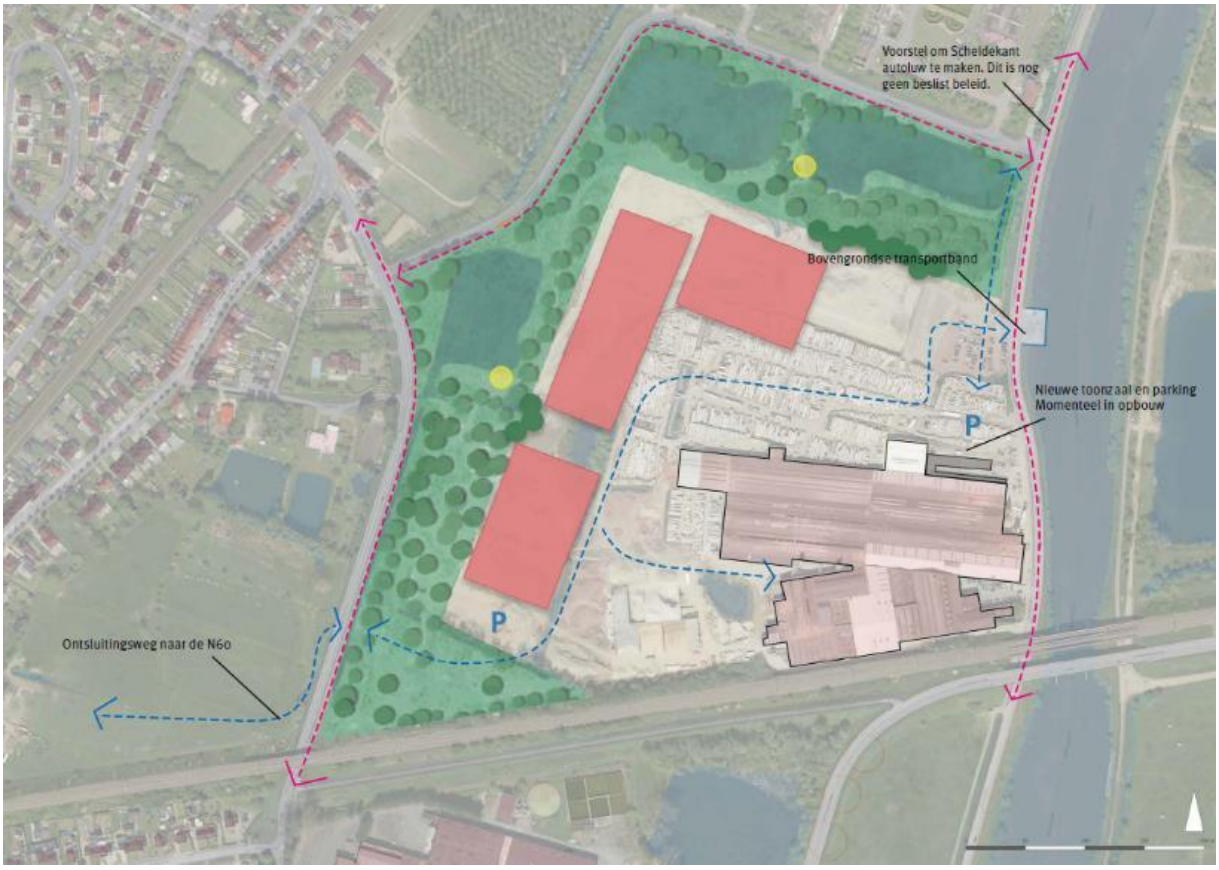
In de latere stedenbouwkundige voorschriften zullen ook algemene duurzaamheidsprincipes opgenomen worden.

Ten westen van het recyclagepark bevindt zich nog een ontginningsgebied dat naar natuurgebied zal herbestemd worden. Dat gebied is grotendeels bebost en er is geen vraag om het te ontginnen.

Het bedrijf Vande Moortel bezit nog een stuk grond gelegen tussen de Lotharingenstraat en Scheldekant, nabij de site Santens. Deze grond wordt opgenomen binnen het landschapspark en zal dus een groene bestemming krijgen. In een latere fase zullen afspraken worden gemaakt over de integratie van dit terrein binnen het landschapspark.

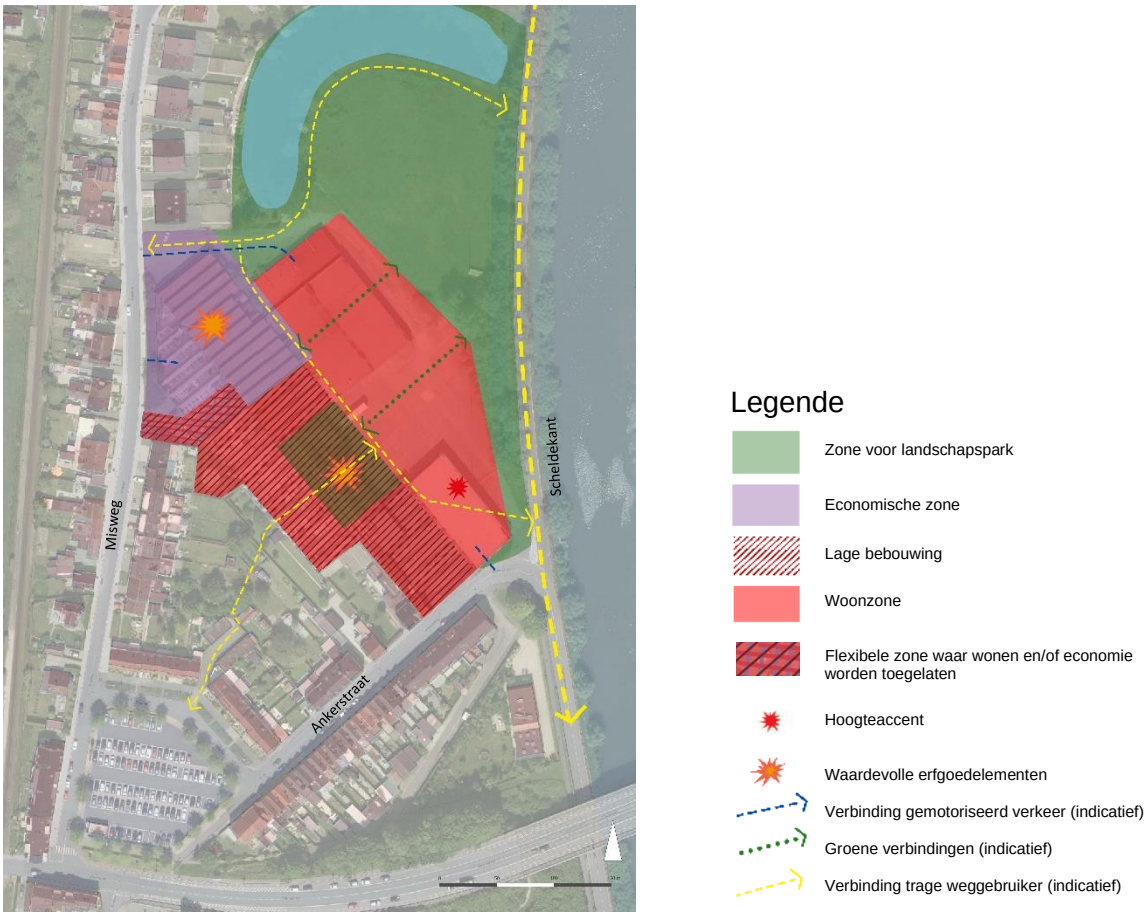
In de toekomst gebeurt de bedrijfsvoering en opslag van steenbakkerij Vande Moortel volledig binnen de zone voor watergebonden bedrijvigheid en niet meer rondom in de omgeving.

Ook in een latere fase zullen afspraken worden gemaakt over de inrichting van de ontginningsputten (zowel linker- als rechteroever) met het oog op een verhoging van de beeldkwaliteit van de omgeving. Het ‘Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark’ vormt hiervoor het kader.



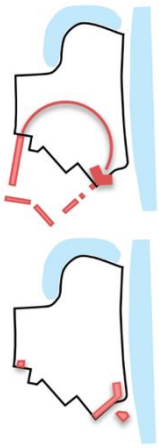
Concepttekening gemaakt tijdens ontwerpatelier en voorgesteld tijdens participatiemoment

9.3. Site Alvey



Schetsmatig voorstel deelgebied 'Site Alvey'

Het is voor deze site de bedoeling om netto geen bijkomende grond te verharden. De toekomstige ontwikkeling vindt binnen de contouren van de bestaande bebouwing en verharding plaats. Het 'bouwblok' tussen de Misweg en de Ankerstraat wordt afgewerkt. In de toekomstige ontwikkeling is er plaats voorzien om te werken en te wonen. Er wordt gestreefd naar meervoudig ruimtegebruik en het delen van voorzieningen. In het schetsmatig voorstel wordt rekening gehouden met de financieel-economische haalbaarheid en de maatschappelijke meerwaarde van de ontwikkeling.



<u>Wonen</u>
Binnen de woonzone wordt maximum 11.000 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) gerealiseerd. Er wordt een plafond van maximaal 100 woningen voorzien. Dit maximum aantal woningen wordt enkel gerealiseerd als er geen aanzienlijke milieu- of mobiliteitseffecten zijn. Bovendien gebeurt de ontwikkeling gefaseerd (zie verder).
Voor een gedifferentieerd woonaanbod zijn minimum 25% van de woonentiteiten grote ééngezinswoningen (doelgroep: gezinnen met kinderen) met een volwaardige buitenruimte (tuin en/of terras). Deze grote ééngezinswoningen kunnen op de gelijkvloerse plint van de meergezinswoningen gerealiseerd worden. Verder kunnen ze ook maximaal per 2 gestapeld worden in de overdrukzone voor lage bebouwing. Specifieke stedenbouwkundige voorschriften hiervoor worden in het verdere proces uitgewerkt. Daarnaast zijn minstens 10% van de woonentiteiten sociale woningen. In de woonbehoeftestudie (SOLVA, 2018) wordt aangegeven dat bij afwerking van de geplande sociale woonprojecten het bindend sociaal objectief voor Oudenaarde zal behaald worden.

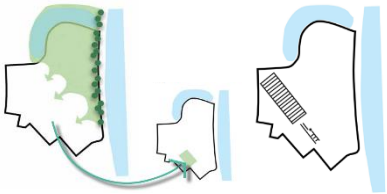
Toch blijft de vraag naar sociale huisvesting groot, vandaar het minimumpercentage voor sociale woningen.
Binnen de woonzone zijn met het wonen verweefbare en buurtondersteunende functies (zoals detailhandel, horeca, vrije beroepen, kleine kantoren, andere verweefbare economische activiteiten, …) mogelijk.
In het gearceerde gedeelte van de woonzone wordt een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen vooropgesteld omdat dat gedeelte onmiddellijk aansluit bij de bestaande bebouwing die ook die bouwhoogte heeft. In het andere gedeelte van de woonzone wordt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen voorgesteld omdat dat gedeelte verder van de bestaande lagere bebouwing gelegen is.
Op de hoek van de Scheldekant en de Ankerstraat (in het schetsmatig voorstel aangeduid als 'hoogteaccent') kan een hoger gebouw komen waarvan de plint (gelijkvloerse verdieping) minstens 4 meter hoog is. Hierdoor ontstaat er een flexibele ruimte die voor verschillende doeleinden kan ingezet worden, bijvoorbeeld een restaurant, fietsherstelplaats, dokterspraktijk, …

Economie

Er is in het plangebied een zone van 0,4 ha voorzien voor economische functies. Dat kunnen economische functies zijn in de ruime zin van het woord: KMO's, ateliers, kantoren, … Economische activiteiten die geen zwaar en/of veel vervoer genereren worden vooropgesteld.
Bedrijfswoningen zijn mogelijk. Grootschalige detailhandel is niet mogelijk.
In de latere stedenbouwkundige voorschriften zal een minimale vloeroppervlakte voor de totale economische ontwikkeling binnen de zone opgenomen worden.

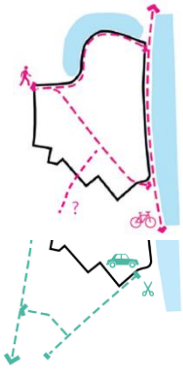
Flexibele zone
In deze zone kan zowel een woonfunctie en/of een economische functie in een lage bebouwingsvorm plaatsvinden. Deze zone is er om de nodige flexibiliteit en verweving tussen economie en wonen in het ontwerp toe te laten.

Landschapspark
Het centrum van Eine heeft weinig publiek groen. De bestaande Scheldearm en groene ruimte blijven behouden. De natuurwaarden worden er versterkt. De groene ruimte wordt in de toekomstige ontwikkeling binnengetrokken. Een groen publiek toegankelijk binnenplein vormt het hart van de ontwikkeling. Samen met het behoud van enkele erfgoedelementen (schouw en 15 palen van het oude bedrijfsmagazijn) zal de groene ruimte bijdragen aan de identiteit van de toekomstige ontwikkeling en ook een meerwaarde betekenen voor de omgeving.



Mobiliteit
Volgende mobiliteitsaspecten worden vooropgesteld:

- Het te ontwikkelen gebied is voldoende doorwaadbaar voor traag verkeer (fietsers en voetgangers). Er wordt een openbare verbinding met het bestaande noordelijke pad langsheen de oude Scheldemeander en een doorgang van de Misweg naar de Ankerstraat en fietssnelweg voorzien. Verder wordt gesuggereerd om een verbinding richting het Ohioplein te voorzien. Deze laatste verbinding, die momenteel op verschillende privé eigendommen is ingetekend, wordt niet verplicht opgelegd. Ze kan op vrijwillige basis ontwikkeld worden.



Alle verbindingen zullen indicatief op het latere grafisch plan worden aangeduid. De bestaande trage verbinding langs de Scheldemeander is onverhard. Het is de bedoeling dat dit zo blijft. Die verbinding is dus eerder voor voetgangers dan voor fietsers bedoeld. Op het latere grafisch plan wordt een onderscheid gemaakt tussen trage verbindingen voor zowel fietsers als voetgangers en trage verbindingen voor enkel voetgangers;

- Er geldt een parkeernorm van minimum 1 auto en maximum 1,2 auto's per woonentiteit;
- De auto is niet prominent aanwezig in het gebied. Daarom wordt zoveel mogelijk collectief parkeren vooropgesteld. De parking is aan het zicht onttrokken (indien mogelijk door ondergronds parkeren en/of in een parkeergebouw);
- Er wordt zoveel mogelijk parking gedeeld;
- Er komt een autodeelsysteem op de site;
- Fietsen wordt zoveel mogelijk gepromoot. Per woonentiteit zijn er minstens 2 bovengrondse overdekte fietsparkeerplaatsen.

Voorstellen van mogelijke invulling. Deze voorstellen zijn indicatief en kunnen nog wijzigen.

<u>Gefaseerde ontwikkeling</u>
De ontwikkeling gebeurt gefaseerd. Het aantal woonentiteiten wordt begrensd op 50 zolang de KMO-zone niet wordt ontwikkeld. Zo wordt de realisatie van de KMO-zone gegarandeerd.

<u>Duurzaamheidsprincipes</u>
In de latere stedenbouwkundige voorschriften zullen ook algemene duurzaamheidsprincipes opgenomen worden.

Inspiratiebeelden

9.4. Mobiliteit

De mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. De ontsluiting voor het auto- en vrachtverkeer in de omgeving van de plangebieden is immers problematisch. De mogelijke mobiliteitseffecten voor de omgeving als gevolg van de ontwikkelingen binnen de plangebieden worden bekeken.Tijdens de opmaak van het raamwerk werd reeds een mobiliteitsstudie door Vectris uitgevoerd en werden verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht (zie hoofdstuk 8 deel zie 8.2). De resultaten van deze mobiliteitsstudie zullen als input dienen voor het verdere planningstraject.

Binnen dit planningsproces wordt in het kader van de effectenbeoordeling verschillende scenario's onderzocht (zie hoofdstuk 11 deel 11.5.3).

Naast het motorisch verkeer worden ook andere vervoersmodi zoals het fietsverkeer in de scenario's meegenomen. Het raamwerk stelt immers voor om het fietsverkeer zoveel mogelijk te stimuleren, waarbij gedacht wordt om de Scheldekant al dan niet gedeeltelijk autoluw te maken. Er wordt een scenario onderzocht waarbij de Scheldekant tussen de site Alvey en de Lotharingenstraat autoluw is.

Dit onderzoek zal gebruikt kunnen worden als input voor het op te maken mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan zal een langere doorlooptijd hebben, niettegenstaande zal er een wisselwerking tussen voorliggend planningsproces en het op te maken mobiliteitsplan zijn.

9.5. Woon(uitbreidings)gebieden

De conclusie van de woonbehoeftestudie (SOLVA, 2018) is dat er voldoende woonaanbod is voor de periode 2018-2027. Is het dan ook nodig om een bijkomend aandeel wonen te voorzien in bovenstaande deelplannen? Deze vraag werd vaak gesteld tijdens de participatiemomenten.

Huidige beleidsplannen stellen voor om op de juiste plaatsen te verdichten. Plaatsen nabij een kern met veel voorzieningen (ziekenhuis, scholen, winkels, werkgelegenheid, etc.) en

een goede bereikbaarheid bij voorkeur te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. In eerste instantie is een (stads)kern uiteraard de beste locatie om te gaan verdichten. Deze verdichting moet natuurlijk zorgvuldig gebeuren en kwaliteitsvol zijn. De voorkeur gaat uit naar plaatsen waar het gebied reeds is aangesneden, dus naar reconversieprojecten zoals de site Santens en de site Alvey. We kunnen concluderen dat, ondanks het feit dat er voldoende woonaanbod is, het voeren van een aanbodbeleid in het kleinstedelijk gebied mogelijk is.

Het voeren van een aanbodbeleid kan beleidsmatig gestuurd worden. In het kader van dit planinitiatief werd de reflex gemaakt om gekoppeld aan het bijkomend creëren van nieuw woonaanbod ook slechtgelegen woonaanbod te gaan schrappen. Er werden hierbij verschillende gebieden onderzocht, welke al dan niet gelegen zijn binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde.
Gebieden gelegen buiten de afbakening van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde:

- **Woonuitbreidingsgebied Nederename**

  Dit woonuitbreidingsgebied grenst aan het kleinstedelijk gebied van de stad. Het gebied, gelegen in de deelgemeente Nederename, ligt tussen de Reytstraat en de Nederenamestraat. Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 4,5 ha. Het woonuitbreidingsgebied werd destijds niet in het kleinstedelijk gebied opgenomen. Dit gebied ligt aan de rand van het bestaande woonweefsel en t moest niet aangesneden worden om de - destijds opgelegde- taakstelling te behalen. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het ook niet wenselijk dat de bebouwing verder uitdeint naar de openruimte toe.

  In het GRS van de stad wordt dit woonuitbreidingsgebied ‘De Ham’ ook niet meegenomen om aan te snijden binnen de planperiode die tijdens de opmaak van het GRS (2005) gehanteerd werd.

  Het gebied heeft geen waterproblematiek doch kan de vraag gesteld worden of het wenselijk is om bijkomende greenfields[20] aan te snijden en het verder verharden van de steeds schaarsere ruimte in de hand te werken. Het is belangrijker om ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten op reeds aangesneden plekken die op mobiliteits- en voorzieningenvlak goed gelegen zijn.

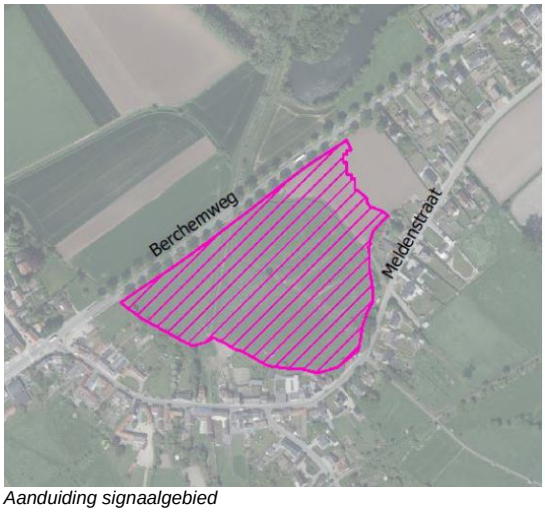
Aanduiding grens afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde

Gewestplan

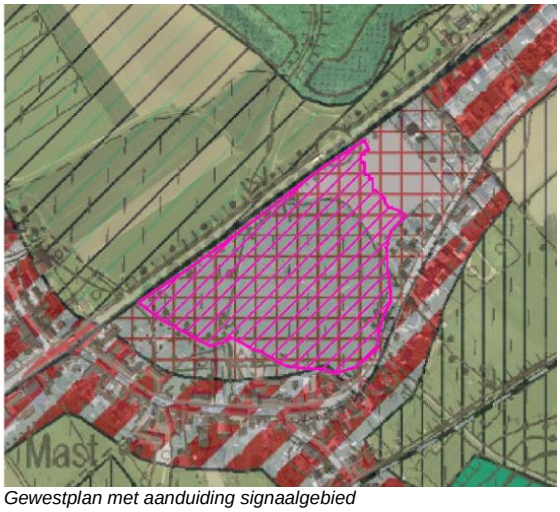
[20] Een greenfield: grond dat momenteel niet is aangesneden voor een harde bestemming zoals bedrijvigheid of wonen.

- **Woonuitbreidingsgebied Melden**

  Hoewel het woonuitbreidingsgebied (WUG) grenst aan de kern van Melden, ligt het ver van de stadskern van Oudenaarde en is het een plek met weinig voorzieningen. Het gebied, gelegen tussen de Berchemweg en de Meldenstraat, heeft een oppervlakte van circa 4,6 ha. Het woonuitbreidingsgebied is volledig gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied met overwegend een middelgrote overstromingskans. Het is opgenomen als signaalgebied[21]. Tevens werd aan de Vlaamse overheid gevraagd om het gebied op te nemen als watergevoelig openruimtegebied (WORG). Momenteel ligt het proces van de watergevoelige openruimtegebieden stil en is het onduidelijk wanneer dit opnieuw wordt opgestart en afgerond.
  In het GRS wordt duidelijk meegegeven dat het niet wenselijk is om dit gebied aan te snijden. Tot op heden werd het WUG nog niet geschrapt.



Aanduiding signaalgebied



Gewestplan met aanduiding signaalgebied

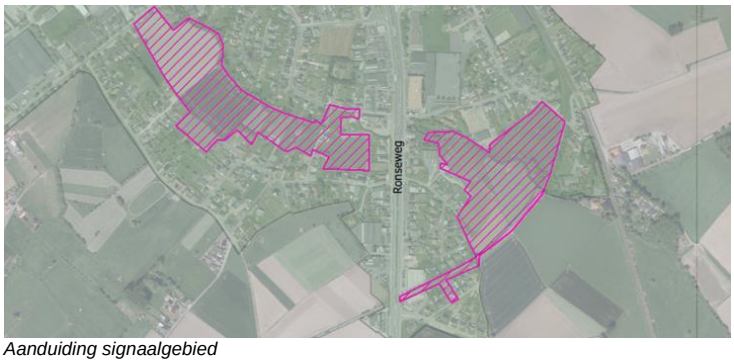
Gebieden gelegen binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde:

- **Woongebied Schapendries en Nonnemolen (Leupegem)**

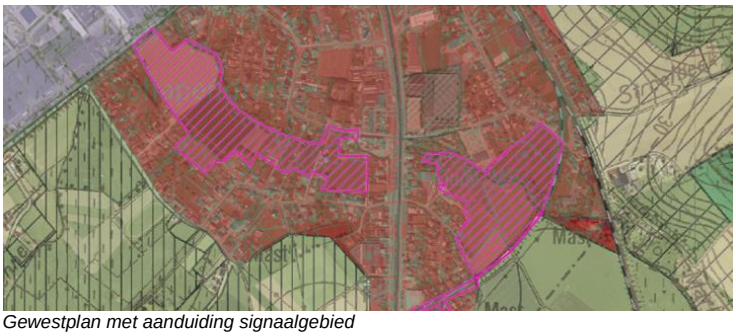
  De Schapendries (5ha) en Nonnemolen (4,5ha) zijn twee gebieden die volgens het gewestplan gelegen zijn in effectief woongebied. Beide gebieden kennen een grote waterproblematiek en zijn opgenomen als signaalgebied. Tevens werd aan de Vlaamse overheid gevraagd om ook deze gebieden op te nemen als watergevoelig openruimtegebied (WORG).

  In het GRS wordt ook aangegeven om deze gebieden wegens wateroverlast niet aan te snijden. Er wordt voorgesteld om de prioriteit te geven aan de ecologische functie van de Maarkebeek.

[21] Signaalgebied: zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde ruimtelijke bestemming (vb. woonuitbreidingsgebied, industriegebied...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast, omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.



