



Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Linkeroever' te Oudenaarde

SCOPINGNOTA

15 december 2021

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

Planteam

- Coördinator: Bart Verbeke
- Participatiemedewerker: Liesbeth Descheemaeker
- Dienst Infrastructuur Ruimtelijke Ordening Stad Oudenaarde: Thomas Telen
- Erkend ruimtelijk planner: Melissa Heyerick
- Plan-MER-coördinator: Gwynet Leyre (ECO-SCAN (MILVUS))
- Vertegenwoordiger team MER Vlaamse overheid: Melanie Franck

Dossierverloop

- | | |
|---|-------------------------|
| • goedkeuring startnota door het CBS | 11/01/2021 |
| • raadpleging startnota | 22/02/2021 – 22/04/2021 |
| • participatiemoment raadpleging | 04/03/2021 |
| • goedkeuring scopingnota door het CBS | 20/12/2021 |
| • goedkeuring voorontwerp door het CBS | |
| • voorlopige vaststelling door de gemeenteraad | |
| • openbaar onderzoek | |
| • advies GECORO | |
| • definitieve vaststelling door de gemeenteraad | |

Leeswijzer

In voorliggende scopingnota staat alle inhoudelijke informatie voor het te voeren planningsproces. Toegegeven, voor wie niet met deze materie vertrouwd is, kan de nota overweldigend overkomen. Vandaar een klein woordje uitleg.

De scopingnota bestaat uit verschillende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 1 staat te lezen wat een scopingnota is. Hoofdstuk 2 bespreekt de adviezen over de startnota en de reacties van de raadpleging over de startnota. Zo wordt duidelijk waarin de scopingnota van de startnota verschilt.
- Een beschrijving en verduidelijking van het plan zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de alternatieven voor het plan.
- Hoofdstuk 5 gaat in op de beleidscontext waarbinnen het plan tot stand komt. Het gaat hierbij over de verhouding van het plan met de ruimtelijke structuurplannen en andere relevante beleidsplannen, studies en processen.
- Hoofdstuk 6 schetst de globale planningscontext.
- Hoofdstuk 7 somt de al besliste geplande ontwikkelingen in de plangebieden en de directe omgeving op. Hoofdstuk 8 beschrijft de feitelijke toestand van de plangebieden, zoals die op vandaag bestaat. Hoofdstuk 9 schetst dan weer de juridisch bestaande toestand, zoals de nu geldende bestemmingsplannen.
- In hoofdstuk 10 wordt het voortraject en de opmaak van het ruimtelijk raamwerk omschreven.
- Eén van de belangrijkste en wellicht meest interessantste hoofdstukken is hoofdstuk 11. In dat hoofdstuk worden de gewenste toekomstige planopties en inrichtingsprincipes voor de plangebieden meegegeven.
- Hoofdstuk 12 heeft het over het detailleringsniveau van het plan. Ook de reikwijdte (voorlopige afbakening) van de plangebieden komt in dit hoofdstuk aan bod.
- Hoofdstuk 13 beschrijft hoe de milieueffecten van het plan worden onderzocht. Hierbij komen alle relevante milieudisciplines aan bod. In hoofdstuk 14 toont de RVR-toets aan dat – als de oprichting van Seveso-inrichting wordt uitgesloten in de verschillende plangebieden van dit GRUP - het niet nodig is om voor het plan een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) op te maken.