Aanduiding signaalgebied


Gewestplan met aanduiding signaalgebied

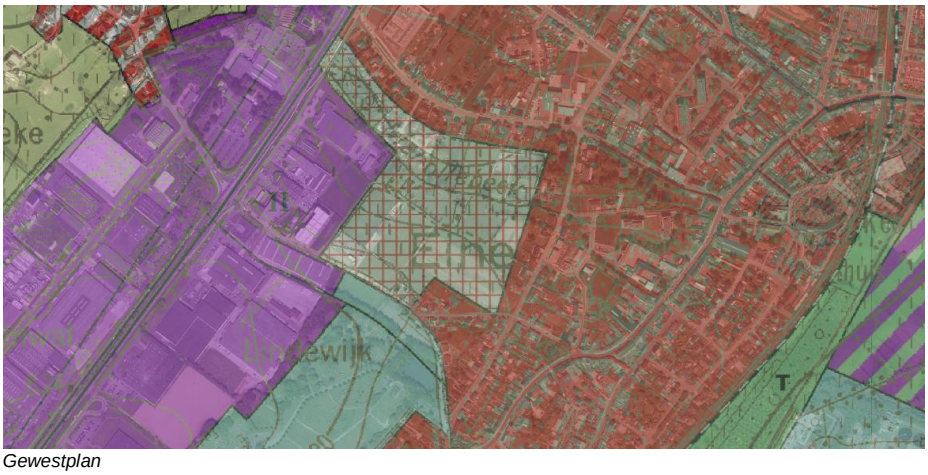
- **Woonuitbreidingsgebied Eine 1**

  In de deelgemeente Eine liggen er nog verschillende woonuitbreidingsgebieden die niet (volledig) zijn aangesneden. Eén van deze woonuitbreidingsgebieden is gelegen langs de Pater Ruyffelaertstraat in en rond de voetbalclub Kwik Eine.

  Het woonuitbreidingsgebied ligt gedeeltelijk in mogelijks overstromingsgevoelig gebied. De overstromingsgevoeligheid is in verhouding tot bovenstaande gebieden eerder beperkt te noemen. Toch is het vanuit het behoud van bestaande openruimte, ook in het verstedelijkt gebied, wenselijk om dit gebied niet verder aan te snijden.

  In het GRS van de stad wordt dit gebied aangeduid als een niet aan te snijden gebied, maar wel te behouden van bestemming.

Orthofoto met aanduiding Pater Ruyffelaertstraat



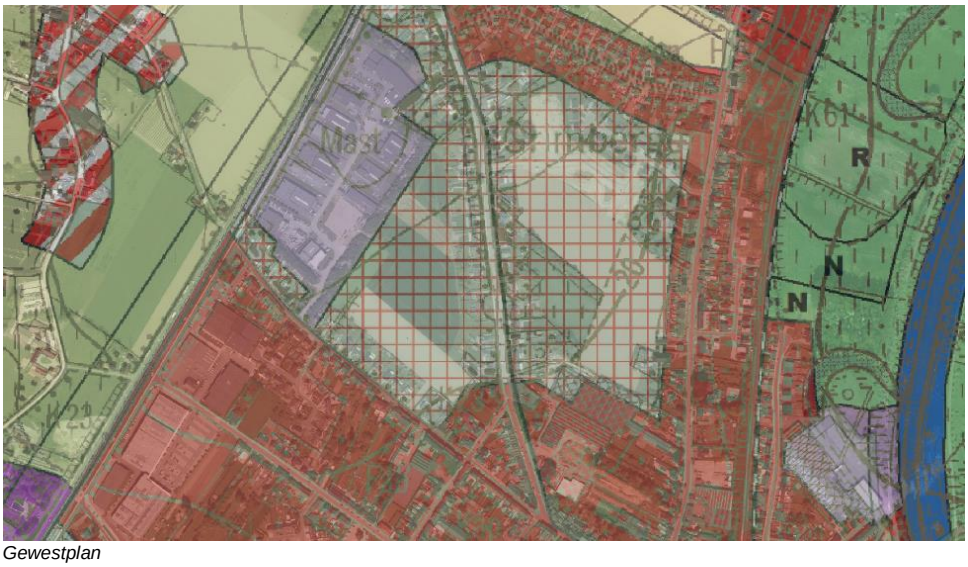
Gewestplan

- **Woonuitbreidingsgebied Eine 2**

  Een ander woonuitbreidingsgebied is gelegen langs de Graaf van Landaststraat. Het woonuitbreidingsgebied ligt gedeeltelijk in mogelijks overstromingsgevoelig gebied. De overstromingsgevoeligheid is in verhouding tot bovenstaande gebieden eerder beperkt te noemen.

  Het woonuitbreidingsgebied wordt door de Graaf van Landastraat in twee opgesplitst, nl. een oostelijk en westelijk deel. In het GRS wordt het oostelijk deel aangeduid als te ontwikkelen gebied. Dit oostelijk deel zal ook effectief ontwikkeld worden. Er wordt verder bekeken of het schrappen van het westelijk deel een optie is.

Orthofoto met aanduiding Graaf van Landaststraat



Gewestplan

Momenteel wordt nog geen uitspraak gemaakt welke van deze gebieden in aanmerking zou komen om te schrappen. Dit wordt verder in het planningsproces onderzocht. Als er gebieden worden gekozen om te schrappen voor wonen, zullen die een extra deelplan vormen binnen dit GRUP.

9.6. Ruimtebalans

Hieronder is een voorlopige ruimtebalans te vinden. Daarin is de invloed van de bestemmingswijzigingen ten gevolge van het uitvoeren van de doelstellingen in dit GRUP weergegeven. De ruimtebalans kan in de loop van het planningsproces nog wijzigen.

	Huidige categorie	Oppervlakte (ha)	Nieuwe categorie	Oppervlakte (ha)
Site Santens				
	2° bedrijvigheid	25,9214	1° wonen	6,0638
			2° bedrijvigheid	6,0701
			6° overig groen	13,7875
Steenbakkerij Vande Moortel				
	2° bedrijvigheid	10,5972	2° bedrijvigheid	10,5972
	6° overig groen	1,842	6° overig groen	1,842
	10° ontginning en waterwinning	14,1683	2° bedrijvigheid	6,4387
			6° overig groen	6,1593
			7° reservaat en natuur	1,5703
Site Alvey				
	2° bedrijvigheid	2,2751	1° wonen	1,3048
			2° bedrijvigheid	0,3738
			6° overig groen	0,5965
	6° overig groen	0,3143	6° overig groen	0,3143
	7° reservaat en natuur	0,5174	6° overig groen	0,5174

BALANS	
Categorie	**Oppervlakte (ha)**
1° wonen	7,3686
2° bedrijvigheid	-15,3139
6° overig groen	21,0607
7° reservaat en natuur	1,0529
10° ontginning en waterwinning	-14,1683

Richtinggevende ruimtebalans

10. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE

10.1. Detailleringsniveau

Het GRUP ‘Linkeroever’ legt de bestemmingen in het plangebied vast . Hierbij zullen per zone stedenbouwkundige voorschriften worden vastgelegd. Deze voorschriften leggen voorwaarden op over de mogelijkheden en inrichting van de zones.

Het RUP zal enkel de hoofdlijnen juridisch vastleggen. Dat betekent bv. dat geen contour of oppervlakte van individuele gebouwen worden ingetekend. Dit om de nodige flexibiliteit te bewaren. Om de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit te garanderen worden wel kwaliteitseisen in de stedenbouwkundige voorschriften opgelegd.

Er is gekozen om de verschillende sites als plangebieden in één RUP op te nemen. Dit is een bewuste keuze omdat alle sites, ondanks dat ze hun eigen ontwikkeling beogen en op zichzelf kunnen functioneren, verbonden zijn met elkaar. Zij hebben de mobiliteitseffecten en de Scheldekant als gemeenschappelijke factor.

10.2. Reikwijdte

De voorlopige afbakening van de plangebieden is gebeurd op basis van de aanwezige elementen in de omgeving en door de inkleuring van het gewestplan. Het water van de Schelde, de eigendomsstructuur en de bestaande wegenis vormen een logische en natuurlijke grens. De plancontour kan echter nog wijzigen.

11. SCOPING EN AANZET METHODOLOGIE PLAN-MER

11.1. Plan-m.e.r.-plicht

Om de plan-m.e.r.-plicht te bepalen, worden de volgende drie stappen doorlopen.
Stap 1: valt het voorgenomen plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM[22]?
>> Ja. Een ruimtelijk uitvoeringsplan betreft een plan dat door een overheid wordt opgesteld en vastgesteld volgens een vastgelegde procedure.
Stap 2: valt het voorgenomen plan onder het toepassingsgebied van het DABM?
>> Ja. Het voorgenomen plan vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project.
Stap 3: valt het voorgenomen plan onder de plan-m.e.r.-plicht?
>> Ja. Het voorgenomen plan vormt een kader voor projecten zoals die vermeld worden onder de bijlagen van het MER-Besluit[23]. Meer bepaald kunnen de volgende rubrieken van toepassing zijn:

- rubriek 10b van Bijlage II (*stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of met een brutovloeroppervlakte van 5000 m2 handelsruimte, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur*) en/of
- rubriek 10 b van Bijlage III (*stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)*) en/of
- rubriek 10a van bijlage III (*industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen)*) en/of
- rubriek 10e van bijlage III (*aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)*).

Het voorgenomen plan houdt geen kleine wijziging in en regelt niet het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. Het voorgenomen plan heeft betrekking op ruimtelijke ordening. Gezien op dit moment aanzienlijk negatieve effecten nog niet kunnen uitgesloten worden, zal een volwaardig plan-MER opgesteld worden, ter ondersteuning van de te maken keuzes in het uiteindelijke RUP.

[22] Decreet van 5 april 1995 (en latere wijzigingen) houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (Titel IV).
[23] Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (en latere wijzigingen) houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

11.2. Ingreep-effect-schema

	Disciplines									
Bestemming	mobiliteit	geluid	lucht	bodem	water	biodiversiteit	landschap, erfgoed, archeologie	ruimtelijke aspecten	gezondheid	klimaat*
bedrijvigheid	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
wonen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
groen (ruime zin)					x	x	x	x	x	x
verbindingen / wegenis	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

*klimaat wordt niet als afzonderlijke discipline behandeld, maar maakt deel uit van de uitwerking van de overige disciplines. De bevindingen met betrekking tot klimaat uit deze disciplines zullen gebundeld worden in een apart hoofdstuk ‘klimaat’.

11.3. Algemene methodologie

11.3.1. Afbakening studiegebied

Het plangebied wordt gedefinieerd als de ruimtelijke afbakening van (de deelgebieden) van het RUP. In dit geval zijn er minstens drie deelgebieden (site Alvey, site Santens en steenbakkerij Vande Moortel) welke mogelijks zullen aangevuld worden met enkele te schrappen woonuitbreidingsgebieden. Op heden is echter nog niet vastgesteld welke gebieden met zekerheid opgenomen worden in het RUP, noch is de bestemming ervan gekend. Het studiegebied omvat het invloedgebied van een ingreep of effect en wordt bepaald per discipline. Het studiegebied is vaak (veel) ruimer dan het plangebied.

11.3.2. Beschrijving referentiesituatie

De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van het plan. Het plan (RUP) beoogt een bestemmingswijziging. De huidige planologische bestemming is aldus de referentiesituatie (gewestplan).
Echter, wanneer de huidige invulling van het plangebied afwijkt van de bestaande planologische bestemming, dan vormt ook dit een referentiesituatie (feitelijke referentiesituatie).
In deze effectenbeoordeling zullen dus twee referentiesituaties beschreven worden.

11.3.3. Ontwikkelingsscenario's

De geplande en concrete ontwikkeling van 'het sportpark', 'de Scheldekop' en 'site Saffrou' worden meegenomen als ontwikkelingsscenario's.
Deze spelen vooral een rol in de discipline mobiliteit en daarmee samenhangende disciplines lucht, geluid en mens-gezondheid. Ze worden dan ook enkel in die betreffende disciplines in beschouwing genomen.

11.3.4. Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

Vervolgens wordt per discipline gestart met de eigenlijke inschatting van de milieueffecten van het plan. Op planniveau ligt de focus op het al dan niet toelaten van bepaalde ontwikkelingen, onder bepaalde voorwaarden, op een bepaalde locatie. Op dit moment zijn er nog geen concrete gegevens voorhanden voor de uitvoering van een specifiek project. De beoordeling van de milieueffecten gebeurt o.b.v. expert judgement en is - waar mogelijk - gebaseerd op cijfermatige gegevens of te verantwoorden aannames.

De beoordeling van de effecten van het plan gebeurt per discipline, waarbij volgens het te verwachten effect een beoordeling als volgt wordt gegeven:

- aanzienlijk negatief of positief effect;
- negatief of positief effect;
- beperkt negatief of positief effect;
- geen of verwaarloosbaar effect.

Het is echter niet steeds zo dat alle tussenstappen in dit beoordelingskader gedefinieerd zullen worden. Zo is het goed mogelijk dat er slechts een mogelijkheid bestaat tussen twee (bv. negatief effect en geen of verwaarloosbaar effect).

11.3.5. Synthese van de milieueffecten

Hierin wordt een overzicht gegeven van de mogelijke effecten die binnen de discipline kunnen optreden.

11.3.6. Milderende maatregelen

Na bepaling van de milieueffecten en de hieraan gekoppelde effectbeoordelingen, kan het naargelang het resultaat van de effectbeoordeling noodzakelijk blijken om (extra) milderende maatregelen te treffen. In dit deel worden bijkomende milderende maatregelen, indien nodig, onderzocht en voorgesteld om de negatieve effecten zoveel mogelijk te reduceren of op te heffen. De noodzaak tot het nemen van milderende maatregelen wordt gekoppeld aan de effectbeoordeling, zoals weergegeven in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**.

Tabel 1: Koppeling effectbeoordeling aan milderende maatregelen

beoordeling van het effect	**koppeling met milderende maatregelen**
verwaarloosbaar of geen effect (score 0)	milderende maatregelen worden niet noodzakelijk geacht
beperkt negatief effect (score -1)	onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend: als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden
negatief effect (score -2)	er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen
aanzienlijk negatief (score -3)	er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden

11.4. Alternatieven en ontwikkelingsscenario's

11.4.1. Nulalternatief

Het nulalternatief omvat het scenario waarbij de huidige toestand wordt behouden en waarbij het plan (RUP) niet wordt uitgevoerd. Het is dus te beschouwen als de autonome ontwikkeling van het plangebied. Het nulalternatief komt hier dus overeen met de referentiesituatie.

11.4.2. Uitvoerings- of inrichtingsalternatief

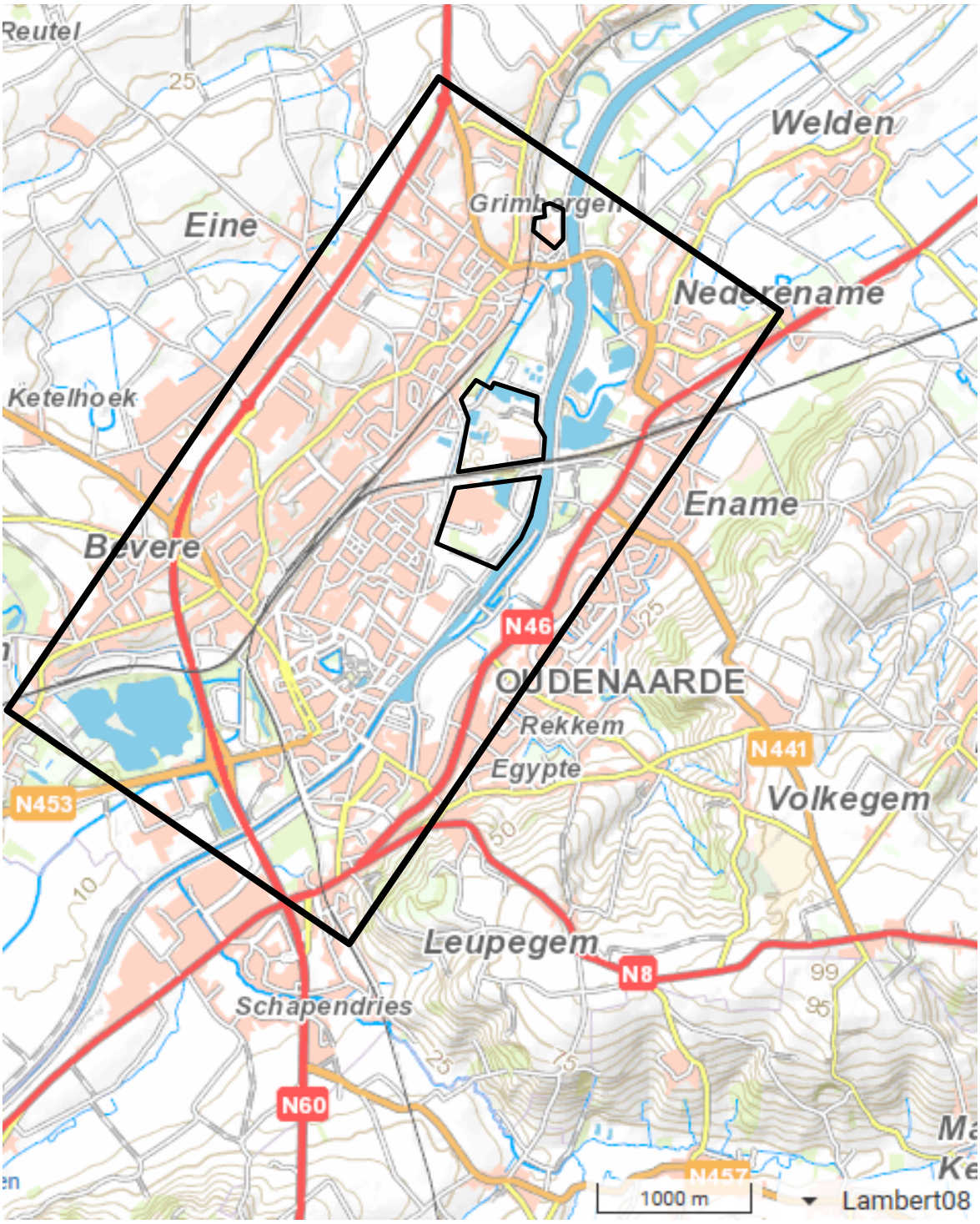
Bij plangebied Alvey liggen twee ontwerpen op tafel, waarvan een met een zone voor verweving tussen bedrijvigheid en wonen en een ander met een zone voor groen tussen bedrijvigheid en wonen. Beide inrichtingsalternatieven zullen onderzocht worden.

Bij site Steenbakkerij zullen drie ontsluitingsalternatieven onderzocht worden, namelijk de bestaande ontsluiting via de kade behouden en anderzijds de nieuwe ontsluiting ten westen van het (deel)plangebied (Oliehoekstraat-Broekstraat). Als derde alternatief wordt naast de nieuwe ontsluiting Oliehoekstraat-Broekstraat tevens een nieuwe doorsteek langs de Lotharingenbrug onderzocht. In de alternatieven met de nieuwe ontsluiting zal namelijk het vrachtverkeer van de steenbakkerij deze nieuwe route en toegang tot het bedrijf gebruiken en zal enkel het personenverkeer nog via de bestaande toegang langs de kade komen.
De nieuwe ontsluiting heeft bovendien ook gevolgen voor site Santens en wordt aldus ook daar meegenomen als alternatief.

11.5. Discipline mens - mobiliteit

11.5.1. Afbakening studiegebied

Het studiegebied bestaat uit een ruim gebied rond de drie plangebieden waarbinnen mobiliteitseffecten te verwachten zijn. Rekening houdend met de te onderzoeken ontsluitingsscenario's wordt een studiegebied afgebakend tussen de N60 in het westen, de N46 in het oosten, de N8 in het zuiden en de N414 in het noorden.



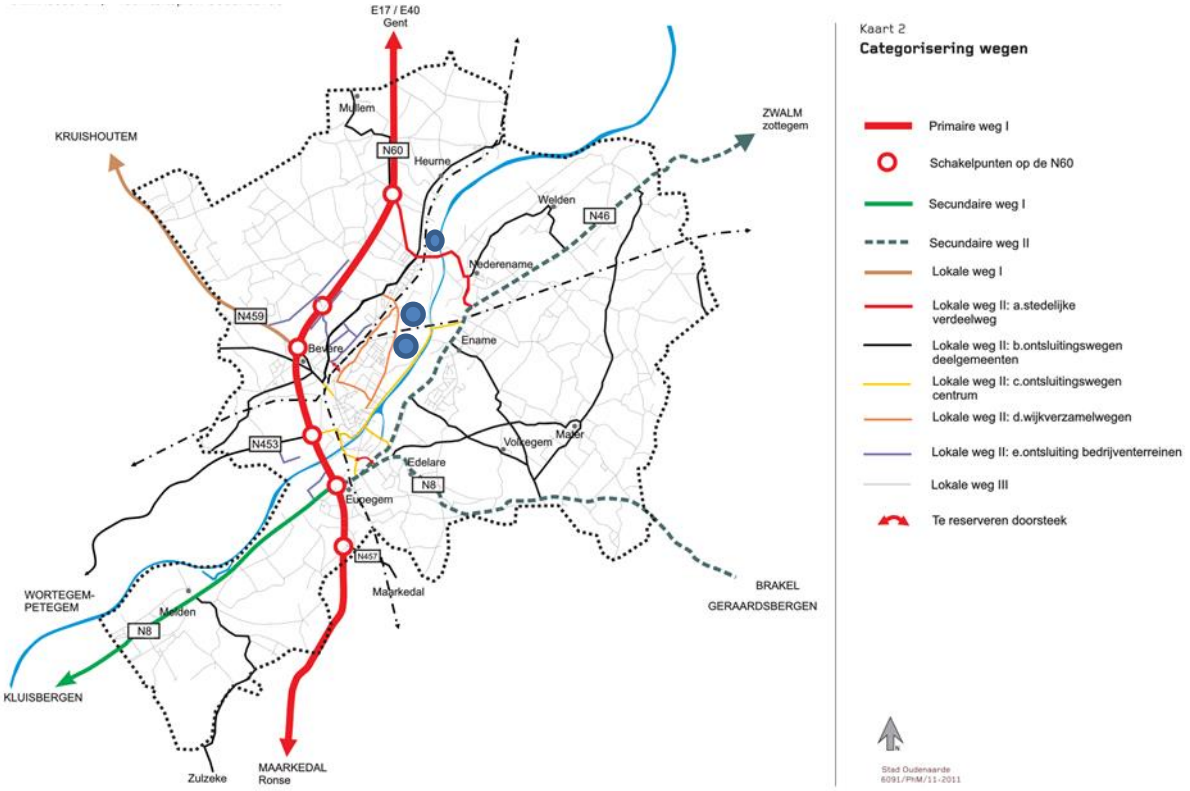
Figuur 1 Afbakening studiegebied en plangebieden

11.5.2. Referentiesituatie

Globale verkeerssituatie

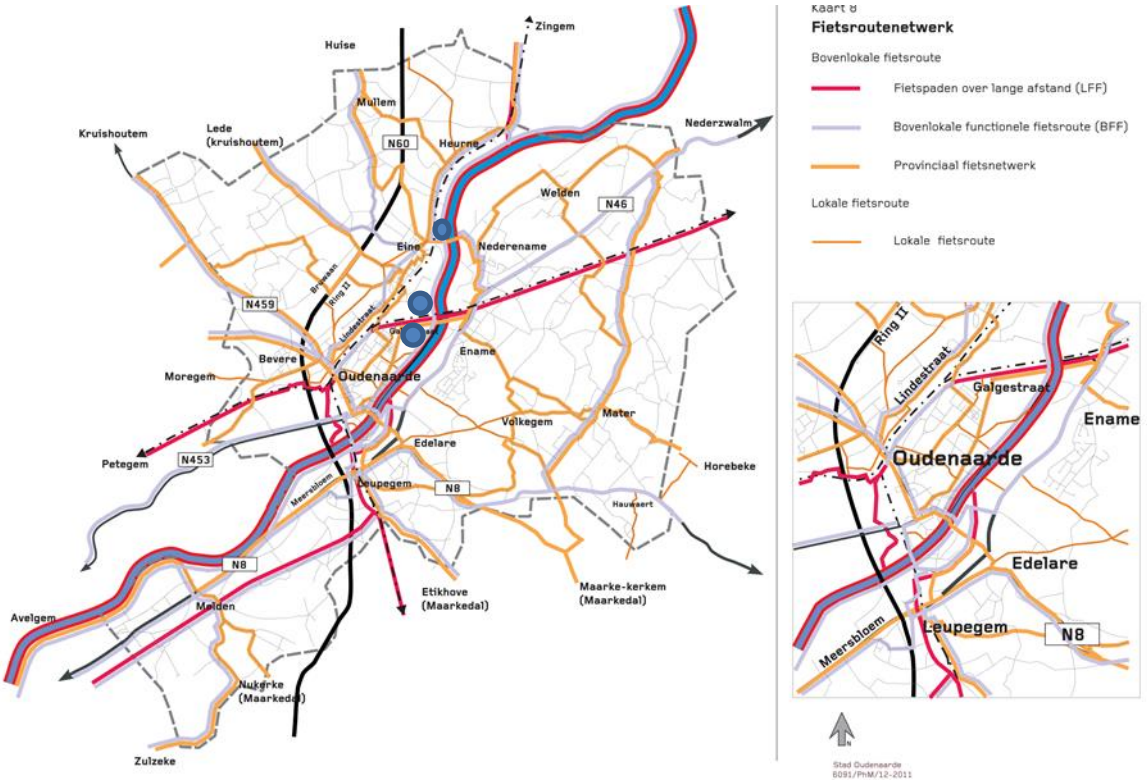
De verkeerskundige structuur van Oudenaarde is tweeledig van aard. Enerzijds is de regio Oudenaarde strek gericht op het Gentse en is hiermee via de primaire weg I N60 vrij vlot verbonden. Anderzijds vormt Oudenaarde een verzorgend centrum voor talrijke kleine landelijke dorpjes en buurgemeenten uit de omgeving, waarmee het volgens een radiaal patroon verbonden is met verbindingswegen zoals de N8 (richting Brakel) en de N46 (richting Zottegem). De N46 is volgens het GRS een onderdeel van de stedelijke verdeelweg, die daarnaast ook de N441 (Graaf Van Landaststraat – Ohiostraat – Oudstrijdersstraat) omvat (zie ook hierboven bij bespreking GRS).

Plangebied Site Alvey sluit bijna direct aan op die stedelijke verdeelweg t.h.v. de Ohiostraat, terwijl de twee andere plangebieden niet rechtstreeks aansluiten, ook niet op de N60. De site Santens ontsluit op de Galgestraat (wijkverzamelweg Sint-Jozefwijk, lokale weg IId). De Steenbakkerij Vande Moortel is vandaag bereikbaar via Scheldekant – Eindrieskaai (lokale weg IIc, ontsluitingsweg centrum).



Figuur 2 Categorisering wegennet (bron. Gemeentelijk mobiliteitsplan, 2011)'

De Schelde, die rakelings langs de drie plangebieden stroomt, is niet alleen een belangrijke waterweg voor goederentransport, waarvan op dit ogenblik de Steenbakkerij Vande Moortel van gebruik maakt, maar vormt ook de hoofdas voor het fietsverkeer op lange afstand. De linkeroever is sinds 2018 geselecteerd als onderdeel van de fietssnelweg F45 Gent-Oudenaarde-Kortrijk. Vanaf de Lotharingenbrug vertrekt de fietssnelweg F419 Oudenaarde – Zottegem. De Ohiostraat is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. De Galgestraat en de doorsteek naar de Lotharingenbrug als lokale fietsroute. De kwaliteit van de geciteerde fietsroutes is echter ondermaats en weinig aantrekkelijk (te smalle, onveilige fietspaden, of gewoon een gebrek aan fietspaden zoals in de Ohiostraat en de Galgestraat).



Figuur 3 Fietsroutenetwerk (bron. Gemeentelijk mobiliteitsplan, 2011)'

Oudenaarde is ook een knooppunt van openbaar vervoer. Het station vormt het kruispunt van twee spoorlijnen (Brussel – Kortrijk en Gent – Ronse). Een kleine tijdsvergelijking toont aan dat de trein de snelste optie is (van station tot station) voor de bestemmingen Gent, Brussel en Kortrijk. Hierbij moet vermeld worden dat de frequenties richting Gent en Ronse beperkter zijn dan die richting Brussel en Kortrijk: naar Gent rijdt slechts één trein per uur (met een aantal bijkomende treinen tijdens de piekuren), naar Brussel en Kortrijk één rechtstreekse trein + een lokale stoptrein om het uur (eveneens met een aantal bijkomende piekuurtreinen).

Het station van Oudenaarde ligt op ca. 1,2 km afstand (vogelvlucht) van de site Santens, voor de Steenbakkerij Vande Moortel bedraagt dat al 2 km. De site Alvey ligt slechts op 250m van het station Eine (op de lijn Gent - Oudenaarde – Ronse).

Analyse per deelplan

De referentiesituatie per deelplan zal beschreven worden aan de hand van terreinbezoek, maar ook maximaal gebruik maken van bestaande mobiliteitsdocumenten (m.n. het reeds gehouden verkeersonderzoek). Dit betreft enerzijds de huidige situatie (referentiesituatie 1), maar anderzijds ook de planologische referentiesituatie (referentiesituatie 2) m.n. de vroegere situatie van de deelplannen Santens en Alvev met een actieve invulling ervan door de respectievelijke bedrijven. Aangezien deze bedrijven volledig pasten binnen de huidige gewestplanbestemming van deze deelplannen en de tewerkstelling einde vorige eeuw gekend is toen beide nog actief waren, vormt dit een goede inschatting van de planologische referentiesituatie.

Algemeen zullen per deelplan de volgende aspecten beschreven:

- Situering binnen de bestaande wegenstructuur en wegenhiërarchie;
- Overzicht van reeds geplande voorzieningen;

- Actuele bereikbaarheid per auto, fiets of openbaar vervoer: bestaande wegenis, actuele verkeersintensiteiten (bestaande tellingen), parkeervoorzieningen, openbaar vervoer (lijnen, frequenties), fietsroutes...

Hierbij worden ook de belangrijkste knelpunten, kwaliteiten en potenties in de actuele verkeersstructuur weergegeven; dit biedt in latere fase zicht op de problemen die kunnen toenemen door ontwikkeling van de site, alsook de actuele problemen die gelijktijdig zouden kunnen opgelost worden met de ontsluiting van de site. Op die wijze wordt reeds een rechtstreekse link gelegd met de algemene bereikbaarheids- en leefbaarheidssituatie van de omgeving. Dit geldt voor zowel het auto- en vrachtverkeer, als het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer.

11.5.3. Methodiek effectbeoordeling

Algemeen

De verkeersgeneratie per deelplan zal gebeuren aan de hand van algemene kencijfers op basis van de hierboven beschreven planopties en inrichtingsprincipes. Hierbij zal ook een vergelijking gemaakt worden met de planologische referentiesituatie (zie hierboven). De verkeersgeneratie op zich wordt niet geëvalueerd.

Op planniveau zijn qua verkeer de aspecten bereikbaarheid (alle modi), doorstroming gemotoriseerd verkeer en verkeersleefbaarheid/-verkeersveiligheid van belang.

Het aspect doorstroming autoverkeer kan op planniveau enkel op hoofdlijnen (verkeersbelasting t.o.v. wegcapaciteit) en/of kwalitatief geëvalueerd worden. De nochtans aanzienlijke effecten van weg- en kruispuntinrichting en verkeerslichtenregeling vergen te veel nog niet gekende detailinformatie om op planniveau kwantitatief en/of in detail te kunnen onderzoeken.

Om een correcte inschatting te maken van de verkeerseffecten van de drie deelgebieden, moet niet enkel de verkeersgeneratie van de drie deelgebieden afzonderlijk worden geraamd (op basis van de voorgestelde gewenste invulling per gebied), maar ook de afwikkeling ervan op het wegennet en in het bijzonder de cumulatieve effecten van de drie deelgebieden. Bovendien suggereert het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever een aantal nieuwe ontsluitingswegen. Daarom zullen drie scenario's worden bekeken:

- Een scenario (1) zonder bijkomend infrastructuur (dus uitgaan van de bestaande verkeerssituatie);
- Een scenario (2) waarbij er een nieuwe verbinding gerealiseerd wordt tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat zonder doorsteek Lotharingenbrug;
- Een scenario (3) waarbij een nieuwe verbinding gerealiseerd wordt tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat alsook een doorsteek van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.

Schematische weergave van de verschillende scenario's (links scenario 1, midden scenario 2 en rechts scenario 3).

Om dit alles op een correcte manier te kunnen inschatten is het gebruik van een verkeersmodel onontbeerlijk. In de voorliggende mobiliteitsstudie is dat nog niet gebeurd.

De stad Oudenaarde heeft in haar jongste gemeentelijk mobiliteitsplan (2011) gebruik gemaakt van een eigen stedelijk verkeersmodel voor het autoverkeer. Dit model zal worden geactualiseerd (o.a. aan de hand van het gehouden verkeersonderzoek) en vormt aldus de basis voor het verder mobiliteitsonderzoek.

Effectgroep functioneren verkeerssysteem – voetgangers en fietsvoorzieningen

In deze effectgroep worden binnen en rondom de drie deelplannen de huidige en toekomstige voorzieningen voor voetgangers en fietsers beschouwd, zowel op vlak van kwaliteit als op vlak van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze indicatoren worden kwalitatief beoordeeld.

Effectgroep functioneren verkeerssysteem – gemotoriseerd verkeer

In deze effectgroep wordt het gemotoriseerd verkeer beschouwd. Er wordt gekeken naar de kwaliteit van het wegennet en de bereikbaarheid (doorstroming) voor de verschillende ontsluitingsscenario's.

De verzadigingsgraad van wegvakken wordt als uitgangspunt gebruikt voor de beoordeling van de doorstroming. Gezien het een plan-MER betreft zal de doorstroming op kruispuntniveau niet beoordeeld worden. Het te gebruiken verkeersmodel laat dit ook niet toe. De verzadigingsgraad is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit. De wegcapaciteit wordt bepaald door het aantal rijvakken, de frequentie van kruispunten en erftoegangen en de voorrangs- en lichtenregeling aan de kruispunten. Algemeen worden de volgende wegcapaciteiten (pae/uur/richting) gehanteerd binnen het studiegebied:

- autoweg 2x2 met verschillende kruispunten (N60) : 2000
- lokale/secundaire weg buiten bebouwde kom 2x1 : 1000
- lokale/secundaire weg binnen bebouwde kom 2x1 : 800

Hierbij wordt volgend significantiekader gehanteerd: Een verzadigingsgraad van <80% komt overeen met een vlotte doorstroming, 80-90% met lichte filevorming, 90-100% met ernstige filevorming en >100% met oververzadiging. Vanaf een verzadigingsgraad van 100% is er sprake van structurele file met lange wachtrijen en gedragswijziging tot gevolg. Omdat in de eerste plaats het effect van het plan wordt beoordeeld, weegt de verwachte evolutie zwaarder door dan de absolute verzadigingsgraad.

Tabel 2 Significantiekader doorstroming: evolutie intensiteiten t.o.v. referentiesituatie

Verzadigings-graad toekomstige situatie	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %punt	20 à 50 %punt	10 à 20 %punt	5 à 10 %punt		5 à 10 %punt	10 à 20 %punt	20 à 50 %punt	> 50 %punt
>100%	-3	-3	-3	-2	0	0	0	+1	+1
90-100%	-3	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+2
80-90%	-2	-2	-1	-1	0	+1	+2	+3	+3
<80%	-1	-1	0	0	0	+1	+3	+3	+3

** Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten*

Het voorgaande significantiekader kan niet gebruikt worden voor nieuwe wegen, omdat in dat geval er geen bestaande verzadigingsgraad kan worden berekend. Aangezien de te onderzoeken scenario's bestaan uit deels nieuwe wegen, wordt een bijkomend significantiekader gebruikt, specifiek voor nieuwe infrastructuur. Nieuwe wegen die minder dan 40% belast worden krijgen een negatieve score wegens onvoldoende gebruik ervan. Tussen 40 en 80% belasting is de beoordeling neutraal tot beperkt positief, boven 80% belasting is de nieuwe infrastructuur niet aangepast aan te verwachten intensiteiten en wordt de beoordeling bijgevolg opnieuw negatief.

Tabel 3 Significantiekader doorstroming: nieuwe infrastructuur

Verzadiging toekomst	Score
>100 %	-3
90-100 %	-2
80-90 %	-1
70 -80%	0
60-70%	+1
40-60%	0
20-40%	-1
0-20%	-2

De input voor deze berekeningen komen uit de doorrekeningen van het eerder vermelde lokale verkeersmodel.

Effectgroep verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid kan omschreven worden als de hinder die het verkeer veroorzaakt op de omwonenden (zoals te veel vrachtverkeer, te hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer met als gevolg een slechte oversteekbaarheid). De beoordeling van de effecten inzake verkeersleefbaarheid gebeuren op basis van

- routering vrachtverkeer door woonstraten : deze indicator wordt kwalitatief besproken.
- oversteekbaarheid

Specifiek wordt ook de oversteekbaarheid op een aantal kenmerkende straten beschouwd (zoals Galgestraat en Ohiostraat). De kwaliteit van de oversteekbaarheid wordt beoordeeld aan de hand van de gemiddelde wachttijd die een voetganger nodig heeft om de straat over te steken. Een gemiddelde wachttijd van 10 seconden wordt als redelijk oversteekbaar geclassificeerd.
De wachttijd wordt beïnvloed door verschillende factoren, zoals de oversteeklengte, de oversteeksnelheid en de te kruisen verkeersstroom (intensiteiten, samenstelling, snelheid en tussentijd tussen de voertuigen). In dit MER zal een vereenvoudigde formule gebruikt om een inschatting te maken van deze wachttijd (via het programma Capacito). Het volgende significantiekader zal hierbij worden gehanteerd.

Tabel 4 Significantiekader oversteekbaarheid

Aard van de oversteekbaarheid	Gemiddelde wachttijd	Beoordeling
Onaanvaardbaar slechte oversteekbaarheid	>60 sec	-3
Zeer slechte oversteekbaarheid	30 - 60 sec	-2
Slechte oversteekbaarheid	15 - 30 sec	-1
Matige oversteekbaarheid	10 - 15 sec	0
Redelijke oversteekbaarheid	5 - 10 sec	+1
Goede oversteekbaarheid	0 – 5 sec	+2

Er zal voor bestaande wegen een vergelijking worden gemaakt tussen de referentiesituatie en de geplande situatie.

Effectgroep parkeren

Het aspect parkeren zal slechts op hoofdlijnen en kwalitatief worden behandeld, aangezien er nog geen definitieve ontwerpen op projectniveau zijn gekend. Het uitgangspunt is hierbij dat de parkeervraag op eigen terrein dient te worden opgevangen.

11.5.4. Milderende maatregelen

Voor het geopteerde verkeersscenario worden in hoofdlijnen de nodige maatregelen verder geëxpliciteerd: de nodige infrastructurele ingrepen zowel in functie van de multimodale bereikbaarheid, de wegcapaciteit, als de verkeersleefbaarheid: aan te pakken kruispunten en wegvakken, inrichting haltes, uitbouw fietsroutes, aanleg of reservatie van beddingen voor het openbaar vervoer de te verwachten effecten op de omgeving.

11.6. Discipline geluid

11.6.1. Afbakening studiegebied

Relevante impact kan worden bekomen van de emitterende bronnen (technische installaties) binnen het plangebied en de verkeersafwikkeling van personenwagens en vrachtwagens op de voornaamste toegangswegen tot het plangebied.
Het studiegebied wordt enerzijds bepaald door de zone rondom het plangebied waarvoor een relevante geluidsimpact tot geluidsgevoelige receptoren te verwachten is. Onder geluidsgevoelige receptoren in de omgeving wordt verstaan: de dichtstbij zijnde woningen/woonkernen, kantoorgebouwen (tijdens de dagperiode), waardevolle natuurgebieden (incl. vogel- en habitatrichtlijngebieden) en andere faunistische waardevolle gebieden en overige kwetsbare gebieden/gebouwen (bv. scholen, ziekenhuizen, rustoorden, recreatiezones, ...). De omliggende zone aangaande rustverstoring voor fauna wordt bepaald door de locaties van de nabij gelegen natuurgebieden en/of de leefgebieden van de verstoringsgevoelige soorten.
Anderzijds wordt rekening gehouden met verkeersgeluid. Hiervoor komt het studiegebied overeen met dat van de discipline mens – mobiliteit.

11.6.2. Juridisch en beleidsmatige context

VLAREM II

Voor ingedeelde inrichtingen (zoals Santens en Vande Moortel) gelden de richtwaarden voor het specifiek geluid van bestaande of nieuwe inrichtingen (titel II van VLAREM, gewijzigd bij BVR op 19/1/1999), die afhangen van de geldende milieukwaliteitsnormen in de omgeving en van het actueel geluidsniveau.

Europese richtlijn 2002/49/EG – Omgevingslawaai

De richtlijn 2002/49/EG van het Europese Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB/L/189 van 18.07.2002) heeft tot doel een gemeenschappelijke Europese aanpak in te voeren om de blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen, te beperken en te verminderen. Deze aanpak is gebaseerd op het volgende:

- Het opmaken van geluidsbelastingskaarten volgens gemeenschappelijke methoden (voor geluidsindicator en berekening);
- Het aannemen van actieprogramma's, uitgaande van limieten die door de lidstaten worden bepaald, teneinde het omgevingslawaai zo nodig te voorkomen, te beperken en te handhaven waar zij goed is;
- Voorlichting van het publiek.

Er zijn geluidskaarten gemaakt voor twee internationaal erkende parameters: Lden en Lnight. Lden geeft het gewogen energetisch gemiddelde weer van de dag-, avond- en nachtperiode, waarbij de avondwaarde verhoogd wordt met 5 dB(A) en de nachtwaarde met 10 dB(A). De Lnight is de gemiddelde LAeq-waarde over de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur (deze nachtperiode wijkt dus af van de nachtperiode volgens VLAREM II, die reeds om 22.00 uur start).

Sinds 2009 stelt LNE geluidsbelastingskaarten ter beschikking. De meest recente kaartgegevens geven de toestand op basis van de situatie van het referentiejaar 2016 en zijn opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn 2002/49/ EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. Deze kaarten zijn terug te vinden op volgende website: https://omgeving.vlaanderen.be/geluidsbelastingkaarten.

Vermits er nieuwe woonontwikkelingen worden gepland, wordt er tevens verwezen naar het rapport 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai' uit 2010, opgemaakt in opdracht van het Departement LNE (ref. LNE/LHRMG/OL200600061 dd. 15/06/2010). Hierin worden volgende gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeer voorgesteld (cfr. Tabel 7), alsook naar norm NBN S 01-400-1 - akoestische criteria voor woongebouwen:

Tabel 5 Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid (uit rapport 'onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai') (LNE, 2010) (Lden en Lnight, dB(A))

Type weg	situatie	Lden	Lnight	opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-
secundaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	Voor de beoordeling van het geluidsdrukniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		

		65	55	geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde, ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
lokale wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
		65	55	

Norm NBN S 01-400-1 - akoestische criteria voor woongebouwen

De Norm NBN S 01-400-1 geeft de akoestische criteria voor woongebouwen. De criteria in deze nieuwe norm gelden als regels van goede praktijk voor gebouwen die geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn. In de norm staan 2 prestatieniveaus: een **Normaal Akoestisch Comfort (NAC)** waarbij 70% van de gebruikers tevreden zijn en een **Verhoogd Akoestisch Comfort (VAC)** waarbij 90% van de gebruikers tevreden zijn.

In Tabel 8 worden de eisen voor luchtgeluidsisolatie bij woongebouwen weergegeven. De luchtgeluidsisolatie wordt uitgedrukt als het gewogen gestandaardiseerde geluidsdrukniveauverschil, symbool DnT,w, tussen ruimten.

Tabel 6 Eisen voor luchtgeluidsisolatie tussen twee ruimten voor woongebouwen volgens NBN S 01-400-1, 2008

ZENDRUITME buiten de woning	**ONTVANGSRUIMTE binnen de woning**	**Normaal akoestisch comfort**	**Verhoogd akoestisch comfort**
Elke ruimte	Elke ruimte behalve een technische ruimte of inkomhal	DnT,W ≥ 54 dB	DnT,W ≥ 58 dB
Elke ruimte in een nieuwbouw rijwoning	Elke ruimte in een nieuwbouw rijwoning behalve een technische ruimte	$D_{nT,W}$ ≥ 58 dB	$D_{nT,W}$ ≥ 62 dB
ZENDRUITME binnen de woning	**ONTVANGSRUIMTE binnen de woning**	**Normaal akoestisch comfort**	**Verhoogd akoestisch comfort**
Slaapkamer, keuken, woonkamer en badkamer (die niet alleen toebehoort aan de slaapkamer/ ontvangstruimte)	Slaapkamer, studeerruimte	DnT,W ≥ 35 dB	DnT,W ≥ 43 dB

De eisen die moeten gerespecteerd worden om te kunnen genieten van een ‘normaal’ akoestisch comfort (DnT,W ≥ 54 dB) stemmen nagenoeg overeen met de categorie ‘IIa’ uit de oude norm. De grote mogelijkheid van de nieuwe norm ligt in het vervullen van de eisen voor het ‘verhoogde’ akoestische comfort (DnT,W ≥ 58 dB of meer). De problematiek van de flankerende geluidsisolatie wordt immers belangrijker naarmate de eisen verstrengen.

Voor het type omgeving wordt hier een onderscheid gemaakt in 4 categorieën: LAeq < 60 dB(A), 60 dB(A) < LAeq < 65 dB(A), 65 dB(A) < LAeq < 70 dB(A) en LAeq > 70 dB(A).

Afhankelijk van het omgevingsgeluid wordt de minimale gevelisolatie bepaald. In **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** worden de eisen voor de gevelisolatie weergegeven.

Voor de woningen met een niveau beneden 60 dB(A) wordt een geluidsisolatie gevraagd van 30 dB(A) en dit zowel voor NAC als VAC. Voor niveaus 60 dB(A) < LAeq < 65 dB(A) wordt voor woonkamers een isolatie van 30 dB(A) (NAC) en 32 dB(A) (VAC) en voor slaapkamers wordt een isolatie van 32 dB(A) (NAC) en 35 dB(A) (VAC).

Tabel 7 Eisen voor gevelisolatie volgens NBN S 01-400-1, 2008

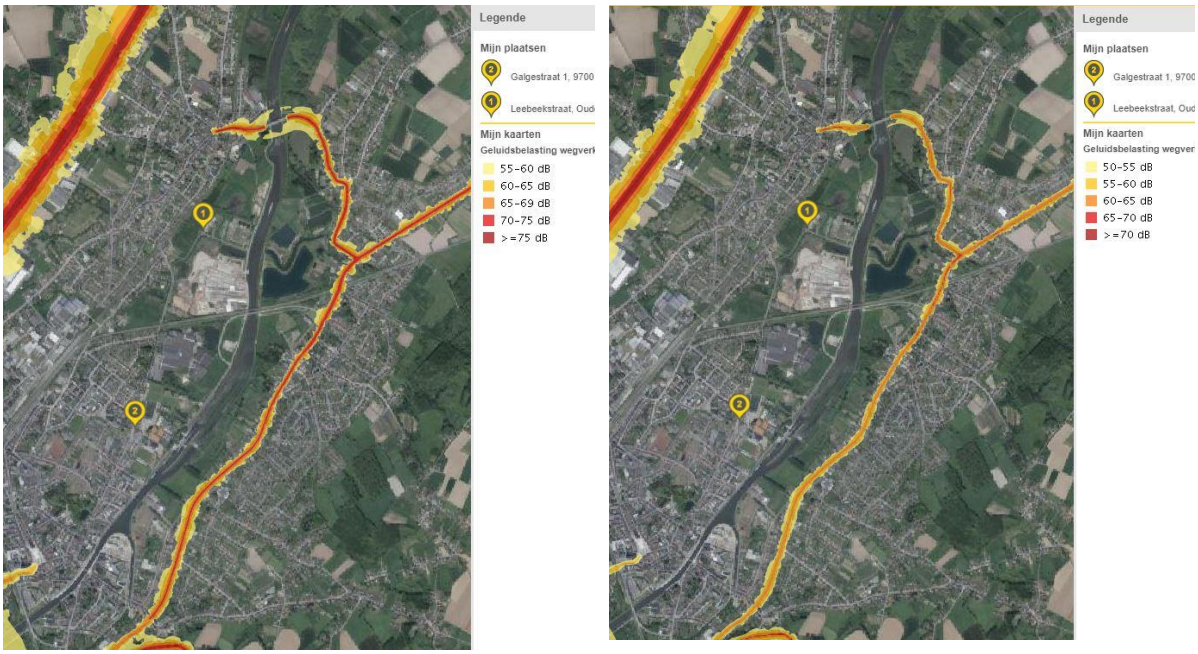
Type omgeving afhankelijk van het buitenlawaai waaraan het geveloppervlak is blootgesteld	**DAtr,w,i = D2m,nT,w,I + Ctr [dB] ≥**			
	Woonkamer, keuken		**Slaapkamer**	
	NAC	**VAC**	**NAC**	**VAC**
Type 1: LA1,2m,i ≤ 60 dB voorbeelden: rustige landelijke wegen, rustige verkavelingen met plaatselijk verkeer, stadsstraten met beperkt verkeer, sterk afgeschermde gevelvlakken in andere omgevingen	30 dB	30 dB	30 dB	30 dB
Type 2: 60 dB < LA1,2m,i ≤ 65 dB voorbeelden: geasfalteerde stadsstraten met normaal verkeer op één rijvak per rijrichting	30 dB	32 dB	32 dB	35 dB
Type 3: 65 dB < LA1,2m,i ≤ 70 dB voorbeelden: druk en zwaar verkeer	34 dB	36 dB	36 dB	39 dB
Type 4: 70 dB < LA1,2m,i voorbeelden: stadsstraten met zeer intens verkeer, wegen met een betonnen wegdek en met druk verkeer, nationale wegen, invalswegen naar grotere steden, verbindingswegen met regelmatig zwaar verkeer naar industrieterreinen	38 dB	40 dB	40 dB	42 dB

11.6.3. Referentiesituatie 1: bestaande toestand

Dit betreft de reële situatie, waarbij enkel de steenbakkerij in uitbating is.
De huidige toestand wordt beschreven enerzijds aan de hand van de strategische geluidsbelastingskaarten en anderzijds aan de hand van geluidsmetingen (op basis van immissiemetingen in de omgeving, t.h.v. de dichtstbij gelegen woonkernen in of aan de rand van de deelRUP's). Aanvullend wordt op een parametrische manier het verkeersgeluid berekend, waar relevant.