INHOUD

1.	INLEIDING	8
2.	BESPREKING ADVIEZEN EN REACTIES RAADPLEGING	9
2.1.	ADVIEZEN	9
2.1.1.	Departement Omgeving.....	9
2.1.2.	GECORO	10
2.1.3.	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)	11
2.1.4.	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)	13
2.1.5.	De Vlaamse Waterweg (DVW).....	13
2.1.6.	De Lijn	15
2.1.7.	OVAM.....	16
2.1.8.	Elia	17
2.1.9.	Infrabel.....	18
2.1.10.	Sport Vlaanderen	19
2.1.11.	Instanties geen advies ontvangen.....	19
2.2.	REACTIES	19
2.2.1.	Algemene reacties op het GRUP in zijn totaliteit	20
2.2.2.	Algemene reacties op de deelplannen	26
2.2.3.	Specifieke reacties.....	63
3.	BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN	94
3.1.	AANLEIDING	94
3.2.	PLANDOELSTELLINGEN	94
4.	ALTERNATIEVEN.....	96
4.1.	NULALTERNATIEF.....	96
4.2.	LOCATIEALTERNATIEVEN VANDE MOORTELT	97
4.2.1.	Uitbreiding op Meersbloem of Coupure.....	97
4.2.2.	Uitbreiding op de site Alvey of Santens.....	97
4.3.	INRICHTINGALTERNATIEVEN.....	98
4.3.1.	Volledig groen	98
4.3.2.	Santens: dicht bij de Schelde bouwen.....	98
4.3.3.	Santens: grootschalige detailhandel.....	99
4.3.4.	Alvey: buffer en lagere bebouwing	99
4.3.5.	Santens: andere woontypologie	99
4.3.6.	Santens en Alvey: andere woontypologie	99
4.3.7.	Alvey: enkel wonen	100
5.	SITUERING VAN HET PLANGEBIED.....	101
5.1.	OUDENAARDE.....	101
5.2.	GEOGRAFISCHE AFBAKENING.....	102
6.	PLANNINGSCONTEXT	103
6.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (2011).....	103
6.2.	STRATEGISCHE VISIE VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (2018)	103
6.3.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2004 EN 2012).....	104
6.3.1.	Globale ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsvisie voor de deelruimte.....	104
6.3.2.	Visie op de kleinstedelijke gebieden van het Zuidelijk Openruimtegebied.....	105
6.3.3.	Economie.....	106
6.3.4.	Gewenste openruimtestructuur	106
6.3.5.	Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren	106
6.4.	MAAK RUIMTE VOOR OOST-VLAANDEREN 2050.....	107
6.5.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OUDENAARDE (2005)	108

6.5.1.	<i>Gewenste nederzettingsstructuur</i>	110
6.5.2.	<i>Gewenste economische structuur</i>	111
6.5.3.	<i>Gewenste verkeersstructuur</i>	112
6.5.4.	<i>Gewenste structuur open ruimte</i>	112
6.5.5.	<i>Gewenste recreatief-toeristische structuur</i>	113
6.6.	MOBILITEITSPLAN OUDENAARDE (2011)	114
6.7.	OUDENAARDE MEE-MAKEN (BESTUURSAKKOORD 2019-2024)	116
6.8.	MEERJARENPLAN 2019-2024.....	117
7.	RELEVANTE STUDIES EN PLANNINGSPROCESSEN	118
7.1.	WOONBEHOEFTESTUDIE (2018)	118
7.2.	RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STUDIE (2018)	119
7.3.	STUDIE VERHOGEN RUIMTELIJK RENDEMENT OP BESTAANDE (REGIONALE) BEDRIJVENTERREINEN (2019)	120
7.4.	PROJECT 'BEDRIJVGHEID OUDENAARDE'	121
7.5.	VISIE OP LANDBOUW, NATUUR EN BOS OP VOOR DE REGIO VLAAMSE ARDENNEN (AGNAS VLAAMSE ARDENNEN)	121
7.6.	REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO VLAAMSE ARDENNEN (IN OPMAAK)	122
7.7.	STREEFBEELD N60.....	123
7.8.	REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO VLAAMSE ARDENNEN (IN OPMAAK)	123
7.9.	ONTWIKKELINGEN MET IMPACT OP DE PLANGEBIEDEN.....	123
7.9.1.	<i>Ontwikkeling Scheldekop</i>	123
7.9.2.	<i>Ontwikkeling Saffrou</i>	124
8.	ANALYSE BESTAANDE TOESTAND	126
8.1.	DE SCHELDEVALLEI.....	126
8.2.	PLANGEBIED 'SITE ALVEY'	126
8.3.	PLANGEBIED 'STEENBAKKERIJ VANDE MOORTE'	128
8.4.	PLANGEBIED 'SITE SANTENS'	129
9.	JURIDISCHE TOESTAND	132
9.1.	GEWESTPLAN.....	132
9.2.	BPA'S EN RUP'S.....	132
9.2.1.	<i>Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde'</i>	132
9.2.2.	<i>BPA's in de omgeving</i>	137
9.3.	VERKAVELINGSVERGUNNINGEN	139
9.4.	BUURT- EN VOETWEGEN	140
9.5.	WATERSYSTEEM.....	140
10.	PROJECT 'MASTERPLAN OUDENAARDE LINKEROEVER'	142
10.1.	RAAMWERK OUDENAARDE LINKEROEVER – CIRCULAIR SCHELDEPARK	142
10.2.	BIJKOMENDE MOBILITEITSOPDRACHT	150
10.3.	ONTWERPEND ONDERZOEK.....	150
11.	PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES	152
11.1.	SITE SANTENS	152
11.2.	STEENBAKKERIJ VANDE MOORTE.....	155
11.3.	SITE ALVEY	158
11.4.	MOBILITEIT	160
11.5.	RUIMTEBALANS	161
12.	DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE	162
12.1.	DETAILLERINGSNIVEAU	162
12.2.	REIKWIJDTE	162
13.	SCOPING EN AANZET METHODOLOGIE PLAN-MER	163
13.1.	PLAN-M.E.R.-PLICHT	163
13.2.	INGREEP-EFFECT-SCHEMA.....	164
13.3.	ALGEMENE METHODOLOGIE	165

13.3.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	165
13.3.2.	<i>Beschrijving referentiesituatie</i>	165
13.3.3.	<i>Ontwikkelingsscenario's</i>	165
13.3.4.	<i>Beschrijving relevant juridisch en beleidsmatige randvoorwaarden</i>	165
13.3.5.	<i>Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten</i>	165
13.3.6.	<i>Cumulatieve effecten</i>	166
13.3.7.	<i>Synthese van de milieueffecten</i>	166
13.3.8.	<i>Milderende maatregelen</i>	166
13.3.9.	<i>Leemten in de kennis</i>	166
13.4.	ALTERNATIEVEN	167
13.4.1.	<i>Nulalternatief</i>	167
13.4.2.	<i>Uitvoerings- of inrichtingsalternatief</i>	167
13.5.	DISCIPLINE MENS - MOBILITEIT	168
13.5.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	168
13.5.2.	<i>Referentiesituatie</i>	169
13.5.3.	<i>Methodiek effectbeoordeling</i>	171
13.5.4.	<i>Milderende maatregelen</i>	174
13.6.	DISCIPLINE GELUID	174
13.6.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	174
13.6.2.	<i>Juridisch en beleidsmatige context</i>	175
13.6.3.	<i>Feitelijke referentiesituatie</i>	178
13.6.4.	<i>Juridische referentiesituatie</i>	182
13.6.5.	<i>Effecten geplande situatie</i>	183
13.7.	DISCIPLINE LUCHT	186
13.7.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	186
13.7.2.	<i>Juridische referentiesituatie</i>	186
13.7.3.	<i>Feitelijke referentiesituatie</i>	187
13.7.4.	<i>Beschrijving en beoordeling effecten</i>	187
13.7.5.	<i>Milderende maatregelen en postmonitoring</i>	189
13.7.6.	<i>Leemten in de kennis</i>	189
13.8.	DISCIPLINE BODEM	189
13.8.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	189
13.8.2.	<i>Juridische referentiesituatie</i>	190
13.8.3.	<i>Feitelijke referentiesituatie</i>	190
13.8.4.	<i>Impact geplande situatie</i>	190
13.8.5.	<i>Milderende effecten en postmonitoring</i>	193
13.9.	DISCIPLINE WATER	193
13.9.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	193
13.9.2.	<i>Juridische referentiesituatie</i>	193
13.9.3.	<i>Feitelijke referentiesituatie</i>	194
13.9.4.	<i>Impact in geplande situatie</i>	200
13.9.5.	<i>Milderende effecten en postmonitoring</i>	201
13.10.	DISCIPLINE BIODIVERSITEIT	201
13.10.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	201
13.10.2.	<i>Juridische referentiesituatie</i>	202
13.10.3.	<i>Feitelijke referentiesituatie</i>	202
13.10.4.	<i>Ontwikkelingsscenario discipline biodiversiteit</i>	208
13.10.5.	<i>Beschrijving en beoordeling effecten</i>	209
13.10.6.	<i>Milderende maatregelen en postmonitoring</i>	213
13.10.7.	<i>Leemten in de kennis</i>	214
13.11.	DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	214
13.11.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	214
13.11.2.	<i>Analyse van de referentiesituatie</i>	214
13.11.3.	<i>Methodologie effectbeoordeling</i>	218
13.11.4.	<i>Milderende maatregelen</i>	222
13.12.	DISCIPLINE MENS - RUIMTELIJKE ASPECTEN	222
13.12.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	222