Huidige situatie geluid – strategische geluidsbelastingskaarten

De geluidskaarten voor wegverkeer voor het plangebied zijn weergegeven in onderstaande figuren, respectievelijk voor de parameter Lden en Lnight.
De geluidskaarten voor spoorverkeer voor het plangebied zijn weergegeven in de figuren op volgende pagina, eveneens voor de parameter Lden en Lnight.
De kaarten van het luchtverkeer zijn ook bekeken, maar de invloedssfeer zit niet in de omgeving van het plangebied.



Figuur 4 Geluidskaart wegverkeer Lden en Lnight (Geopunt Vlaanderen)

Uit de figuren voor wegverkeer blijkt een weinig relevante invloed van het wegverkeer op de gekarteerde wegen in de omgeving van het plangebied. De gekarteerde wegen liggen immers op relatief grote afstanden van het plangebied; N60 op ca. 1300 m en N46 op ca. 400 m.

Figuur 5 Geluidskaart spoorverkeer Lden en Lnight (Geopunt Vlaanderen)

Uit de figuren voor spoorverkeer blijkt enige invloed van spoorverkeer (station van Oudenaarde) op de omgeving van het plangebied. Vooral het spoor over de Schelde en tussen Santens en Vande Moortel heeft een invloed op de onmiddellijke omgeving.

Huidige situatie geluid – immissiemetingen

Aangezien er geen recente geluidsmetingen beschikbaar zijn ter hoogte van het plangebied (omgevingsgeluid), dienen geluidsmetingen uitgevoerd te worden, teneinde de actuele toestand te beschrijven.

Voorgesteld wordt om in een aantal meetpunten geluidsmetingen uit te voeren gedurende ca. 1 week (conform VLAREM II), namelijk in de omgeving van de Fortstraat/Prins Leopoldstraat/Rodelos (deelRUP steenbakkerij Vande Moortel en deelRUP site Alvey) en in de omgeving van de Sint-Annastraat/Leebeekstraat (deelRUP site Santens). Op basis van voortschrijdend inzicht kan de exacte locatie van de meetpunten nog aangepast worden. Figuur 6 geeft de ligging van de omgeving van de voorgestelde meetposities weer.
De exacte locatie van én het exacte aantal meetpunten wordt bepaald na grondig terreinonderzoek en voortschrijdend inzicht inzake mogelijke knelpunten m.b.t. mobiliteit én in overleg met de opdrachtgever en de bevoegde adviesinstanties. De exacte positie van de meetpunten is tevens afhankelijk van de toestemming van bewoners om een geluidsmeter op hun eigendom te plaatsen."

Tijdens de metingen worden volgende gegevens verzameld:

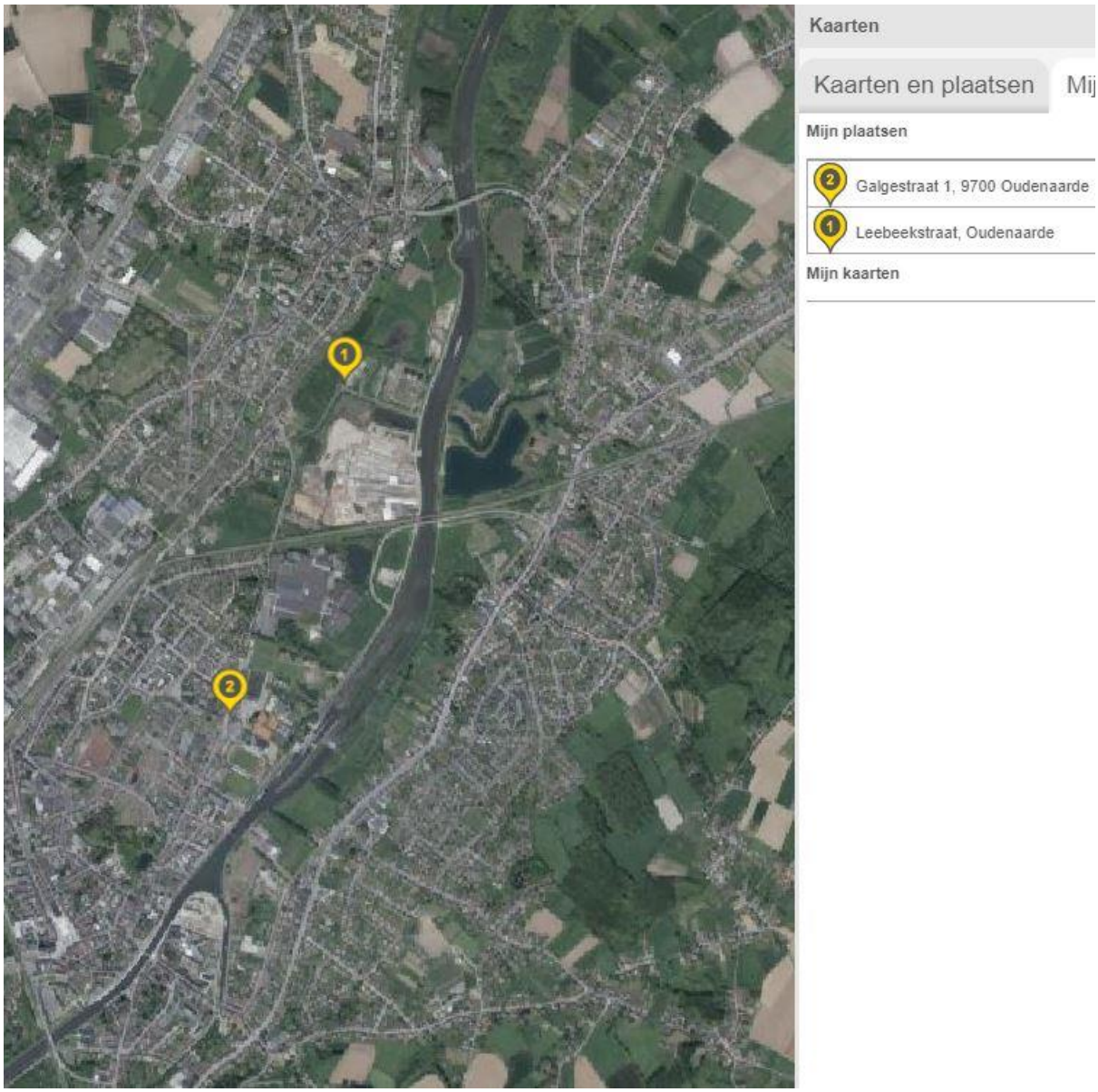
- de waarden van LAeq,T (energetisch gemiddelde van het geluidsdrukniveau),
- de waarden LAN,T (statistische analyse van het geluidsdrukniveau met N= 5, 50, 95 (achtergrondniveau volgens VLAREM II indien T=1h)).

De meethoogte bedraagt ca. 4 m boven maaiveld (niveau van een eerste verdieping en meetniveau volgens de Europese richtlijn nr. 2002/49 dd. 25/06/02).
De metingen zullen worden uitgevoerd onder representatieve meteo-omstandigheden d.w.z. bij voldoende lage windsnelheden en bij voorkeur zonder neerslag.

Deze meetstrategie heeft tot doel een beeld van de huidige geluidssituatie te verkrijgen. De toetsing van de meetresultaten aan de richtwaarden uit VLAREM II, in functie van de ligging van de meetpunten volgens het gewestplan, geeft aan in hoeverre de huidige geluidsbelasting hieraan conform is en laat tevens toe de grootte te bepalen van het specifieke geluid dat door de geplande ontwikkeling mag worden geproduceerd, afhankelijk van het heersende omgevingsgeluid (O.G.).

Er worden geen ambulanten meetpunten vooorzien, deze geven immers slechts een momentopname en zijn bijgevolg sterk afhankelijk van de condities tijdens de geluidsmetingen (enerzijds de meteo-condities zoals windrichting, windsnelheid, temperatuursgradient, … en anderzijds van de omgevingscondities zoals de intensiteit en snelheid van het wegverkeer in de (ruime) omgeving, dag van de week, … .

Naast het omgevingsgeluid dat bepaald wordt door de industriële activiteiten van de steenbakkerij, wordt het omgevingsgeluid in het plangebied bepaald door de huidige verkeersafwikkeling. Op basis van de gegevens uit de discipline mens – mobiliteit kan op parametrische wijze bepaald worden wat het omgevingsgeluid veroorzaakt door wegverkeersgeluid is in de omgeving waar geen geluidsmetingen zijn gebeurd. Ook hiervoor wordt een modellering niet nodig geacht.



Figuur 6 Ligging van de omgeving van de voorgestelde meetposities

Beoordeling van de huidige situatie – geluid

Het opgemeten of berekende geluidsdrukniveau in het plangebied zal worden getoetst aan de richtwaarden (milieukwaliteitsdoelstellingen) voor geluid in open lucht van VLAREM II. De milieukwaliteitsdoelstelling is immers het geluidsniveau waaraan geacht wordt te zijn voldaan voor een bepaald type gebied volgens het gewestplan of ander geldig bestemmingsplan.

11.6.4. Referentiesituatie 2: huidige gewestplanbestemming

Referentiesituatie 1 betreft de situatie conform de huidige gewestplanbestemming. Dit betekent dat een situatie beschouwd dient te worden waarbij de volledige plangebieden ingericht/geëxploiteerd worden zoals voorzien in het gewestplan. Dat betekent dat er mogelijke geluidsbronnen kunnen aanwezig zijn door de uitbating ervan.

Voor een dergelijke situatie zijn er evenwel geen concrete gegevens beschikbaar met betrekking tot geluid. Daarom zal in het MER een kwalitatieve beoordeling uitgevoerd worden ten aanzien van deze referentiesituatie, waarbij ervan uitgegaan wordt dat een maximale invulling wordt gegeven aan de gewestplanbestemming én waarbij de

toepasselijke geluidsnormen van VLAREM te allen tijde worden gerespecteerd. Concreet betekent dit dat de toegelaten geluidsruimte in het plangebied volledig wordt ingevuld. Er zal met andere woorden vanuit gegaan worden dat t.h.v. de omliggende woningen de geluidsnormen net gerespecteerd worden. Om deze beoordeling te kunnen doen, is er bijgevolg geen modellering noodzakelijk.

Ook inzake verkeersgeluid is deze situatie moeilijk in beeld te brengen omdat geen data beschikbaar is over de verkeersgeneratie van mogelijke bedrijfsactiviteiten die conform de gewestplanbestemming uitgevoerd zouden kunnen worden.

11.6.5. Effecten geplande situatie

Aangezien het een planvoornemen betreft, wordt minder aandacht besteed aan de geluidshinder die zich tijdens de bouwwerkzaamheden (en beperkt in de tijd) zal voordoen. Mogelijke effecten van de aanlegfase worden algemeen beschreven.

Planologisch-akoestische effecten

De planologisch-akoestische gevolgen van het beoogde planvoornemen, uitgaande van het beoordelingskader van VLAREM II, zal worden weergegeven. Dat is een weergave van de door het gewestplan of ander geldig bestemmingsplan bepaalde milieukwaliteitsdoelstellingen binnen en rondom de verschillende deelRUP's respectievelijk in de huidige, als in de geplande situatie. De relevante contouren van 500 meter rond de deelgebieden worden eveneens weergegeven.
Volgens het beoordelingskader van VLAREM II dient er een onderscheid gemaakt te worden tussen:

1. Beoordelingspunten die gelegen zijn binnen de contour van het 'verkleinde' industriegebied;
2. Beoordelingspunten die gelegen zijn rondom de contour van een industriezone, een nieuw gebied van gemeenschapsvoorzieningen binnen een perimeter van 500 meter.

Algemeen gesteld komt het erop neer dat de milieukwaliteitsnormen kunnen veranderen (verkleinen, vergroten of verschuiven, afhankelijk van deelRUP tot deelRUP) binnen de geplande contour en dat er een minder ruime of ruimere geografische afbakening ontstaat die moet worden beoordeeld als gebied op minder dan 500 m van industrie/KMOgebied.

Geluidseffecten

De effecten van de inplanting van de verschillende gebouwen met verschillende functies op het omgevingsgeluid zullen worden veroorzaakt enerzijds door technische installaties van deze verschillende gebouwen en anderzijds door het extra verkeer dat door deze functies wordt gegenereerd.

Volgende punten worden hier geëvalueerd:

- Geluid afkomstig van technische installaties (ventilatiesysteem, koelgroepen, …),
- Geluid afkomstig van het verkeer in relatie met de gebruikte wegbedekking,
- Effecten op bewoning in en rondom het plangebied.

De geluidsdeskundige is van mening dat een geluidsmodellering in het kader van een plan-MER weinig of geen meerwaarde zou bieden, voor wat betreft de discipline geluid. Geluidsmodellering is een geschikt instrument voor de beoordeling van belangrijke gekende puntvormige geluidsbronnen (industrie, voetbalstadion, …) of van een nieuwe lijnbron (nieuwe weg of spoorweg). De correctheid van de uitkomst van een modellering staat immers steeds in relatie met de correctheid van de input van het model.

Dit plan voorziet evenwel geen nieuwe weginfrastructuur, met uitzondering van een korte ontsluitingsweg.

Ten gevolge van het plan kan de verkeersintensiteit op het bestaand wegennet weliswaar wijzigen, en daarmee ook het verkeersgeluid, maar dit leidt enkel tot meestal beperkte verschuivingen van de bestaande geluidscontouren, die nauwelijks visueel onderscheidbaar zijn op de contourkaarten. Een belangrijke verkeerstoename met 26% komt bv. overeen met een geluidstoename met “slechts” 1 dB(A), terwijl het interval van geluidskaarten doorgaans 5 dB(A) is.

Het lijkt ons dan ook veel eenvoudiger én zinvoller om de effectbeoordeling te baseren op de verschillen in verkeersintensiteit en –samenstelling (% zwaar verkeer) op de relevante wegsegmenten tussen de geplande en de referentietoestand volgens de verkeersmodellering.

Hierbij worden de spitsuurwaarden uit het verkeersmodel door de deskundige mens-mobiliteit omgerekend naar dag-, avond- en nachtwaarden volgens een nog nader te bepalen verdeelsleutel. De ingeschatte toe- of afname van het geluidsniveau kan vervolgens gerelateerd worden aan de referentiesituatie (waargenomen via de continue metingen en/of gemodelleerd in de geluidsbelastingskaart van LNE), en getoetst worden aan het significantiekader geluid.

De verschillende scenario’s die in de discipline mobiliteit behandeld worden, zullen in de discipline geluid voor wat betreft het verkeersgeluid worden geëvalueerd.

Voor de effecten op het wonen in het plangebied in de gemengde zone KMO en wonen (deelsites Santens en Alvey), zal worden uitgegaan van de geluidskaarten van LNE in combinatie met de uitgevoerde geluidsmetingen, aangevuld met parametrische berekeningen m.b.t. verkeersgeluid.

Een inschatting van de actuele Lden waarde zal gemaakt worden en een toetsing aan de gedifferentieerde referentiewaarden (cfr. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**7) voor een nieuwe woonontwikkeling en het akoestische comfort (volgens de norm NBN S 01-400-1 - akoestische criteria voor woongebouwen, cfr. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) worden geëvalueerd.

Op basis van de bevindingen van dit plan-MER zal nagegaan worden in hoeverre de realisatie van dit plan een wezenlijke impact kan hebben op het omgevingsgeluid.

Onderstaand significantiekader in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**10 geldt voor industriële project-MER’s. In onderstaand significantiekader is de koppeling met het VLAREM II opgenomen.

Voor niet VLAREM punten wordt enkel de tussenscore gebruikt en geen eindscore. De parameter moet door de deskundige gekozen en gemotiveerd worden. Reeds genomen en te nemen maatregelen zullen beschreven en geëvalueerd worden, alsook welke maatregelen nog kunnen en moeten uitgevoerd worden.

Voor wegverkeer is er nog geen evaluatiekader voor de parameters Lden en Lnight vastgelegd. Voorgesteld wordt een aftoetsing te doen aan de gedifferentieerde richtwaarden.

Op basis van de bevindingen van dit MER zal worden nagegaan in hoeverre de realisatie van het planvoornemen een wezenlijke impact kan hebben op de geluidsdrukniveaus.

Tabel 8 Significantiekader geluid

		Voldoet aan het VLAREM ?				
Lna-Lvoor*	**tussenscore**	**Nieuw of verandering**		**Bestaand**		
$\Delta L_{AX,T}$	**(effectscore)**	**Lsp≤GW**	**Lsp>GW**	**Lsp≤RW**	**RW<Lsp≤RW+10**	**Lsp>RW+10**
$\Delta L_{AX,T}$>+6	-3	-1	-3	-1	-2	-3
+3<$\Delta L_{AX,T}$≤+6	-2	-1	-3	-1	-2	-3
+1<$\Delta L_{AX,T}$≤+3	-1	-1	-3	-1	-1	-3
-1≤$\Delta L_{AX,T}$≤+1	0	0	-1/-2 **	0	-1	-3
-3≤$\Delta L_{AX,T}$<-1	+1	+1	-	+1	+1	-
-6≤$\Delta L_{AX,T}$<-3	+2	+2	-	+2	+2	-
$\Delta L_{AX,T}$<-6	+3	+3	-	+3	+3	-

$\Delta L_{AX,T}$: verschil in omgevingsgeluid in dB(A) voor en nadat een project zal zijn uitgevoerd
Met T = duur in seconden
Met X:
"N" parameter van statistische analyse ($L_{AN,T}$), in VLAREM wordt N = 95 gebruikt ter toetsing aan de milieukwaliteitsnorm
ofwel
"eq" voor het equivalente geluidsdrukniveau ($L_{Aeq,T}$), van het omgevingsgeluid.
GW : grenswaarde volgens het beslissingsschema 4.5.6.1 van VLAREM II
RW : richtwaarde
Lsp : specifiek geluid
*bij hervergunning dient Lvoor gebruikt te worden alsof het bestaande bedrijf er niet was. Bij een hervergunning van een inrichting met een mix van bestaande & nieuwe bronnen is het oorspronkelijk omgevingsgeluid voor de nieuwe bronnen, het omgevingsgeluid met de bestaande bronnen van de inrichting in werking.
** de keuze -1 ofwel -2 is afhankelijk van de grootte van de overschrijding van de GW (al dan niet binnen het betrouwbaarheidsinterval van de berekende specifieke immissie).

De uiteindelijke negatieve scores worden als volgt gekoppeld aan milderende maatregelen (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**):

Tabel 9 Koppeling van resultaat aan milderende maatregelen

-1 (matig significant negatief)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, maar indien de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden aangeven dat er zich een probleem kan stellen dan dient de deskundige over te gaan tot voorstellen van milderende maatregelen. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden
-2 (significant negatief)	Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen, te koppelen aan de langere termijn. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worde
-3 (zeer significant negatief)	Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen te koppelen aan de korte termijn. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden

De scores 0, +1, +2 en +3 krijgen respectievelijk de beoordeling verwaarloosbaar, positief, zeer positief en uitgesproken positief, zoals opgenomen in het richtlijnenboek geluid.
Een vergelijking van de berekende waarden voor het toegelaten specifiek geluid van het nieuwe project toont aan in hoeverre de geluidsproductie hiervan conform zal zijn.

Tabel 10 Methodologie-effectengroepen discipline Geluid en trillingen

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Geluid	Geluidsniveaus in de omgeving van de exploitatie	Meting/bepaling van de te verwachten emissies van de geluidsbronnen. Bepaling van de te verwachten geluidsimmissies in de omgeving	Percentage van de overschrijding van de grenswaarden (VLAREM). Aantal woningen in zone boven de grenswaarde
Trillingen	Trillingshinder omgevende bewoning t.g.v. transport	Vergelijking literatuurgegevens en staat wegdek	Beoordeling o.b.v. staat wegdek

Op basis van de bevindingen van dit plan-MER zal nagegaan worden in hoeverre de realisatie van dit planvoornemen een wezenlijke impact kan hebben op de geluidsdrukniveaus.

Een vergelijking van de opgemeten of berekende waarden voor het omgevingsgeluid van het nieuwe project toont aan in hoeverre de geluidsproductie hiervan conform zal zijn.

Indien uit de vergelijking zou blijken dat de opgelegde richtwaarden en/of gedifferentieerde referentiewaarden overschreden worden, zullen milderende maatregelen voorgesteld worden.

11.7. Discipline lucht

11.7.1. Afbakening studiegebied

Voor de discipline lucht wordt het studiegebied bepaald door de zone waar de emissies, gelinkt aan het planvoornemen, een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht. Hierbij zullen hoofdzakelijk emissies gerelateerd aan verkeer, belangrijk zijn.
Het studiegebied voor deze verkeersemissies is nauw gerelateerd aan dat van de discipline mobiliteit (zie hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**), en bestaat uit een ruim gebied rond de drie plangebieden (zijnde site Alvey, site Santens en steenbakkerij Vande Moortel).
Indien uit de evaluatie van de effecten blijkt dat de impact van deze verkeersemissies ruimer zal zijn dan het afgebakende studiegebied, zal het studiegebied verder uitgebreid worden.
Inzake overige luchtemissies zijn momenteel enkel emissies, gelinkt aan de steenbakkerij, potentieel relevant. Verder zijn momenteel geen activiteiten met luchtgerelateerde emissies aanwezig op de diverse plangebieden, waardoor er weinig relevantie is m.b.t. overige luchtzijdige aspecten (naast verkeersemissies).

11.7.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming

Referentiesituatie 1 betreft de situatie conform de huidige gewestplanbestemming. Dit betekent dat een situatie beschouwd moet worden waarbij de volledige plangebieden uitgebaat zouden worden zoals voorzien in het gewestplan. Dat impliceert dat er mogelijke luchtemissies zouden optreden door potentiële uitbating ervan.
Voor een dergelijke situatie zijn er evenwel geen concrete luchtemissiegegevens beschikbaar. Daarom zal in het MER een kwalitatieve beoordeling uitgevoerd worden ten aanzien van deze situatie.

Ook inzake verkeersemissies is deze situatie moeilijk in beeld te brengen omdat geen data beschikbaar is over de verkeersgeneratie van potentiële activiteiten die conform de gewestplanbestemming uitgevoerd zouden kunnen worden.

11.7.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand

Referentiesituatie 2 betreft de reële situatie, waarbij enkel de steenbakkerij in uitbating is. Om de luchtkwaliteit van deze situatie in kaart te brengen zal gebruik gemaakt worden van o.a.

- Kwaliteitsgegevens uit verschillende meetnetten (VMM: Emissie-inventarisatie van de Vlaamse Regio, diverse immissiemeetnetten voor de controle van de kwaliteit van de omgevingslucht, automatisch meetnet, zwavel-rook meetnet, lokale meetnetten);
- Richtlijnenboek Lucht (Dermaux et al., 2012).

Met betrekking tot deze situatie zijn er potentiële emissies die veroorzaakt worden door de uitbating van de steenbakkerij. Indien meetgegevens beschikbaar zijn kan de impact van deze activiteit op de omgeving geëvalueerd worden. Op de overige plangebieden is er geen activiteit aanwezig die impact zal hebben op de luchtkwaliteit.
De huidige verkeerssituatie zal in kaart gebracht worden op basis van gegevens van de discipline mobiliteit.

11.7.4. Beschrijving en beoordeling effecten

M.b.t. de impact in de geplande situatie worden de verschillende alternatieven en ontwikkelingsscenario's op een gelijkaardige wijze onderzocht, in de mate dat hiervoor de vereiste inputdata voor al deze alternatieven beschikbaar zijn. Door het ontbreken van gegevens met betrekking tot de potentiële activiteiten zal geen kwantitatieve evaluatie inzake luchtemissies, gerelateerd aan activiteiten (d.i. zonder verkeersemissies), beschikbaar zijn. Hiervoor zal dan ook een kwalitatieve effectbeoordeling op basis van expertenoordeel uitgevoerd worden.
De belangrijkste kwantitatieve effectevaluaties zullen deze m.b.t. de verkeersemissies zijn. Op basis van gegevens uit de discipline mobiliteit zullen deze effecten geëvalueerd worden voor de diverse situaties. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van het model CAR-Vlaanderen en/of IFDM-traffic (in functie van het type weg).

Op basis van de modelinput wordt de impact bepaald, en worden de modelresultaten uit CAR vergeleken met een aantal grenswaarden, waarbij aangegeven worden of deze al dan niet overschreden worden. Deze grenswaarden zijn:

- NO_2 : 40 µg/m³ (jaargemiddeld) en 200 µg/m³ (die 18 keer per jaar overschreden mag worden, d.i. P-99,79);
- PM_{10} : 40 µg/m³ (jaargemiddeld) en 50 µg/m³ (daggemiddeld, mag 35 keer per jaar overschreden worden, d.i. P-90,40);
- $PM_{2,5}$: 20 µg/m³ (jaargemiddeld).