13.12.2.	<i>Analyse referentiesituatie</i>	222
13.12.3.	<i>Methodologie effectbeoordeling</i>	222
13.12.4.	<i>Milderende maatregelen</i>	222
13.13.	DISCIPLINE MENS - GEZONDHEID.....	223
13.13.1.	<i>Afbakening studiegebied</i>	223
13.13.2.	<i>Beschrijving en beoordeling effecten</i>	223
13.13.3.	<i>Milderende maatregelen en postmonitoring</i>	225
13.14.	DISCIPLINE KLIMAAT	225
13.14.1.	<i>Huidige en toekomstige situatie</i>	225
13.14.2.	<i>Methodiek effectbeoordeling.....</i>	226
14.	RVR-TOETS.....	228
15.	IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM	231

1. INLEIDING

Dit document is de scopingnota in functie van het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Linkeroever' in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

De scopingnota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan.

Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen over de startnota en het resultaat van de participatie in het kader van de raadpleging over de startnota. De scopingnota is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het GRUP en kan dus bij nieuwe of gewijzigde inzichten in de loop van het planningsproces nog aangepast worden. De scopingnota beschrijft onder andere het planvoornemen, het plangebied en de planopties.

De scopingnota bevat geen verordenend bestemmingsplannen met verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Concreet bevat de scopingnota op dit moment:

- een bespreking van de adviezen over de startnota en de reacties van de raadpleging over de startnota
- een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan
- een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft
- 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
- 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
- de relatie met de ruimtelijke structuurplannen en met andere relevante beleidsplannen
- 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. De startnota bevat 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 ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt
- relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen
- 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

2. BESPREKING ADVIEZEN EN REACTIES RAADPLEGING

De adviesvraag en raadpleging over de startnota voor het GRUP 'Linkeroever' liepen van 22 februari 2021 tot en met 22 april 2021. Het planteam ontving 10 adviezen en 95 reacties. Er ging tijdens de raadpleging één digitaal participatiemoment door op 4 maart 2021.

2.1. Adviezen

2.1.1. Departement Omgeving

Het ontwerp RUP "Linkeroever" is opgehangen aan een aantal samenhangende opgaves op de linkeroever van de Schelde op het grondgebied van Oudenaarde : de grotendeels leegstaande bedrijfssites Santens en Alvey vragen om een nieuwe invulling. In dezelfde omgeving hebben het stedelijk sportcentrum en de steenbakkerij Vande Moortel uitbreidingswensen. Voor een omstandige beschrijving wordt verwezen naar de plandocumenten. De voorliggende planopgave vraagt nog verdere doorvertaling in de plandocumenten in het vervolg van het planproces.

Voorafgaand aan het geïntegreerd planningsproces is een gebiedsgericht traject doorlopen door de stad Oudenaarde samen met de Provincie Oost-Vlaanderen onder de naam 'Masterplan Linkeroever'. Voor de site Santens is een brownfieldconvenant afgesloten en momenteel lopende.

Het plangebied is gelegen binnen het kleinstedelijk gebied Oudenaarde zoals afgebakend in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. De planopgave vertrekt van een aanbodbeleid binnen het kleinstedelijk gebied. Hieraan wordt het schrappen van slechtgelegen woonaanbod gekoppeld. Hiervoor zijn in een eerste stap een aantal greenfield woonuitbreidingsgebieden geïnventariseerd in de startnota gelegen buiten de afbakening van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde.

Vanuit een Vlaams beleidsmatig oogpunt valt dit te kaderen in de omzendbrief RO 2017/01 "Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden". Deze omzendbrief verduidelijkt dat het ruimtelijk beleid zich het best focust op het transformeren en vernieuwen van bebouwde gebieden om maatschappelijke behoeften een plaats te geven en dit gekoppeld aan een veranderingsproces naar het stopzetten van bijkomend ruimtebeslag. Dit past tevens in de ambitie van de strategische visie van het BRV om het bijkomend ruimtebeslag terug te dringen en in te zetten op het beschermen van de resterende open ruimte.

Uitgaande van een verdere uitrol binnen de stedelijke en provinciale beleidskaders zijn er vanuit Vlaams oogpunt nog volgende aandachtspunten mee te geven:

- Binnen het planinitiatief worden de uitbreidingswensen afgewogen voor de steenbakkerij Vande Moortel. We vragen aandacht voor de bevoegdheidsverdeling in het RSV inzake de delfstoffenwinning & ontginning. Desgevallend zal delegatie bekomen moeten worden als het plan uitspraken omvat die daaronder vallen.