Daarnaast is er in het Richtlijnenboek Lucht (Dermaux et al., 2012) eveneens een toetsingskader vooropgesteld, waarbij een vierdelig kader gehanteerd wordt om de impact te beoordelen t.o.v. de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen immissiebijdragen die afgetoetst moeten worden t.o.v. gemiddelde grenswaarden en grenswaarden uitgedrukt als percentielswaarden. Tevens wordt hieraan een link met de noodzaak tot het nemen van milderende maatregelen gemaakt (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

Tabel 11 Beoordelingskader, score toegekend in functie van berekende immissiebijdrage X t.o.v. luchtkwaliteitsdoelstellingen en achtergrondconcentraties (jaargemiddelde waarden)

berekende bijdrage t.o.v. luchtkwaliteitsdoelstellingen	**score**	**beoordeling**	**nood aan milderende maatregelen**
X < -10 % (en hoger) van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 3	aanzienlijk positief effect	neen
-10 % < X < -3 % (en hoger) van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 2	positief effect	neen
-3 % < X < -1 % (en hoger) van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 1	beperkt positief effect	neen
-1 % < X < 1 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	0	geen aantoonbaar effect (= verwaarloosbaar effect)	neen
1 % < X < 3 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 1	beperkte bijdrage (= beperkt negatief effect)	onderzoek naar milderende maatregelen minder dwingend, tenzij milieukwaliteitsnorm in de referentiesituatie reeds voor 80 % ingenomen is
3 % < X < 10 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 2	relevante bijdrage (= negatief effect)	milderende maatregelen met implementatie op korte termijn
X > 10 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 3	belangrijke bijdrage (= aanzienlijk negatief effect)	milderende maatregelen essentieel

Bij de beoordeling van hogere percentielwaarden wordt, conform de bepalingen opgenomen in het richtlijnenboek lucht, bijdragen van respectievelijk 1, 5 en 20 % van de luchtkwaliteitsdoelstelling vooropgesteld. De noodzaak tot het nemen van milderende maatregelen is hier minder afgelijnd.

11.7.5. Milderende maatregelen en postmonitoring

Indien uit de effectbeoordeling blijkt dat milderende maatregelen noodzakelijk geacht zijn, zullen bijkomende maatregelen en eventuele postmonitoring onderzocht en voorgesteld worden.

11.7.6. Leemten in de kennis

Aangezien het een plancontext betreft zijn onderbouwde (kwantitatieve) gegevens voor de gewenste te ontwikkelen activiteiten niet voorhanden. Bijgevolg zal het dan ook niet mogelijk zijn om gekwantificeerde inschattingen te maken van de effecten inzake luchtzijdige aspecten en zal vooral kwalitatief getracht worden om een uitspraak te doen.

11.8. Discipline bodem

11.8.1. Afbakening studiegebied

Geografische afbakening
Aangezien de impact van het plan op de bodem hoofdzakelijk beperkt is tot de zone waar de eigenlijke werken plaatsvinden, wordt de afbakening van het studiegebied voor de discipline bodem bepaald door de invloedszone van grondverzet en van een mogelijke bemaling. Dit wordt bepaald door de aard van de bouwwerken die voorzien worden en de hoogte van de grondwaterstand. Gezien de aard van de ondergrondse bouwwerken nog niet gekend is kan nog geen éénduidige opgave gebeuren van het onderzoeksgebied. Naargelang de studie vordert zal hieromtrent meer duidelijkheid komen. In eerste instantie kan het studiegebied afgebakend worden tot een zone van 200 m rondom het plangebied.

Inhoudelijke afbakening
Het doel is het beschrijven en waarderen van alle mogelijke bodemgerelateerde milieueffecten die het plan teweeg kan brengen. Hierbij wordt een analyse gemaakt met het oog op het stellen van eventuele ruimtelijke randvoorwaarden.

Gezien het abstractieniveau van een plan-MER en de kenmerken van het plangebied wordt voorgesteld om de effectbespreking binnen de discipline bodem te beperken tot de effectgroepen ‘Wijziging bodemgebruik’, ‘Wijziging bodemkwaliteit’, en mogelijke impact “grondverzet”.

Wijziging van het bodemgebruik
Voor de beoordeling van dit effect wordt gekeken naar de gewijzigde oppervlakte enerzijds en naar het minder of meer natuurlijk worden van het bodemgebruik. Indien het bodemgebruik opschuift naar een minder natuurlijk gebruik, respectievelijk naar een meer natuurlijk, gebruik krijgt de verandering een licht negatieve respectievelijk een licht positieve score.

Wijziging van de bodemkwaliteit
Er zal onderzocht worden wat de impact is van het plan op mogelijk reeds aanwezige verontreinigingen. Enerzijds wordt gekeken wat het risico is op het verplaatsen van deze verontreinigingen en anderzijds zal een wijziging van de bestemming in het plangebied een invloed hebben op eventueel toe te passen bodemsaneringsnormen.

Daarnaast wordt besproken wat de risico’s zijn op het ontstaan van nieuwe verontreinigingen door de realisatie van het plan.

Grondverzet
Realisatie van het plan kan gepaard gaan met relevant grondverzet. Indien relevant heeft dergelijke ingreep uiteraard enkel een negatieve impact. Indien op basis van de plangegevens geen betrouwbare kwantificering mogelijk zou zijn dan wordt de beoordeling kwalitatief uitgevoerd op basis van een experten-oordeel. Indien verontreinigde bodems aanwezig zijn kan het grondverzet theoretisch gezien aanleiding geven tot verspreiding van

verontreinigingen, maar dit effect zal ten gevolge van de bestaande regelgeving in principe beperkt blijven.

11.8.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming

Voor het in kaart brengen van de referentie situatie 1 wordt de situatie beschreven die zich zou kunnen voordoen wanneer het volledige gebied ingevuld zou worden zoals het huidige gewestplan voorschrijft. Dit impliceert dat er enerzijds mogelijks extra verharding van het terrein zal optreden, en anderzijds dat er door de bedrijven mogelijks bodemverontreiniging kan ontstaan.

Gezien het onmogelijk is om concrete kwantitatieve data hieromtrent op te nemen (wegens geen concrete gegevens van de nieuwe bedrijven die zich hier zouden situeren, de risico's op de bodemverontreiniging die ze met zich meebrengen noch de mate van verharding), zal in het MER de referentie situatie 1 vnl. kwalitatief op basis van een experten beoordeling beschreven worden, rekening houdend met o.a. de actuele wettelijke bepalingen die van toepassing zijn.

11.8.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand

Referentie situatie 2 kan gelijk gesteld worden aan de actuele situatie.

Uitgaande van bestaande gegevens (kaarten, meetdata) wordt een overzicht opgenomen van de situatie ten aanzien van de bodemgesteldheid en geologie in het studiegebied. Ook de actuele situatie ten aanzien van de eventueel aanwezige bodemverontreinigingen worden in kaart gebracht.

De beschrijving van de referentiesituatie wordt gebaseerd op bestaand kaartmateriaal en databanken. De voornaamste gegevensbronnen hierbij zijn:

- Geologische kaart van België, Vlaams Gewest, schaal 1/50.000 (Belgische geologische dienst)
- Bodemkaart van België, schaal 1/20.000 (Instituut tot aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw, I.W.O.N.I.)
- Topografische kaart
- Databank Ondergrond Vlaanderen
- Resultaten onderzoeken bodemverontreiniging
- Databank OVAM mbt verontreinigde gronden

11.8.4. Impact geplande situatie

M.b.t. de impact in de geplande situatie worden de verschillende alternatieven op een gelijkaardige wijze onderzocht, in de mate dat hiervoor de vereiste inputdata voor al deze alternatieven beschikbaar zijn.

De belangrijkste ingrepen op de bodem door de uitvoering van het plan zijn de eventuele vergravingen (en het daaraan gekoppeld grondverzet), het ruimtebeslag, verhardingen ter plaatse van de nieuwe infrastructuur en de bemaling die noodzakelijk kan zijn voor de aanleg van de nieuwe gebouwen.

Voor zover beschikbaar zal op basis van de voorlopige gegevens een grondbalans opgemaakt worden. Vergravingen geven in de eerste plaats aanleiding tot profielverstoring (aantasting van de oorspronkelijke gelaagdheid van de bodem, bodemverlies, ophoging van de oorspronkelijke bodem). Nattere klei-, leem- en veenbodems met een goede profielontwikkeling die weinig tot niet antropogeen verstoord zijn, zijn gevoeliger voor

profielverstoring en structuurwijziging dan antropogeen verstoorde, drogere zandbodems met weinig tot geen profielontwikkeling.

Door bemaling of door drainage kan er plaatselijk verdroging of vernatting van de bodem optreden.
Bodem- of grondwaterverontreiniging kan ontstaan ten gevolge van het verplaatsen van eventueel bestaande verontreinigingen via de bemaling. Ook ten gevolge van interferentie met verontreinigde locaties in de omgeving van het plangebied (bij grondverzet, bemaling) kunnen de bodem en het grondwater verontreinigd worden. De mogelijke verspreiding van reeds aanwezige verontreinigingen door bemaling en grondverzet wordt nagegaan en kwalitatief besproken.

Een overzicht van de effectgroepen, criteria, methodieken en meeteenheden voor de discipline Bodem wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 12 : Beoordelingscriteria discipline bodem

Effect	Criterium	Methodiek	Eenheid
Bodemgebruik	Wijziging wijze van bodemgebruik	Inschatting oppervlakte onderhevig aan wijziging bodemgebruik	m²
Grondverzet	Hoeveelheid aan te voeren /af te voeren grond. Mate waarin een evenwichtige grondbalans wordt bereikt.	Opstellen grondbalans (aan- en afvoer grond) op basis van voorlopige gegevens (voor zover deze beschikbaar zijn). Het grondverzet zal, voor zover dit zal kunnen opgemaakt worden) met een grote onzekerheidsmarge moeten worden ingeschat.	m³
Impact op bodemkwaliteit	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Aantal locaties

Conclusie

Op basis van de bevindingen van het onderzoek en het hierna vermelde beoordelingskader wordt de impact van het plan geëvalueerd.

Significantiekader impactbeoordeling
Voor de beoordeling van de effecten op bodem, wordt een globaal beoordelingskader opgesteld, waarbij een toetsingskader van -3 tot +3 wordt gebruikt, om de actuele en ook toekomstige impact te beoordelen.

Tabel 13 Categorieën bodemgebruik

Categorie bodemgebruik	Voorbeelden
Cat.3 : Verhard	Infrastructuur: Weg, spoorweg, vliegveld Bebouwing: Woongebied, handel, horeca, bedrijventerrein
Cat.2 : Half-verhard en kunstmatig onverhard	Stortplaats, begraafplaats, ontginningsgebied, semi verharde overige terreinen Park, sportterrein, volkstuin, verblijfsrecreatie
Cat.1 : Landbouw	Verschillende vormen van agrarisch gebruik
Cat. 0 : Natuurlijk	Bos, natuurlijke terreinen

Tabel 14 Significantiekader bodemgebruik

Beoordeling	Score	Betekenis
Aanzienlijk positief effect	+3	Wijziging met 3 categorieën (van verhard naar natuurlijk)
Positief effect	+2	Wijziging met 2 categorieën (verhard naar landbouw of half-verhard naar natuurlijk)
Beperkt positief effect	+1	Wijziging met één categorie in richting van natuurlijk verhard naar half-verhard,…)
Geen effect	0	Geen wijziging in bodemgebruik
Beperkt negatief effect	-1	Wijziging met één categorie in richting van verharding (bvb half-verhard naar verhard,…)
Negatief effect	-2	Wijziging met twee categorieën (van landbouw naar verhard of van natuurlijk naar half-verhard)
Aanzienlijk negatief effect	-3	Wijziging met drie categorieën (van natuurlijk naar verhard)

Tabel 15 Significantiekader bodemkwaliteit

Beoordeling	Score	Betekenis
Aanzienlijk positief effect	+3	Sanering van bestaande verontreiniging
Positief effect	+2	Wegvallen van een diffuse verontreinigingsbron
Beperkt positief effect	+1	Isoleren van een bestaande verontreiniging
Geen effect	0	Geen kans op verspreiding van bestaande verontreinigingen of het ontstaan van nieuwe verontreinigingen

Beoordeling	Score	Betekenis
Beperkt negatief effect	-1	Kans op het verspreiden van bestaande verontreinigingen binnen het plangebied. Risico op accidentele situaties (mits snel optreden). Nieuwe diffuse verontreiniging over een beperkte oppervlakte van het plangebied.
Negatief effect	-2	Kans op het verspreiden van bestaande verontreinigingen tot buiten het plangebied. Nieuwe diffuse verontreiniging over het volledige plangebied.
Aanzienlijk negatief effect	-3	Reële kans op het ontstaan van nieuwe verontreinigingen.

Tabel 16 : Significantiekader grondverzet

Beoordeling	Score	Betekenis
Geen effect	0	Geen grondverzet
Beperkt negatief effect	-1	Grondverzet met gesloten grondbalans
Negatief effect	-2	Grondverzet met gedeeltelijk hergebruik binnen plangebied
Aanzienlijk negatief effect	-3	Grondverzet zonder hergebruik binnen plangebied

Wanneer significante negatieve effecten op het fysisch en/of chemisch bodemmilieu worden vastgesteld, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld die de vastgestelde negatieve effecten op de bodem in het studiegebied kunnen vermijden of beperken.

11.8.5. Milderende effecten en postmonitoring

Indien noodzakelijk geacht worden milderende maatregelen onderzocht en postmonitoring voorgesteld. Onderzoek naar mogelijke maatregelen wordt hierbij afgestemd op de ernst van de impact.

11.9. Discipline water

11.9.1. Afbakening studiegebied

Geografische afbakening
Het studiegebied voor de discipline oppervlaktewater omvat het plangebied en de oppervlaktewateren die rechtstreeks of onrechtstreeks een kwantitatieve of kwalitatieve invloed van het plan kunnen ondervinden.

Inhoudelijke afbakening
Het doel is het beschrijven en waarderen van alle mogelijke watergerelateerde milieueffecten die het plan teweeg kan brengen. Hierbij wordt een analyse gemaakt met het oog op het stellen van eventuele ruimtelijke randvoorwaarden.
De meest relevante elementen hierbij zijn:

- effecten van de wijziging van afstromend hemelwater veroorzaakt door het plan
- effecten te wijten aan de lozing van (sanitair) afwater.

11.9.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming

Voor het in kaart brengen van de referentie situatie 1 wordt de situatie beschreven die zich zou kunnen voordoen wanneer het volledige gebied ingevuld zou worden zoals het huidige gewestplan voorschrijft. Dit impliceert dat er enerzijds een aanzienlijke verharding van de terreinen zouden kunnen optreden, en anderzijds dat de bedrijven relevante hoeveelheden afvalwater kunnen produceren die na zuivering geloosd dienen te worden.

Gezien het onmogelijk is om concrete kwantitatieve data hieromtrent op te nemen (de hoeveelheden te lozen hemelwater, sanitair water, bedrijfsafvalwater en/of koelwater hangen dermate sterk af van de aard van de bedrijven die zich hier zouden kunnen vestigingen) dat dit onmogelijk voldoende nauwkeurig kan ingeschat worden om kwantitatieve beoordelingen mogelijk te maken) zal in het MER de referentie situatie vnl. kwalitatief op basis van een experten beoordeling beschreven worden, rekening houdend met o.a. de actuele wettelijke bepalingen die van toepassing zijn. Er zal hierbij vanuit gegaan worden dat alle lozingen op de Schelde zullen plaatsvinden.

Voor de referentie situatie 1 kan er dan wel vanuit gegaan worden dat door de afvoer van hemelwater naar de Schelde er geen negatief effect op de hydraulische belasting van de lokale beken zal optreden.

Lozing van gezuiverd afvalwater en koelwater op de Schelde zal lokaal een negatieve impact hebben op het Scheldewater waarvan de grootte van de impact zeer sterk zal afhangen van de hoeveelheid en waterkwaliteit van het geloosde water.

11.9.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand

Referentie situatie 2 kan gelijk gesteld worden aan de actuele situatie.
Uitgaande van bestaande gegevens (kaarten, meetdata) wordt een overzicht opgenomen van de situatie ten aanzien van grondwater en oppervlaktewateren in het studiegebied.
Er wordt hierbij aangegeven welke oppervlaktewateren door het plan beïnvloed kunnen worden en wat de huidige waterkwaliteit ervan is.

Voor het grondwatersysteem zal een beschrijving opgemaakt worden van de plaatselijke hydrogeologie.

De beschrijving van de referentiesituatie voor oppervlaktewater en grondwater wordt gebaseerd op bestaand kaartmateriaal en databanken.

De voornaamste gegevensbronnen hierbij zijn:

- Gegevens vergunde grondwaterwinningen, grondwaterkwetsbaarheidskaart en boorrapporten (http://dov.vlaanderen.be)
- Geoloket Vlaanderen
- Ligging waterwingebieden en beschermingszones (www.geopunt.be)
- Informatie per waterlichaam (Geoloket VMM)
- Zoneringsplannen (Geoloket VMM)

- Watertoetskaarten (www.geopunt.be)
- Gegevens meetpunten VMM: www.vmm.be (link geoloket)

Als relevante waterlopen in het studiegebied kunnen vermeld worden:

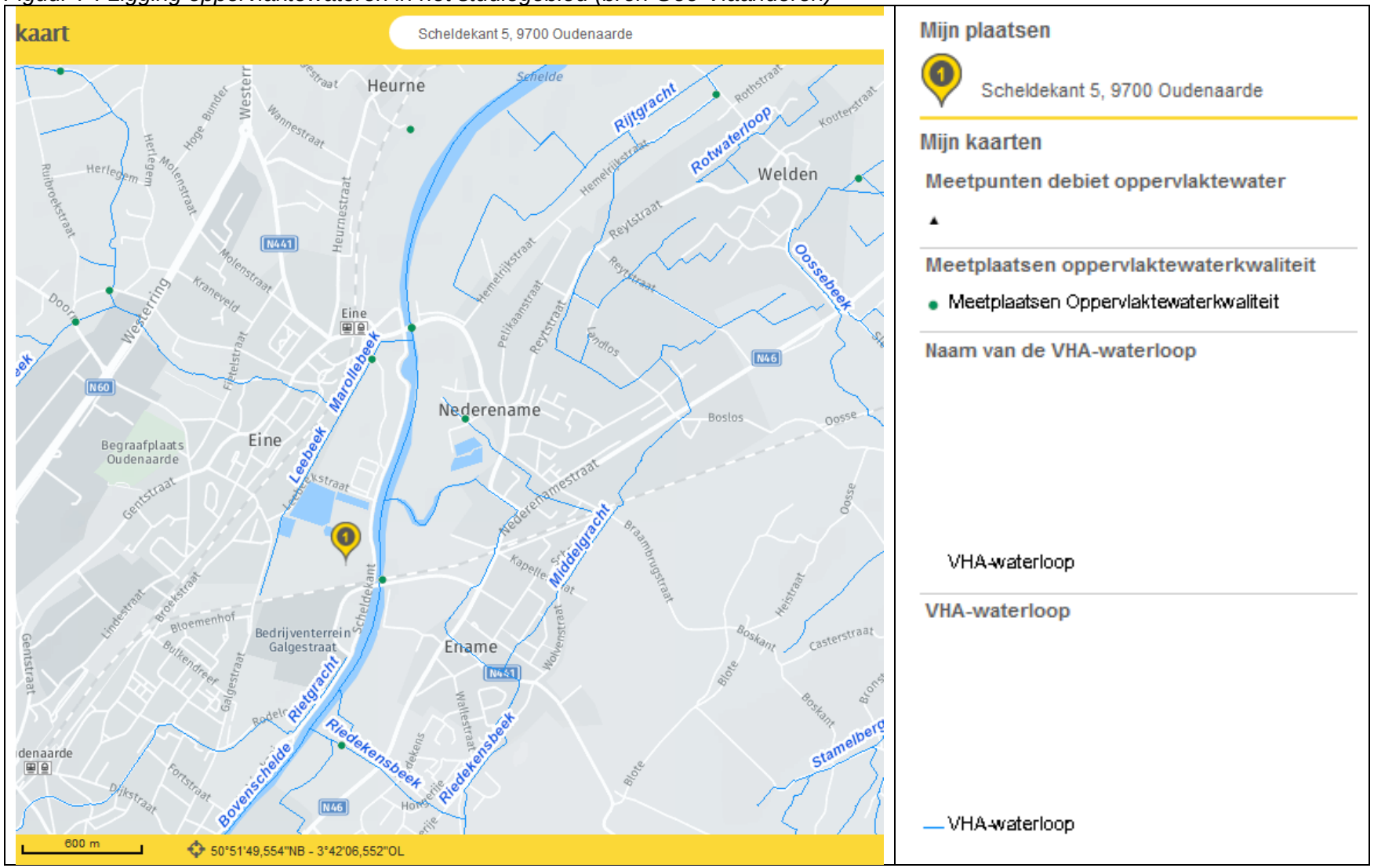
- Schelde
- Beken in omgeving van de verschillende te bestuderen locaties

De ligging van deze oppervlakte wateren wordt opgenomen op **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**.

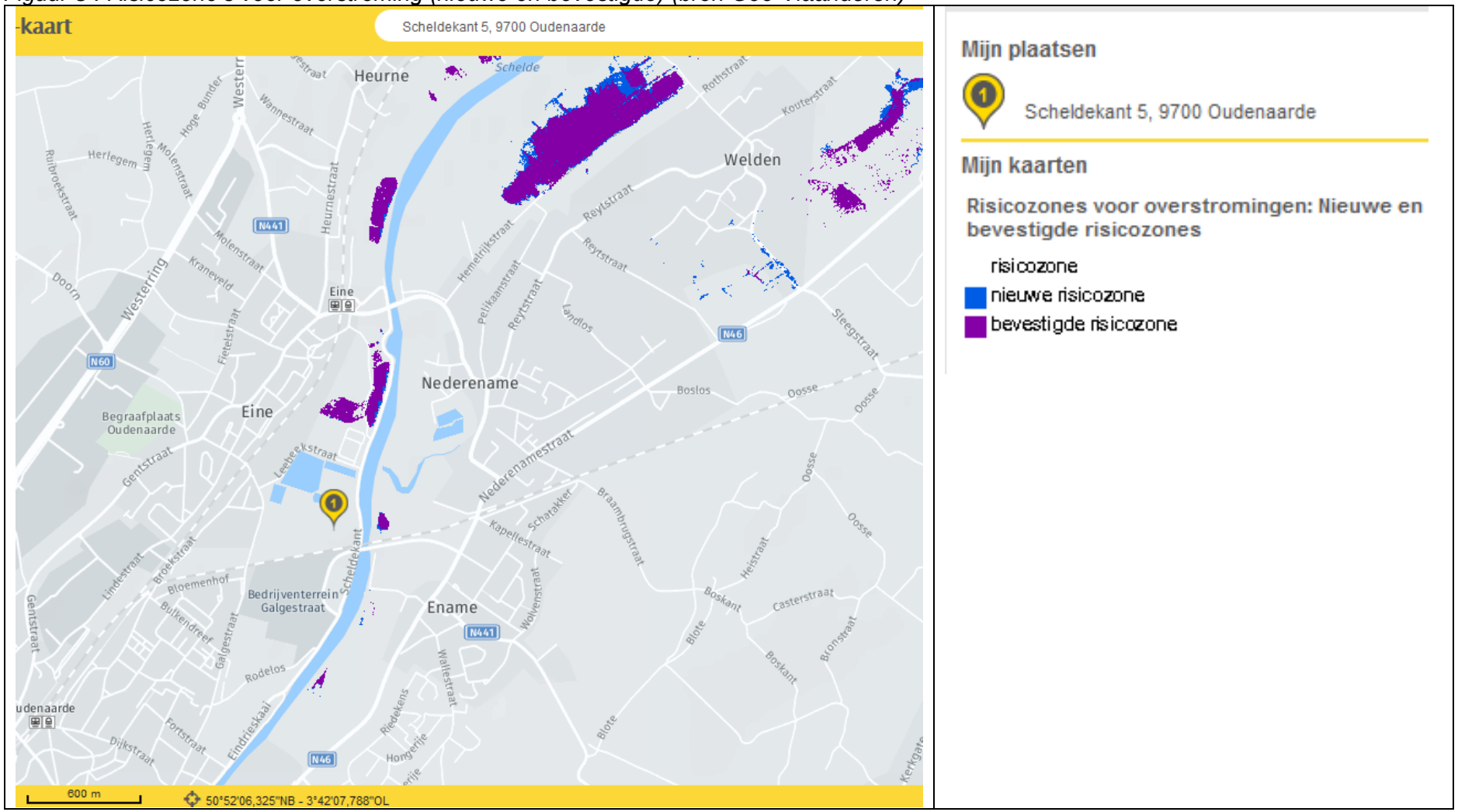
De waterkwaliteit in het studiegebied kan beschreven worden op basis van meetgegevens van de VMM.

M.b.t. het overstromingsgevoelig karakter van het studiegebied kan gesteld worden dat in het studiegebied er nieuwe en bevestigde risicozones voor overstroming gelegen zijn, zoals voorgesteld op **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**.

Figuur 7 : Ligging oppervlaktewateren in het studiegebied (bron Geo-Vlaanderen)



Figuur 8 : Risicozone's voor overstroming (nieuwe en bevestigde) (bron Geo-Vlaanderen)



M.b.t. het aspect grondwater worden onderstaande grondwaterlichamen geïdentificeerd in het studiegebied waaruit grondwater gewonnen wordt (bron DOV-Vlaanderen).

Tabel 17 : overzicht grondwaterlichamen met winningen in en nabij het plangebied

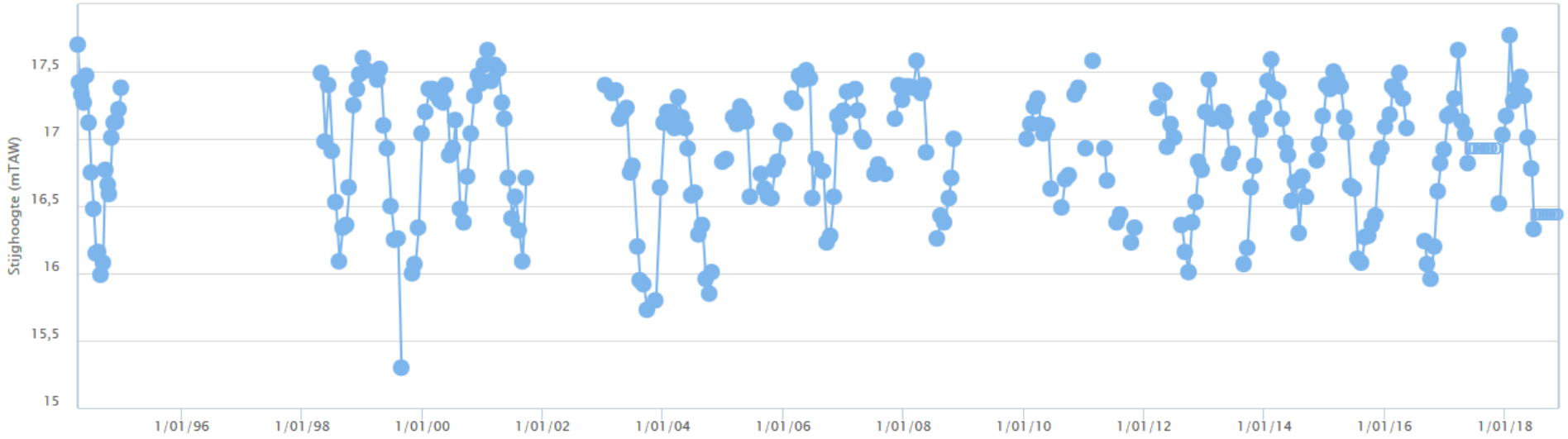
Aquifer
0100 - Quartaire aquifersystemen
0160 - Pleistocene afzettingen
0162 - Pleistoceen van de Vlaamse Vallei
0163 - Pleistoceen van de riviervalleien
1010 - Landeniaan Aquifersysteem
1300 - Sokkel
1340 - Cambro-Siluur Massief van Brabant

Uit meetgrafieken van stijghoogtes in enkele ondiepe putten van INBO en VMM blijkt de grondwaterstand wel sterk onderhevig te zijn aan de seizoenen, maar er kan over de volledige meetperiode nauwelijks of geen trend vastgesteld worden.

In de laagste delen van de vallei blijkt de grondwaterstand periodiek ook zeer hoog te zijn, en kan zich op minder dan 1 m diepte t.o.v. MV bevinden. Dit zal uiteraard een aanzienlijke impact hebben op het desgevallend bouwen van ondergrondse constructies (zoals parkeergarages).

In onderstaande figuren wordt van twee meetputten de evolutie van de stijghoogte voorgesteld.

Figuur 9 : peilmeting meetput BTEP001/F1 van INBO op RO



Put/filter(s)

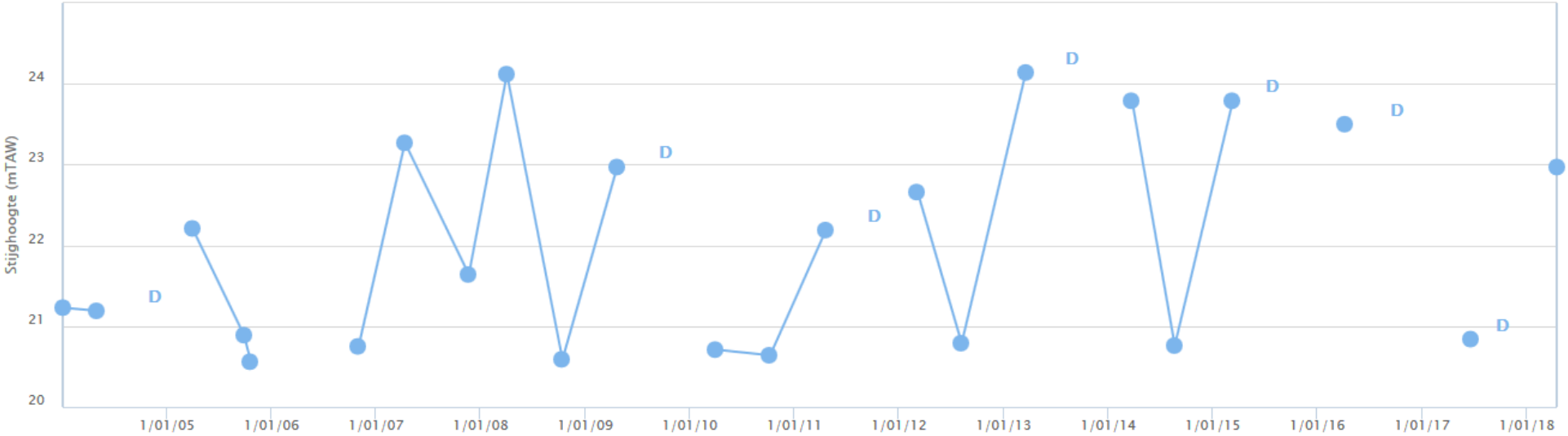
Putcode:	BTEP001	Aantal filters:	1
X (mLambert):	99489.0 (XY_GPS - RTK FLEPOS (nk 2-3cm))	Datum plaatsing:	01/04/1994
Y (mLambert):	172616.0 (XY_GPS - RTK FLEPOS (nk 2-3cm))	Status:	Actief
Z (mTAW):	18.88 (Z_GPS - RTK FLEPOS)		
Gemeente:	Oudenaarde		

Overzicht filters

Filter	Type	Onderkant (mMV)	Lengte (m)	Aquifer	Grondwaterlichaam	Meetnet	Regime
1	peilfilter	3.15	0.30	0000 - Onbekend		9	onbekend

Filter	Stijghoogtemetingen			Grondwatermonsters			Meest actuele referentiepunt (mTAW)	Datum in gebruik	Datum uit gebruik
	van	tot	aantal	van	tot	aantal			
1	09/04/1994	24/11/2018	287			0		01/04/1994	

Figuur 10 : peilmeting meetput 452/21/17/F1 van VMM op LO



Put/filter(s)

Putcode:	452/21/17	Aantal filters:	3
X (mLambert):	95593.2 (XY_gedigitaliseerd op topokaart)	Datum plaatsing:	28/01/2003
Y (mLambert):	174085.55 (XY_gedigitaliseerd op topokaart)	Status:	Actief
Z (mTAW):	24.39 (Z_DHM_v1 5m*5m)		
Gemeente:	Oudenaarde (Oudenaarde)		

Beheerder(s)

Van	Tot	Naam	Adres
28/01/2003		VMM - AFDELING WATER	

Overzicht filters

Filter	Type	Onderkant (mMV)	Lengte (m)	Aquifer	Grondwaterlichaam	Meetnet	Regime
1	peilfilter	4.00	1.00	0100 - Quartaire aquifersystemen	CVS_0160_GWL_1	8	freatisch
2	peilfilter	10.00	1.00	0100 - Quartaire aquifersystemen	CVS_0160_GWL_1	8	freatisch
3	peilfilter	13.00	1.00	0100 - Quartaire aquifersystemen	CVS_0160_GWL_1	8	freatisch

11.9.4. Impact in geplande situatie

M.b.t. de impact in de geplande situatie worden de verschillende alternatieven op een gelijkaardige wijze onderzocht, in de mate dat hiervoor de vereiste inputdata voor al deze alternatieven beschikbaar zijn.

De ingrepen die rechtstreeks of onrechtstreeks de waterhuishouding en de waterkwaliteit in het studiegebied zullen beïnvloeden, worden besproken. Te verwachten potentiële effecten ten gevolge van de uitvoering van het plan en omgeving zijn:

- Wijzigingen van de infiltratie- en afvoerkarakteristieken. Gelet op de inrichting (bebouwing, verhardingen) vormt een belangrijk aandachtspunt de gewijzigde afvoer van hemelwater en verminderde infiltratie. Vooral veranderingen in de afgevoerde waterhoeveelheden ten opzichte van de huidige situatie worden geëvalueerd;
- Aantasting van bestaande overstromingszones;
- Wijziging waterkwaliteit en/of afvalwatervolumes (lozingen afvalwater, zuivering).

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op het oppervlaktewater (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, methodologie en meeteenheden voor de discipline Water wordt in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 18 Beoordelingscriteria discipline oppervlaktewater

Effect	Criterium	Methodiek	Eenheid
Impact hemel- en afvalwaterstromen op oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging debiet – waterafvoerkarakteristieken, overstromingsgevoeligheid. Noodzaak tot bijzondere maatregelen van buffering/infiltratie. Mogelijkheden voor vrijwaring/verbetering van de waterhuishouding	Kwantitatieve beschrijving (inschatting gewijzigde waterstromen, debieten waterstromen, ...) Kwalitatieve beschrijving	m^3 m^2
Impact hemel- en afvalwaterstromen op oppervlaktewater-kwaliteit	Zuiveringsgraad van afvalwater in het plangebied. Mate waarin de waterkwaliteit wordt gevrijwaard.	Kwalitatieve beschrijving	-
Impact lozing (sanitair) afvalwater	Mate waarin de lozing de werking van de waterzuivering beïnvloed en de impact op het ontvangende oppervlaktewater	Kwantitatieve beoordeling	m^3/jaar mg/l

In de discipline Water zullen de gegevens verzameld en besproken worden die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de **Watertoets** (cfr. Decreet Integraal Waterbeleid).

Belangrijk hierbij zijn de wijzigingen qua verharde oppervlakten die verwacht worden. Beoordeling van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Hemelwaterverordening is hierbij relevant.

Ook de wijze waarop (sanitair) afvalwater wordt afgevoerd, en/of ter plaatse behandeld en geloosd zal worden, wordt mee beoordeeld. Hierbij wordt zowel de jaargemiddelde als de tijdelijke worst case impact beoordeeld overeenkomstig de bepalingen opgenomen in het Richtlijnenboek water.

De ingrepen die rechtstreeks of onrechtstreeks de grondwaterhuishouding en -kwaliteit in het studiegebied zullen beïnvloeden, worden besproken. Te verwachten effecten ten gevolge van de uitvoering van het plan zijn:

- Impact op de grondwaterstand en grondwaterstroming als gevolg van ophogingen en bemalingen. Daarnaast kan de aanwezigheid van een ondoorlatend lichaam (bijvoorbeeld een fundering) resulteren in een doorbreking van de watervoerende lagen en de grondwaterstroming;
- Grondwaterverontreiniging door het verplaatsen van verontreinigd grondwater door de bemaling: De invloed van het plan op de mogelijk aanwezige verontreinigingen van het grondwater in de omgeving van het plangebied zal onderzocht worden.

Conclusie

Op basis van de bevindingen van het onderzoek en het hierna vermelde beoordelingskader wordt de impact van het plan geëvalueerd.

Significantiekader impactbeoordeling

Voor de beoordeling van de effecten op het oppervlaktewatersysteem, wordt een globaal beoordelingskader opgesteld, waarbij een toetsingskader van -3 tot +3 wordt gebruikt, om de toekomstige impact te beoordelen.

Voor de beoordeling van de effecten op het watersysteem, wordt een globaal beoordelingskader opgesteld, waarbij een toetsingskader van -3 tot +3 wordt gebruikt, om de impact van het plan te beoordelen.
Onderstaande significantiekaders worden voorgesteld voor de effecten op water.

Tabel 19 Significantiekader oppervlaktewaterkwantiteit

Beoordeling	Score	Betekenis
Geen effect	0	Geen surplus hoeveelheden run-off water, bemalings- of drainagewater
Beperkt negatief effect	-1	De surplus hoeveelheden run-off water, bemalings- of drainagewater bedragen minder dan 1% van de capaciteit van de ontvangende waterloop. Het te lozen bemalings- en/of drainagewater bedraagt minder dan 10 m³/uur en heeft een beperkte impact op de werking van de RWZI.

Beoordeling	Score	Betekenis
Negatief effect	-2	De surplus hoeveelheden run-off water, bemalings- of drainagewater bedragen 1 tot 10% van de capaciteit van de ontvangende waterloop Het te lozen bemalings- en/of drainagewater bedraagt meer dan 10 m³/uur, maar heeft geen significante impact op de werking van de RWZI.
Aanzienlijk negatief effect	-3	Grote surplus hoeveelheden run-off water, bemalings- of drainagewater zullen de capaciteit van de ontvangende waterloop sterk overschrijden. Volume > 10% van de capaciteit van de ontvangende waterloop De werking van de RWZI kan in het gedrang komen door het lozen van extra bemalings- en/of drainagewater (ongeacht het debiet).

Tabel 20 Significantiekader oppervlaktewaterkwaliteit beoordelingskader jaargemiddelde impact (bij lozing van BA op oppervlaktewater)

Totale concentratieverhoging Lozingen (X) vs. toetsings-waarde	X ≤ 1%	1 % < X ≤ 10 %	10 % < X ≤ 20 %	X > 20 %
Huidige, immissiekwaliteit (Y) vs. toetsingswaarde				
Y < 50 %	0	-1	-1	-2
50 % ≤ Y < 75 %	0	-1	-2	-3
Y ≥ 75 %	0	-2	-3	-3

Naast de beoordeling van de jaargemiddelde impact wordt eveneens de tijdelijke (worst case) impact in kaart gebracht. Hierbij wordt rekening gehouden met de combinatie van verhoogde geloosde dagvrachten bij een laag debiet (P10) van het ontvangende oppervlaktewater.

Voor de beoordeling van de tijdelijke (worst case) impact wordt gebruik gemaakt van onderstaande beoordelingskaders voor niet-gevaarlijke of gevaarlijke stoffen (bron: Richtlijnenboek).
Voor niet-gevaarlijke stoffen betekent dit: kan de lozing onder bepaalde omstandigheden aanleiding geven tot regelmatige overschrijdingen van de kwaliteitsdoelstelling waardoor op jaarbasis de kwaliteitsdoelstelling meer dan 10 % van de tijd overschreden wordt ?

Tabel 21 Significantiekader oppervlaktewaterkwaliteit beoordelingskader waterkwaliteit niet-gevaarlijke stoffen (bij lozing van BA op oppervlaktewater)

Gemodelleerde concentratieverhouding	Effect
Gemodelleerde concentratieverhouding < 0,5 x TW	Verwaarloosbaar tijdelijk effect
Gemodelleerde concentratieverhouding > 0,5 x TW en < of = TW	Beperkt tijdelijk effect

Gemodelleerde concentratieverhouding	Effect
Gemodelleerde concentratieverhouding > TW en frequentie van voorkomen < 10 % op jaarbasis	Relevant tijdelijk effect
Gemodelleerde concentratie > TW en frequentie van voorkomen > 10 % op jaarbasis	Belangrijk (onaanvaardbaar) tijdelijk effect vormt op zich aanleiding tot het niet respecteren van de kwaliteitsdoelstelling op jaarbasis

Voor gevaarlijke stoffen betekent dit: kan de lozing onder bepaalde omstandigheden aanleiding geven tot acuut ecotoxicologische effecten? Om dit te beoordelen kan het kader gehanteerd worden, zoals terug te vinden in onderstaande tabel.

Tabel 22 Beoordelingskader waterkwaliteit gevaarlijke stoffen (bij lozing van BA op oppervlaktewater)

Gemodelleerde concentratieverhouding	Effect
Gemodelleerde concentratieverhouding < of= 0,5 x TW	Beperkt tijdelijk effect
Gemodelleerde concentratieverhoging > 0,5 x TW en < of = TW	Relevant (aanvaardbaar) tijdelijk effect
Gemodelleerde concentratieverhoging > TW	Belangrijk (onaanvaardbaar) tijdelijk effect potentieel risico op acuut toxische effecten

Bij de impactbeoordeling wordt rekening gehouden met de MKN-doelstellingen voor het ontvangende oppervlaktewater zoals opgenomen in VLAREM-II. Deze waarden zijn hierbij als richtwaarden te aanzien.

Bij de lozing van afvalwater op RWZI dient rekening gehouden te worden met een aangepast beoordelingskader.

Tabel 23 Significantiekader grondwaterkwaliteit

Beoordeling	Score	Betekenis
Aanzienlijk positief effect	+3	Sanering van bestaande verontreiniging
Positief effect	+2	Wegvallen van een diffuse verontreinigingsbron
Beperkt positief effect	+1	Isoleren van een bestaande verontreiniging
Geen effect	0	Geen kans op verspreiding van bestaande verontreinigingen of het ontstaan van nieuwe verontreinigingen
Beperkt negatief effect	-1	Kans op het verspreiden van bestaande verontreinigingen binnen het plangebied.

Beoordeling	Score	Betekenis
		Risico op accidentele situaties (mits snel optreden) Nieuwe diffuse verontreiniging over een beperkte oppervlakte van het plangebied
Negatief effect	-2	Kans op het verspreiden van bestaande verontreinigingen tot buiten het plangebied Nieuwe diffuse verontreiniging over het volledige plangebied
Aanzienlijk negatief effect	-3	Reële kans op het ontstaan van nieuwe verontreinigingen

11.9.5. Milderende effecten en postmonitoring

Indien noodzakelijk geacht worden milderende maatregelen onderzocht en postmonitoring voorgesteld. Onderzoek naar mogelijke maatregelen wordt hierbij afgestemd op de ernst van de impact.

11.10. Discipline biodiversiteit

11.10.1. Afbakening studiegebied

Voor de discipline biodiversiteit bestaat het studiegebied uit het plangebied, waar relevant uitgebreid met een zone die de invloedsfeer van de abiotische disciplines (vooral lucht, geluid en water) omvat.

11.10.2. Referentiesituatie 1: huidige gewestplanbestemming

Voor de beschrijving van referentie situatie 1 wordt de situatie beschreven die zich zou kunnen voordoen wanneer het volledige gebied ingevuld zou worden zoals het huidige gewestplan voorschrijft.
Dit is vooral van belang voor de huidige bestemmingen ‘natuurgebied’, ‘ontginningsgebied met nabestemming natuur’ en ‘bufferzone’, waarbij in referentiesituatie 1 natuur aanwezig is of zich nog kan ontwikkelen.

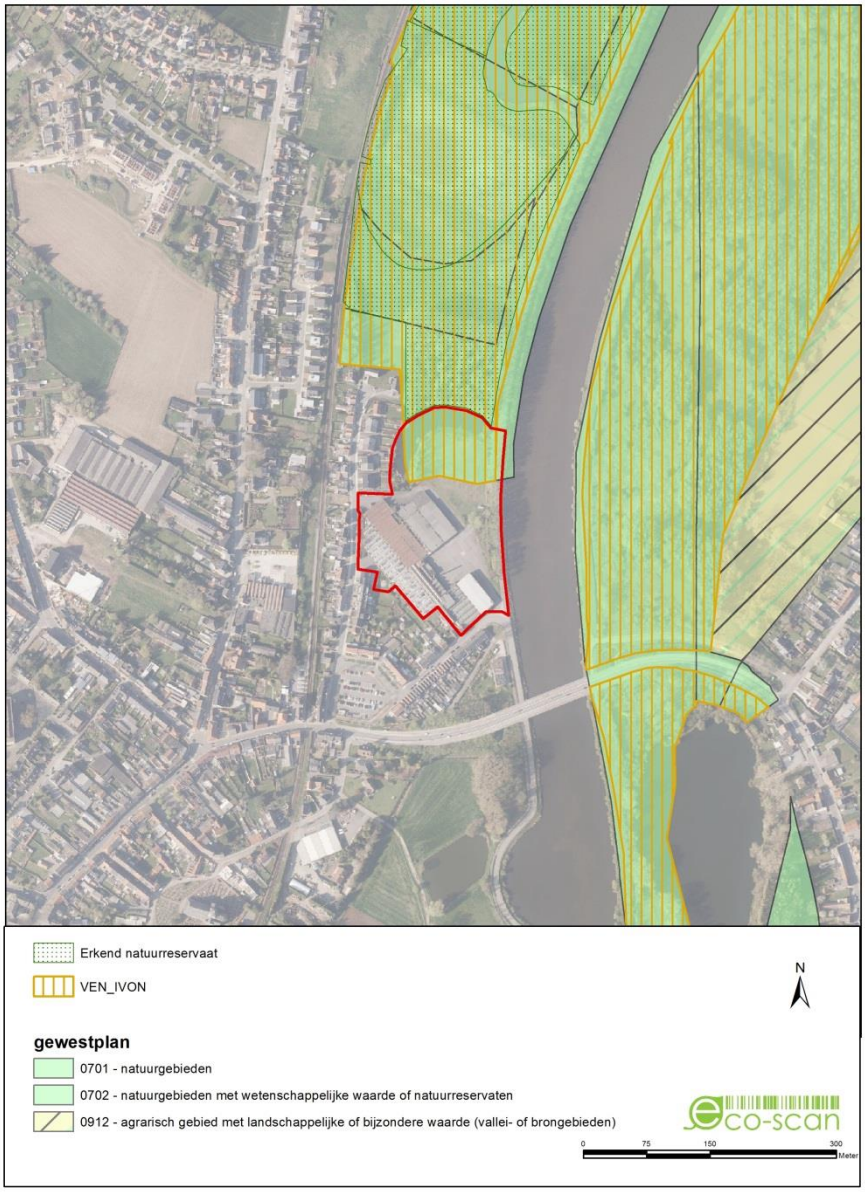
11.10.3. Referentiesituatie 2: bestaande toestand

De tweede referentiesituatie is de actuele situatie van de plangebieden. Om deze toestand te beschrijven wordt er gekeken naar de aanwezigheid van aandachtsgebieden op het vlak van biodiversiteit, waaronder:

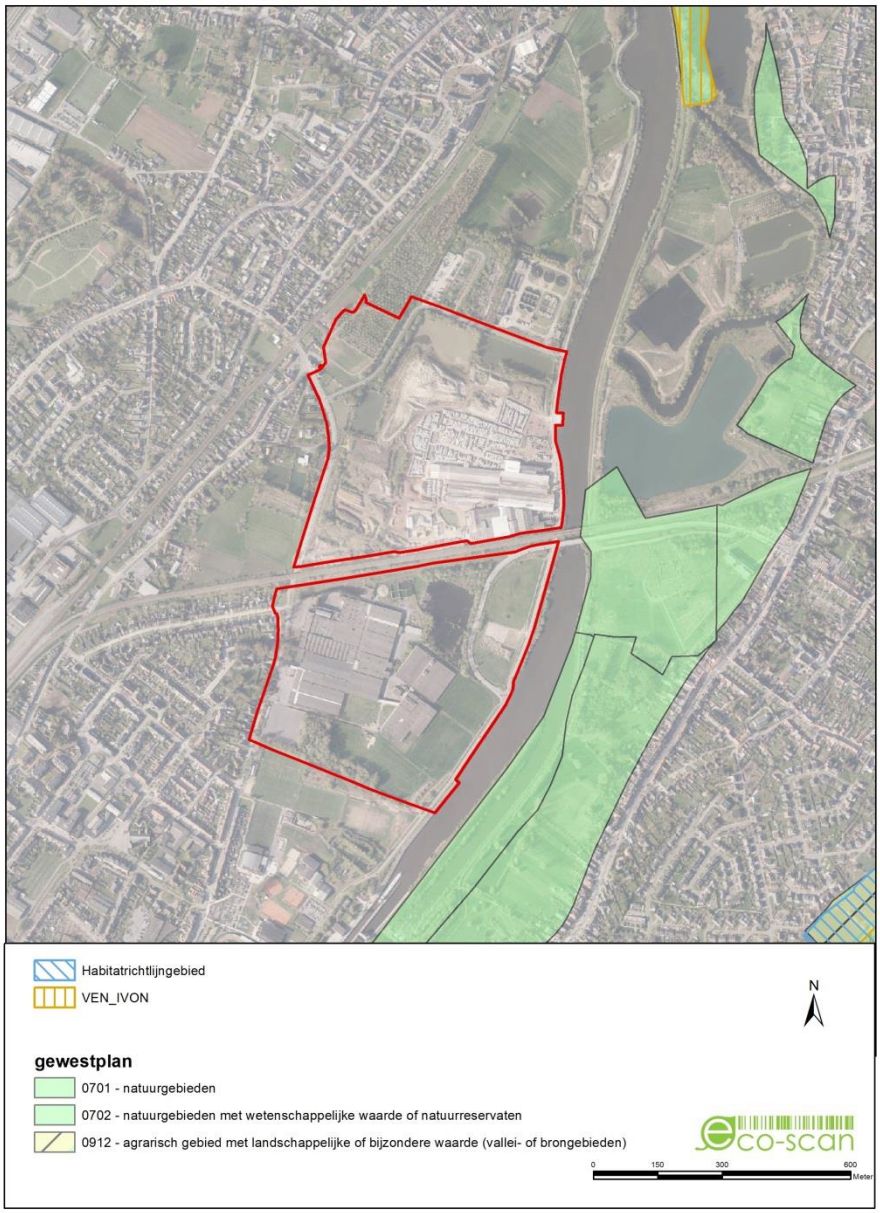
- Natura 2000-gebieden;
- erkende/Vlaamse natuurreservaten en bosreservaten;
- VEN/IVON-netwerk;
- groene of ecologisch belangrijke gewestplanbestemmingen (natuurgebieden (met wetenschappelijke waarde), bosgebieden, valleigebieden en brongebieden en agrarische gebieden met ecologische waarde).