Antwoord:

In een latere fase zal er aan het Vlaamse gewest delegatie gevraagd worden.

- Het plangebied wordt doorsneden door de Scheldevallei. Het gebied op de rechteroever wordt in de startnota aangehaald in functie van de landschappelijke samenhang van beide Schelde-oeveren. We wijzen in dit verband op het proces van visievorming rond de AGNAS regio Vlaamse Ardennen. We vragen om deze visievorming die beleidsmatig als operationeel uitvoeringsprogramma door de Vlaamse Regering werd bevestigd, te integreren in het verdere verloop van het planproces. Verder verwijzen we naar de richtinggevend advies van de Vlaamse Waterweg voor de Schelde.

Antwoord:

In de scopingnota wordt de visievorming rond de AGNAS regio Vlaamse Ardennen geïntegreerd.

- Wat betreft de sites Santens en Alvey wordt inzake reconversieopportunities gewezen op de getrapte afweging zoals opgenomen in het betreffend beleidskader in het PRS voor verlaten bedrijfssites. Met name voor de site Alvey vraagt dit een gedegen afweging omwille van de perifere ligging, dat het noordelijk deel van de site Alvey geselecteerd is als onderdeel van een VEN-gebied, zodat natuurbehoud/ontwikkeling logischerwijs vooropstaat.

Antwoord:

Aan de hand van de resultaten van het MER-onderzoek zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling bepaald worden. Dit kan ondermeer de noodzaak tot het voorzien van een visuele groenbuffer tussen de bebouwing en het VEN-gebied omvatten. De vereisten hiervan zullen blijken uit het onderzoek.

2.1.2. GECORO

De GECORO geeft volgend advies:

- In functie van het landschapspark zou het duidelijker zijn om de gearceerde zone ter hoogte van de site Santens weg te laten.

Antwoord:

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde.

- Bij de uitwerking van het RUP werd te veel rekening gehouden met de financiële haalbaarheid.

Antwoord:

Het is belangrijk dat wat er in het RUP wordt opgenomen effectief realiseerbaar is. Het geeft geen zin een plan op te maken dat nooit zal worden uitgevoerd. De haalbaarheid is – net zoals algemene kwaliteit – één van de aspecten die bij de opmaak van de startnota bekeken is.

- Hoeveel klei kan nog worden ontgonnen in de omgeving van de steenbakkerij? Is het wel opportuun om uitbreidingsmogelijkheden te voorzien voor een bedrijf dat niet onbeperkt kan blijven?

Antwoord:

Steenbakkerij Vande Moortel voert nu al grondstoffen aan via het water. In de toekomst zal de aanvoer van grondstoffen vanuit de onmiddellijke omgeving inderdaad verder afnemen en de aanvoer van grondstoffen via het water verder toenemen. Gelet op de watergebonden locatie én de historische verankering van het bedrijf, is het weldegelijk opportuun om het bedrijf op deze locatie uitbreidingsmogelijkheden te geven.

- Voor de site Vande Moortel werd in het verleden reeds een kwalitatief plan uitgewerkt. Nu wordt een grote groenzone als bufferzone rond het bedrijf aanzien.

Antwoord:

Het voorstel werkt verder op de al bestaande plannen voor landschappelijke inkleding, waarvan een deel al is gerealiseerd (omgeving nieuw kantoorgebouw en nieuwe parking). Er wordt een groene landschapsrand rond het bedrijf voorzien. Bij aanvragen voor omgevingsvergunningen zal het bedrijf een concreter landschapsplan moeten toevoegen zodat de omgeving en de stad een beter zicht krijgen op de uitvoering.

- In de plannen wordt verwezen naar “latere afspraken” voor de ontgonnen kleiputten. Waarom wordt de natuurbestemming niet opgenomen in het RUP? Er moet aandacht besteed aan het opvullen van de putten, niet zomaar iedere opvulling is kwalitatief. De lagergelegen gebieden worden volgestort, waardoor het karakteristieke landschap verdwijnt.