Anderzijds wordt gebruik gemaakt van de biologische waarderingskaart (BWK, versie 2018) om de aanwezige vegetaties op perceelsniveau te bespreken.

Op onderstaande figuren worden reeds informatief de aandachtsgebieden grafisch weergegeven die besproken zullen worden.



Figuur 11: aandachtsgebieden in de nabije omgeving van site Alvey



Figuur 12: aandachtsgebieden in de nabije omgeving van steenbakkerij Vande Moortel en site Santens

11.10.4. Beschrijving en beoordeling effecten

Bij de beoordeling van de effecten naar biodiversiteit zal een onderscheid gemaakt worden tussen rechtstreekse en onrechtstreekse effecten.
Volgende effectgroepen kunnen onderscheiden worden:

- ecotoop- en biotoopverlies en - winst;
- versnippering en barrière-effecten;
- verstoring;
- verontreiniging;

Voor het bepalen van de mogelijke effecten op de fauna en de flora worden een aantal criteria gehanteerd, en per criteria wordt een bepaalde methodiek gehanteerd. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en toe te passen methodologie wordt weergeven in onderstaande tabel.

Tabel 24: Beoordelingscriteria discipline biodiversiteit

effect	subeffect	criterium	methodiek
impact op ecologische verbindingen; versnippering en barrièrewerking	onderscheiden van belangrijke ecologische corridors binnen het studiegebied	• aantal verbindingen die doorbroken worden • mate van versnippering is afhankelijk van de soorten die gebruik maken van de doorbroken corridors	• kwalitatieve beschrijving
direct natuurverlies	direct verlies van andere ecotopen / leefgebieden	• oppervlakte (potentieel) waardevol ecotoop dat verloren gaat	• kwalitatieve bespreking
verstoring	verstoring van fauna door geluid	• oppervlakten van ecotopen waarbinnen een bepaald verlies aan broedvogels verwacht wordt	• evaluatie via GIS-overlay van de geluidscontourenkaart met studiegebied
	verstoring vegetatie/soorten via wijzigingen in grondwaterhuishouding (verdroging / vernatting)	• beschrijven van beïnvloede kwetsbare vegetaties /soorten	• evaluatie op basis van effecten uit discipline water
verontreiniging	beïnvloeden waterafhankelijke vegetaties en/of fauna	• beschrijven van beïnvloede vegetaties / soorten	• evaluatie op basis van effecten uit discipline water

Bij de beoordeling van de significantie van een bepaald effect wordt rekening gehouden met de kwetsbaarheid van een bepaald ecotoop ten opzichte van een bepaalde ingreep (gebaseerd op zeldzaamheid, natuurlijkheid, vervangbaarheid en gevoeligheid van het ecotoop) en met de ernst van de indirecte invloed van de gewijzigde abiotische factoren. De impact van verstoring zal worden beoordeeld aan de hand van literatuurgegevens en expertenoordeel.

Tabel 25 gebundeld significantiekader discipline biodiversiteit

beoordeling	effectgroep	duur van de impact
aanzienlijk negatief (score -3)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en –winst)	Belangrijke oppervlakte-inname van waardevolle ecotopen of habitats en/of belangrijke inname binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of belangrijke, negatieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	De ecologische structuur wordt doorsneden, harde barrière voor belangrijke soorten, samenhang wordt op grote schaal significant verstoord, permanente

beoordeling	effectgroep	duur van de impact
		barrière of randeffecten; grote impact op belangrijke soorten/ecotopen
	verstoring	Langdurige tijdelijke en effectieve verstoring in een gebied met zeer hoge natuurwaarde waar verstoringgevoelige soorten aanwezig zijn
	wijziging grondwaterstand	Permanente wijziging van de ecohydrologie van een waardevol, gevoelig natuurtype of soort over een belangrijke oppervlakte
	verontreiniging	Permanent negatief effect door de verontreiniging t.h.v. een gevoelig natuurtype of soort over een belangrijke oppervlakte
negatief (score – 2)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en – winst)	Matige oppervlakte-inname van waardevolle ecotopen of habitats en/of matige inname binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of matige, negatieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	De ecologische structuur wordt op één of diverse locaties doorsneden; harde barrière, samenhang wordt lokaal significant verstoord, permanente barrière of randeffecten; impact op belangrijke soorten/ecotopen
	verstoring	Tijdelijke en effectieve verstoring met matige invloedsfeer in een gebied waar verstoringgevoelige soorten aanwezig zijn
	wijziging grondwaterstand	Tijdelijke wijziging van de ecohydrologie van een waardevol, gevoelig natuurtype of soort over een belangrijke oppervlakte, permanente wijziging van de ecohydrologie van een gevoelig waardevol natuurtype of soort over een beperkte oppervlakte
	verontreiniging	Tijdelijk negatief effect door verontreiniging t.h.v. een gevoelig natuurtype of soort over een belangrijke oppervlakte of permanent negatief effect over een beperkte oppervlakte
beperkt negatief (score -1)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en – winst)	Geringe oppervlakte-inname van waardevolle ecotopen of habitats en/of geringe inname binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of geringe, negatieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	De ecologische samenhang wordt beperkt verstoord, beperkte impact op migratie, zachte barrière of barrièrewerking reeds aanwezig, tijdelijke barrière of negatieve randeffecten
	verstoring	Tijdelijke en matige verstoringimpact in een gebied waar geen gevoelige receptoren (fauna) aanwezig zijn
	wijziging grondwaterstand	Tijdelijke wijziging van de ecohydrologie van een waardevol, gevoelig natuurtype of soort over een beperkte oppervlakte permanente wijziging van de ecohydrologie van een gevoelig waardevol natuurtype of soort over een beperkte oppervlakte, zeer lokaal effect zonder impact op populatieniveau
	verontreiniging	Tijdelijk gering negatief effect door verontreiniging over een relatief beperkte oppervlakte
geen effect (score 0)	ruimtebeslag (inclusief	Nagenoeg geen oppervlakte-inname van ecologisch waardevolle habitats of leefgebieden, nagenoeg geen

beoordeling	effectgroep	duur van de impact
	ecotoopverlies en –winst)	inname binnen beschermingszones of ecologische kerngebieden, geen wezenlijke effecten op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	Geen of verwaarloosbare wijziging in bereikbaarheid of samenhang
	verstoring	Geen of verwaarloosbare verstoring
	wijziging grondwaterstand	Geen of verwaarloosbare wijziging van de ecohydrologie of wijziging in een gebied waar geen waardevolle, gevoelige natuurtypes voorkomen of kortdurende, lokale wijziging zonder permanente effecten op populatieniveau
	verontreiniging	Geen betekenisvol effect door verontreiniging
beperkt positief (score 1)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en –winst)	Geringe oppervlakte-toename van waardevolle ecotopen of habitats en/of geringe bijdrage aan natuurdoelen binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of geringe, positieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	Samenhang wordt beperkt verbeterd, beperkte mitigerende maatregelen ten aanzien van migratieknelpunten en/of randeffecten of tijdelijke mitigatie van een bestaand knelpunt
	wijziging grondwaterstand	Beperkt herstel van de standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie
	verontreiniging	Tijdelijk gering positief effect door vermindering van verontreiniging t.h.v. waardevol gevoelig natuurtype en/of soort over een relatief beperkte oppervlakte
positief (score 2)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en –winst)	Matige oppervlakte-toename van waardevolle ecotopen of habitats en/of matige bijdrage aan natuurdoelen binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of matige, positieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	Een migratiebarrière wordt opgeheven; samenhang wordt lokaal significant verbeterd, lokaal ontstaan nieuwe migratiemogelijkheden, negatieve randeffecten worden in belangrijke mate gemilderd
	wijziging grondwaterstand	Significant lokaal herstel van de standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie
	verontreiniging	Tijdelijk positief effect door vermindering van verontreiniging t.h.v. waardevol, gevoelig natuurtype of soort over een belangrijke oppervlakte. Permanent positief effect door vermindering van verontreiniging op een waardevol, gevoelig natuurtype / soort over een beperkte oppervlakte
aanzienlijk positief (score 3)	ruimtebeslag (inclusief ecotoopverlies en –winst)	Sterke oppervlakte-toename van waardevolle ecotopen of habitats en/of sterke bijdrage aan natuurdoelen binnen beschermingszones of ecologische gebieden en/of sterke, positieve impact op populatieniveau
	versnippering en barrière-effecten	De ecologische structuur wordt op diverse locaties verbeterd, meerdere migratiebarrières worden opgeheven, samenhang wordt op grote schaal

beoordeling	effectgroep	duur van de impact
		significant verbeterd, negatieve randeffecten worden opgeheven
	wijziging grondwaterstand	Globaal significant herstel van standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie
	verontreiniging	Permanent positief effect door afname van de verontreiniging t.h.v. waardevol, gevoelig natuurtype over een belangrijke oppervlakte

Gezien de aanwezigheid van VEN-gebied, zal een verscherpte natuurtoets opgesteld worden.

11.10.5. Milderende maatregelen en postmonitoring

Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten optreden, zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Dit betreffen veelal interdisciplinaire maatregelen die tevens een effect zullen hebben op abiotische disciplines (vb. discipline geluid, lucht, water…). Het zoeken naar milderende maatregelen zal dan ook in samenspraak met verschillende deskundigen gebeuren.
Waar noodzakelijk geacht zullen postmonitoring-maatregelen voorgesteld worden.

11.10.6. Leemten in de kennis

Er zijn momenteel geen relevante leemten in de kennis voor de discipline biodiversiteit

11.11. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

11.11.1. Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat de drie plangebieden uitgebreid met zones waarbinnen het voorgestelde programma voor de drie plangebieden nog (visuele) effecten op het landschap en het erfgoed (bouwkundig, archeologisch) kan uitoefenen. Gezien de stedelijk context wordt een studiegebied afgebakend van ca. 1000m rond de drie plangebieden. Concreet is dit het gebied tussen de Dijkstraat in het zuiden, de spoorweg in het westen, de N46 in het oosten, en de kernen van Eine, Heurne en Nederename in het noorden.

11.11.2. Analyse van de referentiesituatie

Historische ontwikkeling[24]

De drie plangebieden maken deel uit van de Scheldevallei die eeuwen geleden dorp met dorp en akker met akker verbond. Het sterk meanderende profiel van de rivier gaf ruimte aan water en de buffering en afvoer ervan was ecologisch erg waardevol.

De Scheldevallei wordt oorspronkelijk gekenmerkt door een open meersenlandschap, grotendeels ingenomen door graas- en hooilanden. Dit meersenlandschap ontstaat na de grootschalige ontbossingen vanaf de vroege Middeleeuwen (10de – 13de eeuw), waardoor bodemerosie sterk toeneemt en zich grote alluviale leem- en kleipakketten afzetten in de Scheldevallei, die regelmatig overstroomde. Ook andere menselijke ingrepen beïnvloeden het landschap vanaf de 10de eeuw, zoals de aanleg van dijken en eerste stuwen,

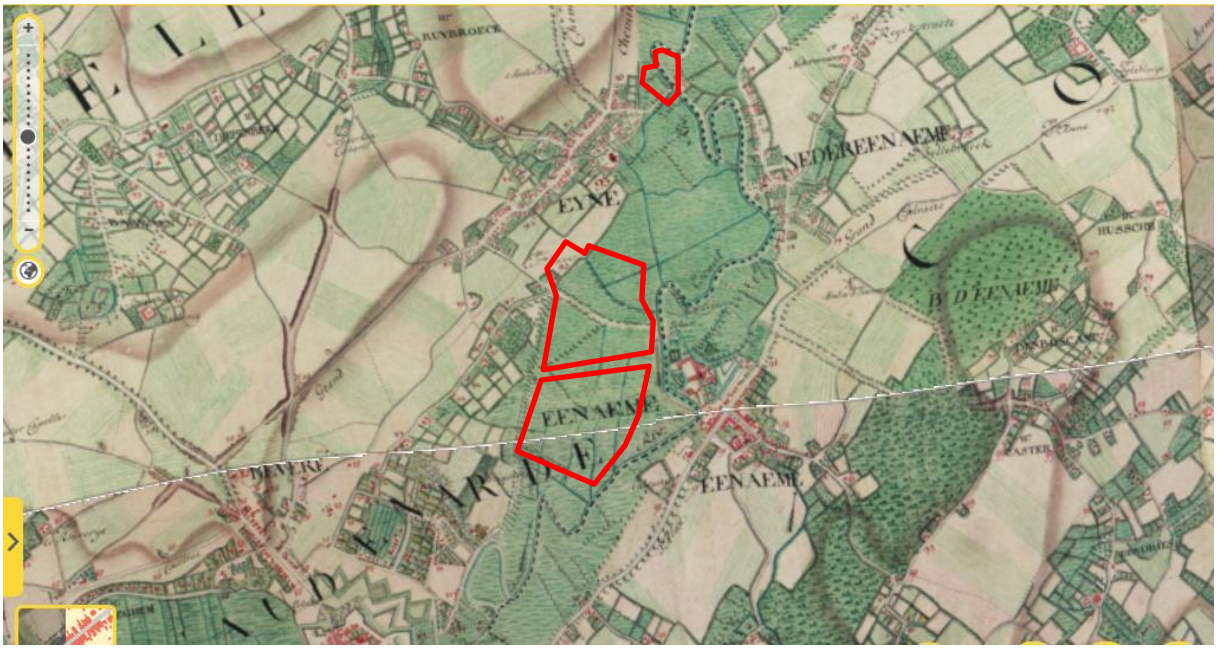
[24] Gebaseerd op *De Rycke A., De Knijf G. & Decleer K. (2003). Verkennende ecologische gebiedsvisie voor de Bovenschelde. Instituut voor natuurbehoud, Brussel*

ontwateren van gebieden via grachten en sloten en omzetten van akkerland naar graas- en hooilanden, en uiteindelijk het wijzigen van de loop van de Schelde.

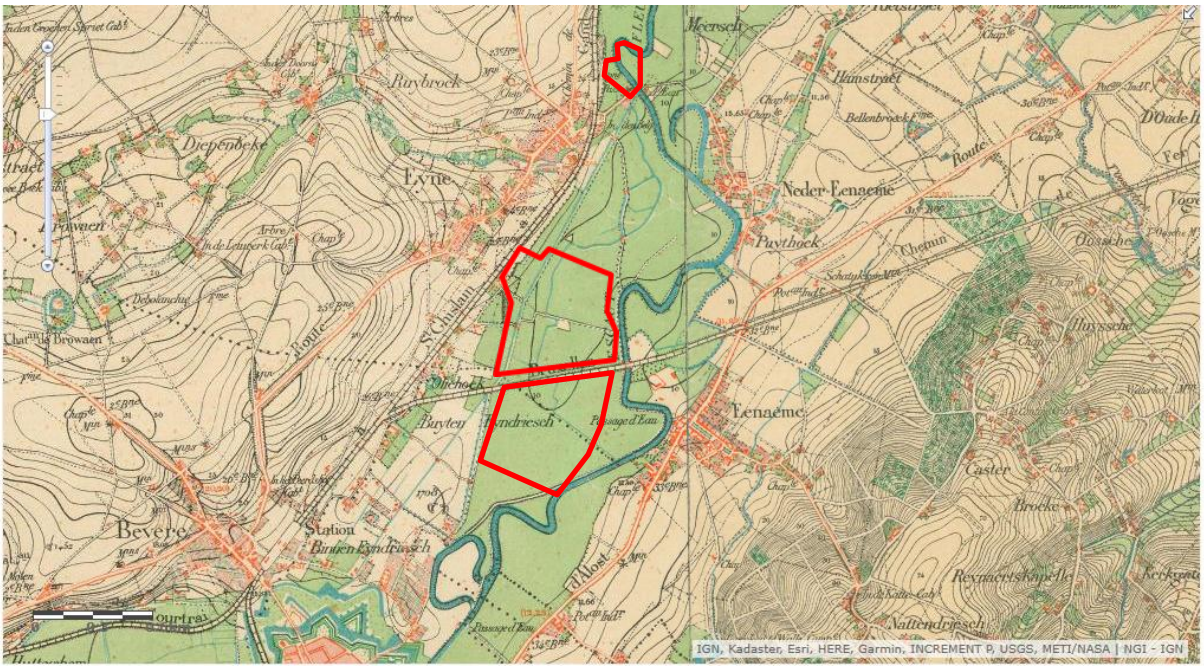
Op de kaart van Ferraris (1777) heeft de Scheldevallei een open karakter zonder bebouwing met slechts weinig opgaande elementen. Wel is de abdij van de Ename is nog goed zichtbaar (wordt pas ten tijde van de Franse Revolutie volledig afgebroken). Ter hoogte van het plangebied Steenbakkerij Vande Moortel wordt de Scheldevallei doorsneden door een weg die Eine met Ename verbindt (via een veer over de Schelde ten zuiden van de abdij). Deze weg wordt later noordwaarts verlegd (de huidige Leebeekstraat). Dwars doorheen de site Alvey loopt op dat ogenblik nog de Schelde.

De stad Oudenaarde (Audenaerde) situeert zich ten zuiden van de drie plangebieden en is vermoedelijk ontstaan rond 1000 na Chr. als handelsnederzetting 'Turis Aldenardensis' rond een burcht. De eerste stadsversterkingen, met omwallingen en grachten, dateren van de 12de eeuw. Vanaf dan en in de eeuwen daarna kent de stad een bloeiende lakennijverheid. In de 15de worden belangrijke versterkingen aangebracht door Jan Zonder Vrees, en omstreeks 1670 wordt Oudenaarde versterkt door Vauban. De stad kent een teloorgang in de 18de eeuw, door de neergang van het feodale systeem en de opkomst van de industrialisatie die over heel Europa wordt waargenomen.

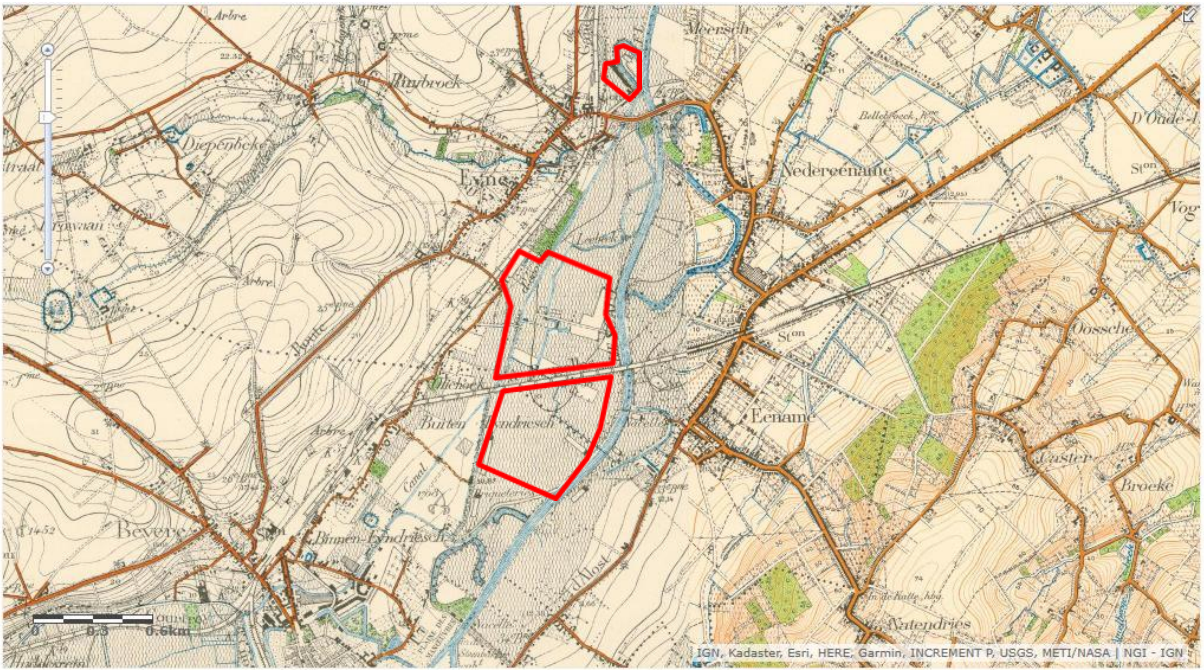
In de periode tussen 1865 en 1885 worden verschillende aanpassingswerken aan de Schelde uitgevoerd, zo worden verschillende meanders afgesneden en wordt de rivier plaatselijk rechtgetrokken (o.a. ter hoogte van de kern van Eine). Gedurende deze periode worden ook de spoorlijnen Brussel-Kortrijk en Ronse-Gent aangelegd.



Figuur 13 Ferrariskaart (1777)

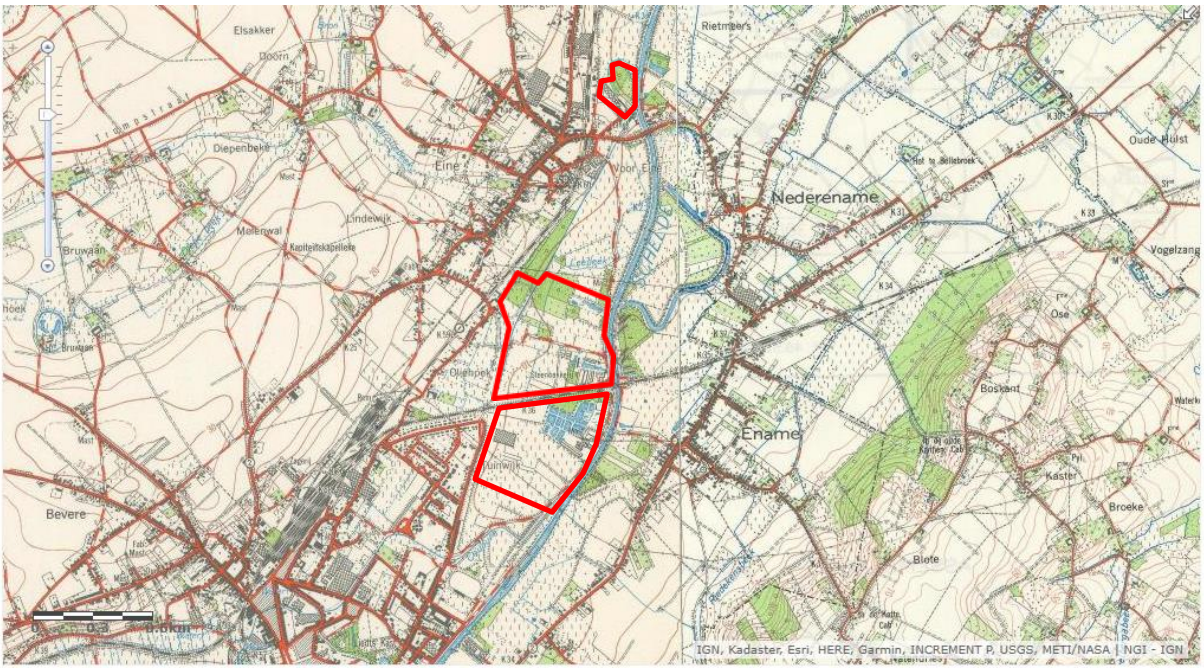


Figuur 14 Topokaart (1873)



Figuur 15 Topokaart (1939)

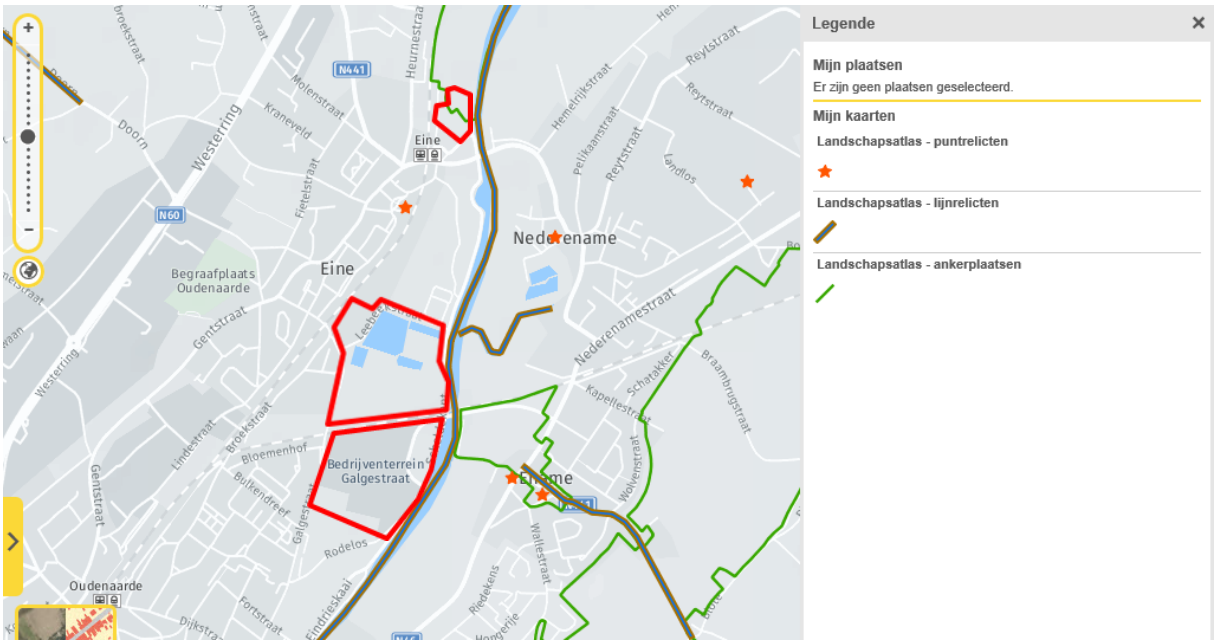
Na de tweede wereldoorlog worden deze infrastructurele inrichtingen verder uitgebouwd met een volledige kalibratie van de Schelde en de aanleg van de expressweg N60 begin jaren 1970. De stad breidt zich uit in noordelijke richting met de wijk Sint-Jozef. In die periode na WOII vestigen zich de bedrijven Alvey, Santens en de steenbakkerij Vande Moortel is de respectievelijke deelplannen.