Antwoord:

De ontginningsputten zijn niet als deelplan in het RUP meegenomen omdat er geen herbestemming moet plaatsvinden. De ontginningsputten liggen in de correcte (na)bestemming natuur. In de loop van het planningsproces zal er een overeenkomst gemaakt worden tussen de stad en steenbakkerij Vande Moortel die de realisatie van de natuurbestemming moet garanderen.

- Niet alle ideeën uit het participatietraject werden meegenomen bij de opmaak van het raamwerk en RUP. Dit is een gemiste kans!

Antwoord:

De voorstellen zijn een resultaat van meerdere participatierondes met verschillende betrokken stakeholders. Het is niet mogelijk om alle ideeën mee te nemen omdat ideeën vaak tegenstrijdig zijn. Er is in de plannen gezocht naar de grootste gemene deler vanuit de aangebrachte zeer uiteenlopende ideeën.

2.1.3. Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)

Met dit RUP wenst de Stad Oudenaarde samen met de provincie een nieuwe invulling te geven aan vroegere industriële sites die in onbruik zijn geraakt en nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden aan de steenbakkerij. De drie sites zijn gelegen in/aan de rand van de Scheldevallei en krijgen met dit RUP grote ontwikkelingsmogelijkheden met een eerder beperkte ruimte voor natuur, water, moerassen, infiltratie van regenwater in bodem...

Voor de Sites Santens en Alvey wordt sterk de nadruk gelegd op het groen, het landschapspark. Bij nader bekijken ziet men dat bij de site Santens een groot deel van dit landschapspark onder bepaalde voorwaarden kan bebouwd worden, de hoogste gebouwen worden voorzien aan de kant van de Schelde en op de rand met het sportcentrum kunnen

recreatieve functies voorzien worden. De waardevolle ecologische en recreatieve functie vermindert hierdoor aanzienlijk. Wat blijft dan nog over van het 'groene landschapspark'?

Antwoord:

Het landschapspark heeft een prominente rol. Dit zal in een latere fase – bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften – verduidelijkt worden.

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde. In de zone van het landschapspark waar sport- en recreatievoorzieningen mogelijk zijn, zullen in de voorschriften voorwaarden worden opgenomen die het landschappelijk karakter garanderen.

Op de kaart met de afbakening van het VEN-gebied (geopunt) is t.h.v. de site Alvey duidelijk te zien dat de oude Scheldemeander en het perceel ten zuiden ervan, opgenomen zijn in het VEN-gebied. Op p 67 zijn enkele voorstellen opgenomen, waarbij men tot aan de grens met het VEN bouwt. Dit kan niet de bedoeling zijn. Tussen de bebouwing en het VEN-gebied moet een voldoende brede (minimum 10 meter) visuele groenbuffer voorzien worden. Het voorstel zal hieraan moeten aangepast worden.

Antwoord:

Het belang van dit VEN en het ENR Heurnemeersen wordt in de discipline biodiversiteit beschreven. Op basis van de verstoringgevoeligheid van de aanwezige fauna en impact van eventuele bemaling op de standplaatskenmerken, zullen randvoorwaarden bepaald kunnen worden.

Voor dit RUP zal een plan-MER worden opgesteld. In de methodologie wordt bij de discipline mens – mobiliteit en lucht veel aandacht besteed aan het verkeer en de emissies die hieraan verbonden zijn. Vermoedelijk zal ook de tweede productielijn van de steenbakkerij voor bijkomende emissies zorgen. Het verzurend en vermestend effect van deze emissies (verkeer en productielijn) zal moeten onderzocht en afgetoetst worden aan het significantiekader die dan van toepassing zal zijn. Dit zowel voor het VEN-gebied als het habitatrichtlijngebied 'Bos t' Ename'.

Antwoord:

Er zal bij de opmaak van het plan-MER rekening gehouden worden met het verzurend en vermestend effect. In het kader van het plan-MER kunnen de verzurende en vermestende deposities als randvoorwaarde geschetst worden, maar nog niet concreet afgetoetst worden. Met de exacte verzurende en vermestende deposities van de bijkomende productielijn dient rekening gehouden te worden bij de verdere omgevingsvergunningsaanvraag. Dit werd aangevuld in de discipline biodiversiteit.

Voor de effecten op de vegetatie moet steeds afgetoetst worden op de laatste versie van de biologische waarderingskaart. Deze kaart wordt om de twee jaar aangepast aan de laatste karteringen. De versie 2020 is nu voorhanden.