Figuur 16 Topokaart (1969)

Erfgoed

Er bevinden zich binnen de plangebieden geen beschermde landschappen, monumenten of stads- en dorpsgezichten. Enkel in het plangebied Alvey strekt zich de **ankerplaats** van de Heurnemeersen deels uit (niet vastgesteld). Dit hangt samen met de aanwezigheid van een restant van een oude Scheldemeander in dit deelplan.



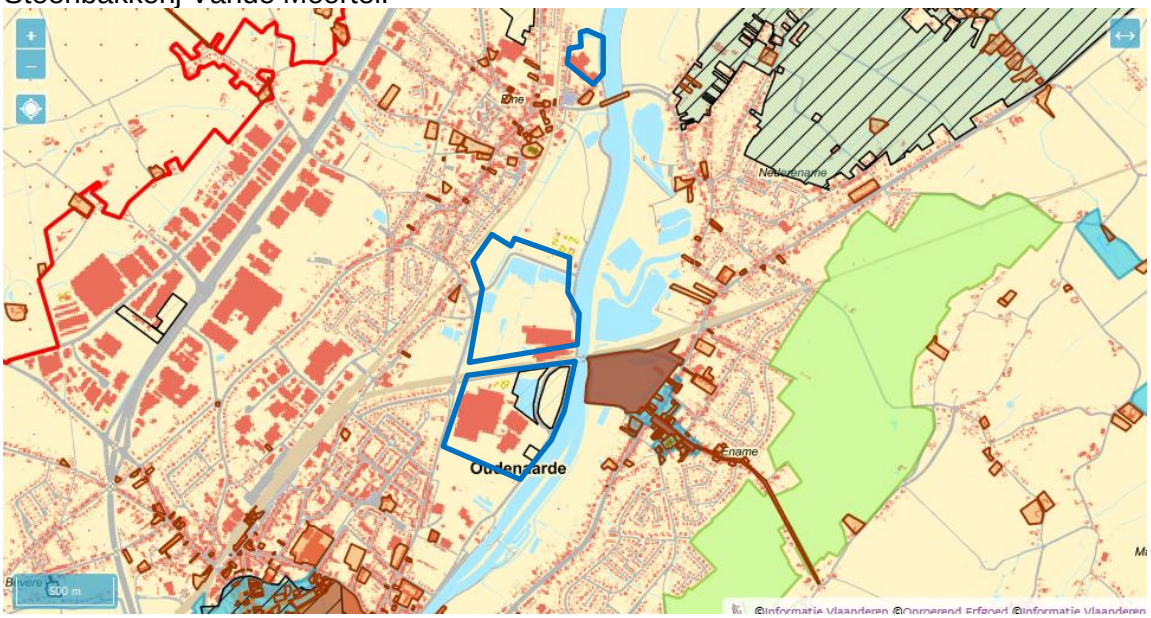
Figuur 17 Landschapsatlas

De Scheldevallei van Heurne bevindt zich op de linkeroever van de Schelde, stroomafwaarts van Oudenaarde. Het historische karakter van de Scheldevallei is goed bewaard. Het meersenlandschap is hier eerder gesloten door de aanwezigheid van perceelsrandbegroeiingen. Het landschap veranderde als gevolg van menselijke ingrepen,

zoals de aanleg van de spoorweglijn 86 'De Pinte-Ronse', de toenemende bebouwing aan de rand van de Scheldevallei en kalibreringswerken aan de Schelde, waarbij vier meanders werden afgesloten van de huidige loop. Desalniettemin is het landschapsbeeld van de Heurnemeersen vrij gaaf gebleven.

Belangrijk in het landschap zijn de oude meanderstructuren en het uitgesproken grasland karakter, met verdichtingen door bosjes, houtkanten, knotwilgenrijen, struwelen en andere kleine landschapselementen. Het meersengebied wordt begrensd door de bebouwing op de steilrand van de hoger gelegen zandleemgronden en het jaagpad van de Boven-Schelde. Het gebied ontwatert langs een net van parallelle sloten met een totale lengte van bijna vier kilometer, die haaks op de parallelgracht langs het jaagpad staan. Gezien de hogere ligging van de meersen ten opzichte van het Scheldepeil is er een continue en relatief snelle ontwatering van het gebied. Verlanding van enkele grachten zorgt voor de vernatting van enkele stukken van het gebied. Kwel is een belangrijke component in de hydrografie van het gebied. Bodemkundig maken de Scheldemeersen deel uit van een groter aaneengesloten gebied op (zware) kleigronden. De valleigronden zijn kalkrijk en verweerde schelpresten zijn overal te vinden. De zandige ruggen zijn het resultaat zijn van lokale verstuivingen tijdens koude en droge periodes van het laatglaciaal (ca. 13000 tot 10000 jaar geleden). In de binnen- en buitenbochten van de meanders is soms zandlemig alluvium afgezet, met plaatselijk een drogere zandlemige oeverwal.

Verder komen er geen waardevolle erfgoedelementen voor die zijn opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed, tenzij een aantal net buiten de plangebieden Alvey en Steenbakkerij Vande Moortel.



Figuur 18 Geïnventariseerde erfgoedelementen

<u>Site Alvey</u>

In de Ankerstraat staat een lange rij arbeidershuisjes bestaande uit twee bouwlagen en een zadeldak. Deze huisjes zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.
https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/95138

<u>Steenbakkerij Vande Moortel:</u>

Op de hoek van de Oliehoekstraat en de Broekstraat staat een huizenreeks van circa 1860. Deze dorpswoningen met IDnr. 80189 zijn vastgesteld bouwkundig erfgoed.
https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/80189

Site Santens:

In de directe nabijheid van de site Santens is er geen waardevol erfgoed aanwezig. Aan de overkant van de Schelde ligt het archeologisch park van Ename.
https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/91925

Archeologie

Volgens de centrale archeologische inventaris zijn er geen vondsten gemeld binnen de drie plangebieden. In het plangebied Santens komen stukken voor waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.

Perceptieve kenmerken

We verwijzen hiervoor naar de beschrijving in hoofdstuk 6 analyse bestaande toestand en de bijhorende fotoreportage.

11.11.3. Methodologie effectbeoordeling

Er zal onderzocht worden welke effecten ten aanzien van het landschap, bouwkundig en archeologisch erfgoed er zullen optreden bij het ontwikkelen van de drie plangebieden.

Volgende effectgroepen komen aan bod:

- verlies of aantasting van waardevolle landschapselementen en –structuren door ruimtebeslag en verbreking of wijziging van landschapsecologische relaties;
- wijziging of potentiële aantasting van archeologische erfgoedwaarden en landschappelijke erfgoedwaarden (landschapsrelicten en ankerplaatsen)
- wijziging in het landschapsbeeld en de visuele impact

Wijziging landschapsstructuur en relaties

Door ruimtebeslag kunnen bestaande landschapsstructuren en geomorfologische structuren wijzigen of verdwijnen en landschappelijke barrières ontstaan. De effecten worden kwalitatief, eventueel kwantitatief beschreven en beoordeeld.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Tabel 26 Significantiekader landschapsstructuur

Effect	Beoordeling
Globaal herstel of opwaardering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties met effect tot buiten het plangebied	Aanzienlijk positief
Lokaal herstel of opwaardering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties	Positief
Herstel of opwaardering van landschappelijke structuren en –relaties op een deel van het plangebied	Beperkt positief
Er wordt geen of slechts een tijdelijk effect verwacht op het plangebied noch daarbuiten	Geen of verwaarloosbaar effect

Effect	Beoordeling
Beperkte, lokale verstoring of versnippering van de landschappelijke structuren en relaties op een beperkt deel van het plangebied	Beperkt negatief
Verstoring of versnippering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties voor het gehele plangebied	Negatief
Verstoring of versnippering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties tot ver buiten het plangebied	Aanzienlijk negatief

Wijziging erfgoedwaarden

Door het ruimtebeslag en de wijzigingen in de bestaande structuren kunnen bepaalde erfgoedelementen verloren gaan of hun landschappelijke context verliezen. Dit kan gaan om landschappelijk erfgoed (perceleringspatroon, landgebruik, historisch wegennet, relicten en ankerplaatsen), bouwkundig erfgoed en (ondergrondse, onzichtbare) archeologische erfgoedwaarden. De effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld. Om de significantie van de effecten op het erfgoed te bepalen wordt eerst de waarde van het erfgoed in de mate van het mogelijke ingeschat. Belangrijke criteria daarvoor zijn: graad van bescherming, ouderdom, gaafheid/staat, zeldzaamheid, ensemblewaarde/context.

Hoge erfgoedwaarde
- Beschermd erfgoed; opgenomen als te beschermen erfgoed
- Ankerplaats, erfgoedlandschap
-

Matige erfgoedwaarde
- Relictzone
- Beperkt aangetast, kenmerkend/streekeigen landschapselement, bijzonder landschap
- Lijnrelict, puntrelict Inventaris bouwkundig erfgoed

Naast de waarde van het erfgoed is eveneens de aard van de ingreep bepalend voor het bepalen van de significantie. Hierbij worden volgende categorieën onderscheiden: vernielen, aantasting, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding contextwaarde, restauratie, renovatie.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Tabel 27 Significantiekader erfgoedwaarden

Effect	Beoordeling
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden met hoge waardering worden resp. hersteld of gerenoveerd	Aanzienlijk positief
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden met matige waardering worden resp. hersteld of gerenoveerd	Positief
De context of de ensemblewaarde van het landschappelijk of bouwkundig erfgoed wordt verbeterd binnen het plangebied	Beperkt positief
Er wordt geen of slechts een tijdelijk effect verwacht op de landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden binnen het plangebied of daarbuiten	Geen of verwaarloosbaar effect

Effect	Beoordeling
De context of de ensemblewaarde van het landschappelijk of bouwkundig erfgoed wordt verstoord binnen het plangebied of de landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden worden gedeeltelijk vernield of aangetast	Beperkt negatief
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden hebben een matige waardering en worden volledig vernield of sterk aangetast	Negatief
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden hebben een hoge waardering en worden volledig vernield of sterk aangetast	Aanzienlijk negatief

De effecten ten aanzien van het archeologisch erfgoed kunnen beoordeeld worden aan de hand van het al dan niet aanwezig zijn van gekend archeologisch materiaal, de graad van verstoring van de oppervlakkige bodem en de bodemkenmerken zelf. De aanwezigheid van gekend archeologisch materiaal is echter een dubieuze factor. De gekende vindplaatsen vertegenwoordigen namelijk slechts een fractie van de totale hoeveelheid erfgoed die in de bodem aanwezig is. Verharde, bebouwde, opgehoogde, geërodeerde of vergraven bodems zijn verstoorde en vergraven bodems. Voor dit type bodems worden de effecten t.a.v. het archeologisch erfgoed als te verwaarlozen of beperkt negatief beschouwd.

Ten aanzien van archeologie wordt volgend significatiekader als leidraad gehanteerd:

Tabel 28 Significantiekader archeologie

Effect	Beoordeling
Geen ingreep in de bodem, of ingrepen in bodem zonder potentie voor archeologische en historische waarde	Geen of verwaarloosbaar effect
Mogelijke fysieke aantasting (door vergraving, bodemtechnische ingrepen of verandering van de grondwaterstand). Beperkte grondwerkzaamheden of andere ingrepen (compactie of bemaling) in verstoorde en vergraven bodem. Lage tot matige potentie voor archeologische en historische waarden. Of aantasting archeologisch erfgoed met documentering ervan	Beperkt negatief
Grondwerkzaamheden in beperkt verstoorde en/of vergraven bodem. Matig tot hoge potentie voor archeologische en historische waarden	Negatief
Grondwerkzaamheden in onverstoorde bodem. Hoge potentie voor archeologische en historische waarden	Aanzienlijk negatief

Wijziging perceptieve kenmerken

Door de uitvoering van de plannen kan er een belangrijke visuele impact optreden, met wijzigingen in de schaal, openheid, reliëf, beelddragers, contrast, kleur, zichtpunten, enz. van het landschap. De beleving van het landschap wordt mee opgenomen in de bespreking, zowel vanuit de site als vanuit de omgeving. Deze benadering is beperkt tot een bespreking in termen van kwaliteiten. De belevingswaarde van het landschap wordt beoordeeld in de

discipline mens ruimtelijke aspecten. De effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Tabel 29 Significantiekader perceptieve kenmerken

Effect	Beoordeling
Belangrijke en globale meerwaarde voor perceptieve kenmerken, waardevolle positieve beelddragers tot buiten het plangebied	Aanzienlijk positief
Belangrijke lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken	Positief
Zeer lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken (op slechts een deel van het plangebied)	Beperkt positief
Er wordt geen of slechts een tijdelijk effect verwacht op het plangebied noch daarbuiten	Geen of verwaarloosbaar effect
Beperkte verstoring van perceptieve kenmerken (op slechts een deel van het plangebied)	Beperkt negatief
Verstoring van perceptieve kenmerken binnen het plangebied	Negatief
Sterke verstoring van perceptieve kenmerken tot buiten het plangebied	Aanzienlijk negatief

11.11.4. Milderende maatregelen

Indien in het kader van het MER relevante milderende maatregelen bij de mogelijke invulling van de deelgebieden naar voor zouden komen, dan zullen, indien mogelijk, figuratief worden weergegeven. Het resultaat van het MER-studiewerk kan aldus de landschappelijke inkleding van bepaalde terreindelen in het ruimtelijk uitvoeringsplan sterker in de verf zetten.

11.12. Discipline mens - ruimtelijke aspecten

11.12.1. Afbakening studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Mens – Ruimtelijke aspecten omvat het projectgebied en het gebied waar zich visuele en of andere hindereffecten voor de mens kunnen voordoen als gevolg van het beoogde project. Voor deze discipline wordt steeds uitgegaan van een studiegebied op drie schaalniveaus:

- Microstudiegebied: de zone die bij de uitvoering van de programmaties effectief wordt gerealiseerd, namelijk de drie plangebieden;
- Mesostudiegebied: de zone waarbinnen de programmaties een visuele of andere directe ruimtelijke impact heeft, namelijk de onmiddellijke omgeving van de drie plangebieden;
- Macrostudiegebied: de zone tot waar de programmaties van de drie plangebieden impact hebben op de ruimtelijke context in de ruime omgeving.

11.12.2. Analyse referentiesituatie

Hierbij wordt integraal verwezen naar hoofdstuk 6 analyse bestaande toestand.

11.12.3. Methodologie effectbeoordeling

Conform het nieuwe richtlijnenboek mens ruimtelijke aspecten zullen hierin de volgende aspecten aan bod komen:

- Effectgroep 'ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context' : deze effectgroep beschrijft en beoordeelt de functionele wisselwerking tussen de drie plangebieden en zijn ruimere omgeving (macroschaal)
- Effectgroep 'ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' : in dit luik wordt per gebruiksfunctie winst of verlies aan oppervlakte berekend (zonder effectbeoordeling). Daarnaast zal per gebruiksfunctie een beoordeling gebeuren (microschaal)
- Effectgroep 'ruimtebeleving' : deze effectgroep beschrijft en beoordeelt de effecten van de drie plangebieden op de beleving van de gebruikers van het gebied (bewoners en bezoekers). Het gaat hier over visuele belevingsaspecten, maar ook licht, wind- en schaduweffecten en sociale beleving, privacy en veiligheidsgevoel (mesoschaal)

De beoordeling van deze effectgroepen gebeurt op basis van expert judgement.

11.12.4. Milderende maatregelen

Indien uit de bespreking van de effecten blijkt dat er significant negatieve effecten te verwachten vallen, dan zullen de gepaste milderende maatregelen worden geformuleerd. Deze milderende maatregelen zullen concreet en verifieerbaar, zodanig dat ze gemakkelijk kunnen vertaald worden in stedenbouwkundige voorschriften.

11.13. Discipline mens - gezondheid

11.13.1. Afbakening studiegebied

De discipline "Mens – gezondheid" is een ontvangende discipline. Dit impliceert dat zij de mogelijke significante bijdragen ontvangt van de overige disciplines in dit geval voornamelijk lucht en geluid. De afbakening van het studiegebied is dan ook vooral in functie van de ruimte waarbinnen er significante (immissie) concentraties of geluidsniveaus zijn.

Het studiegebied wordt bepaald door de zone rondom het plangebied waarvoor een relevante geluidsimpact naar de geluidsgevoelige receptoren te verwachten is. Onder geluidsgevoelige receptoren in de omgeving wordt verstaan; de dichtstbijzijnde woningen/woonkernen, kantoorgebouwen (tijdens de dagperiode) en overige kwetsbare gebieden/gebouwen (bv. scholen, ziekenhuizen, rustoorden, recreatie zones, ….).

Voor de discipline lucht wordt het studiegebied afgebakend tot het gebied waar er significantie emissies of immissies kunnen zijn.

11.13.2. Beschrijving en beoordeling effecten

In de discipline "mens-gezondheid" worden enerzijds de rechtstreekse gezondheidseffecten (op korte en lange termijn) ten gevolge van de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsproductie, ziekteverwekkende organismen en straling bestudeerd. Anderzijds worden ook de mogelijke 'psychosomatische effecten' besproken. Een overzicht van de klachten is hier vooral richtinggevend. De schatting van de gezondheidseffecten is gebaseerd op

toxicologisch en epidemiologische onderzoek. Aan de hand van deze combinatie kan het gezondheidsrisico in het studiegebied geschat worden. Vervolgens is het mogelijk in het studiegebied risicogroepen aan te duiden waaraan een verhoogde aandacht dient besteed te worden. Eens de te verwachten gezondheidseffecten zijn omschreven, zal een evaluatie gemaakt worden en kunnen er milderende maatregelen voorgesteld worden.

Concreet voor dit plan betekent dit dat de mogelijke effecten van luchtemissies en geluid bestudeerd worden, wanneer in de deeldisciplines de immissiewaarden samen met de achtergrondconcentraties als significant beschouwd worden of wanneer klachten of perceptieproblemen dit vereisen. Voor de bepaling van de relevantie zullen de criteria opgenomen in het richtlijnenboek mens-gezondheid gehanteerd worden. Na het interpreteren van de significante immissiewaarden worden de bevolkingsgroepen blootgesteld aan deze concentraties beschreven alsook de mogelijke gevolgen. In functie van het aantal blootgestelden en de aard van de blootgestelden worden deze significante concentraties als een significant effect binnen de discipline Mens-Gezondheid aanzien en worden er aanvullende milderende maatregelen voorgesteld door de deskundige. De mogelijke gezondheidseffecten worden gerelateerd aan het plan.

Belangrijk in deze context om mee te geven is dat eerst gekeken wordt voor welke parameters er mogelijk significante effecten zijn om vervolgens, wanneer nodig de blootgestelde en kwetsbare groepen meer in detail te beschrijven.

Een onderscheid is gemaakt tussen volgende mogelijke effectgroepen die een afzonderlijke aanpak vergen, namelijk:

- Gezondheidseffecten: de te verwachten immissiewaarden en lichaamsbelastingen worden vergeleken met normen en advieswaarden (VLAREM, EPA, WHO, EC en andere). Voor dit plan wordt geopteerd voor de WHO-advieswaarde voor de relevante polluenten, geselecteerd op basis van input van de discipline lucht en geluid. Uit deze disciplines zal blijken welke polluenten relevant zijn.

- Hindereffecten (psychosociale en psychosomatische effecten): de resultaten uit andere disciplines (lucht, geluid en trillingen) worden getoetst aan literatuurgegevens.
    - Psychosociaal: dit zijn mogelijke effecten als ongemak, welbehagen of milieubeleving
    - Psychosomatisch: mogelijke lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn.

Voor de beoordeling van de gezondheidseffecten werden volgende stappen doorlopen:
- Identificatie van de relevante parameters
    - Op basis van de berekende immissiebijdragen in de discipline lucht
    - Indien er reeds relevante achtergrondconcentraties aanwezig zijn
    - Kritische polluenten
- Bepaling van de blootstelling
- Identificatie van de relevante gezondheidseffecten
- Bespreking van de te verwachten gevolgen en voorstel van maatregelen

Volgende disciplines hebben, gezien de aard van het plan een relevantie met de discipline mens-gezondheid.

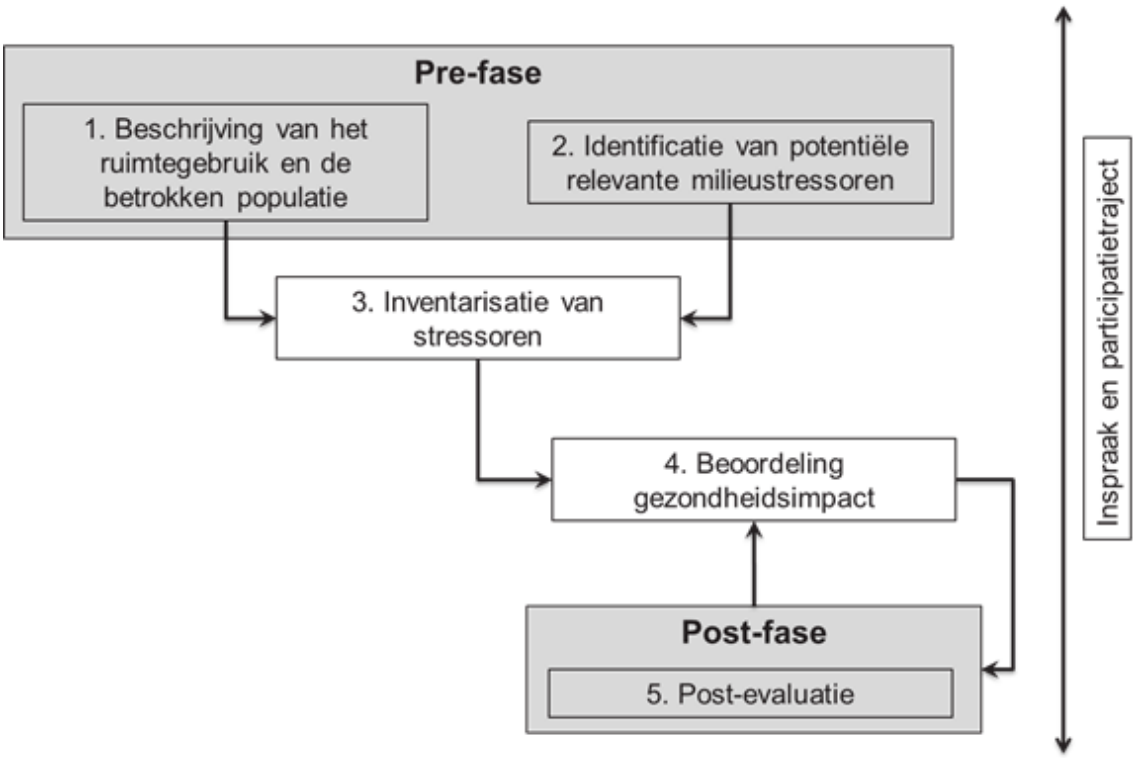
Discipline	Relevant in het kader van de interdisciplinaire gegevensoverdracht
Geluid/Trillingen	X
Lucht/Geur	X
Klimaat	(-)
Water	(X)

Bodem & Grondwater	(-)
Fauna & Flora	(-)
Licht, warmte en stralingen	(X)

X: relevant
(X): kan relevant zijn
(-): waarschijnlijk minder relevant

Tijdens de studie zal gebruik gemaakt worden van het richtlijnenboek mens-gezondheid. De beschrijving van het ruimtegebruik wordt in de loop van de studie aangepast in functie van de relevantie van de milieustressoren.

Aanvullend zal bijkomende wetenschappelijke literatuur geraadpleegd worden om mogelijke gezondheidsrisico's en eventuele effecten in kaart te brengen. De methodologie wordt toegepast op de huidige gewestplanbestemming en de bestemming.



Bron: MER-richtlijnenboek, 2016

11.13.3. Milderende maatregelen en postmonitoring

Wanneer relevant worden er milderende maatregelen voorgesteld dit kunnen inplantingsvoorwaarden zijn, constructievoorwaarden of emissie reducerende maatregelen.

11.13.4. Leemten in de kennis

Voor het opstellen van een plan-MER bestaan momenteel geen richtlijnen.

11.14. Discipline klimaat

In deze discipline wordt een samenvatting gegeven van de klimaatgerelateerde conclusies uit de overige disciplines.

12. IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM

Voor de uitvoering van het GRUP zullen er overeenkomsten worden opgemaakt tussen de Stad en de verschillende ontwikkelaars.