Antwoord:

Er zal steeds gebruik gemaakt worden van de meest recente versie van de biologische waarderingskaart (en ander kaartmateriaal). Dit werd verduidelijkt in de discipline biodiversiteit.

In de discipline biodiversiteit wordt de verstoring beperkt tot het geluid. Ook verlichting en activiteit kunnen een negatief effect hebben op de fauna (vleermuizen, broedende vogels...). Ter hoogte van die sites komen namelijk relatief zeldzame vogels tot broeden.

Antwoord:

Er zal bij de opmaak van het plan-MER inderdaad rekening gehouden worden met verlichting en activiteit. Dit werd verduidelijkt in de discipline biodiversiteit.

Conclusie

De bouwmogelijkheden op de Site Alvey worden ongunstig geadviseerd, gezien deze voorzien worden tot tegen het VEN-gebied, zodat er geen degelijke groenbuffer kan voorzien worden op de site, op de grens met het VEN-gebied.

In het plan-MER moeten volgende elementen onderzocht/opgenomen worden:

- In de discipline biodiversiteit wordt de verstoring ten gevolge van verlichting en activiteit eveneens onderzocht. Er wordt gebruik gemaakt van de laatste versie van de BWK.
- In een verscherpte natuurtoets wordt onderzocht in welke mate het plan onvermijdbare en onherstelbare schade veroorzaakt aan de natuurwaarden in het VEN-gebied. Verdroging, verstoring, verzuring, vermesting en hun effect op soorten zijn zeker thema's die moeten onderzocht worden.
- In een passende beoordeling moet het verzurend en vermestend effect op de bestaande habitats en te ontwikkelen habitats binnen het habitatrichtlijngebied 'Bos t' Ename' (BE2300007-1) onderzocht en afgetoetst worden aan het thans geldend significantiekader.

Antwoord:

De methodiek werd verfijnd en/of aangevuld waar nodig.

2.1.4. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

AWV heeft geen opmerkingen op de startnota.

We wensen wel te benadrukken dat de studie rond de ontsluitingsweg grondig dient te gebeuren en zeker in dit planproces dient meegenomen te worden. Een verwijzing naar het mobiliteitsplan zal geenszins volstaan voor de advisering van dit RUP.

Antwoord:

De ontsluitingsweg wordt in het verdere planningsproces onderzocht.

Tevens merken we op dat op pagina 80 een tikfout staat. Er staat N414 ipv N441.

Antwoord:

De tikfout werd in de scopingnota aangepast.

2.1.5. De Vlaamse Waterweg (DVW)

Het terrein ter hoogte van de oksel van de Lotharingenbrug, in eigendom van De Vlaamse Waterweg nv, wordt in startnota van RUP als parkbestemming ingekleurd. De bestemming van dit terrein van De Vlaamse Waterweg nv is via het Gewestplan momenteel ingekleurd als milieubelastende industrie.

De Vlaamse Waterweg nv wenst de toekomstige economische invulling (watergebonden activiteiten) op het terrein te behouden en gaat niet akkoord met de herbestemming van haar terrein naar parkgebied.

In het voortraject drong De Vlaamse Waterweg nv er reeds meerdere malen sterk aan op het behoud van dit terrein voor watergebonden bedrijvigheid op basis van volgende argumenten:

- Een van de kerntaken van De Vlaamse Waterweg nv is het stimuleren van het goederentransport via de waterweg om bij te dragen aan de duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Het instrument bij uitstek om deze kerntaak te volbrengen, is het voorbehouden, bestemmen en vermarkten van watergebonden terreinen in Vlaanderen. Binnen dit kader past het terrein dat opgenomen is in het GRUP 'Oudenaarde Linkeroever'. Dit terrein heeft een belangrijk watergebonden potentieel voor de regio Oudenaarde in het algemeen en de stad Oudenaarde specifiek. Onder meer als ondersteuning voor de stadsbevoorrading en -distributie van en naar Oudenaarde. Via de bestaande kade ter hoogte van de Scheldekant 7 is er namelijk direct watergebonden transport mogelijk. Dit leidt tot een vlottere mobiliteit en minder CO2 uitstoot. Gezien de centrale ligging van de site tussen Ename, Nederename, Eine, Oudenaarde zouden er vanuit deze locatie meerdere gebieden bediend kunnen worden. Het terrein is goed ontsloten naar de kade, naar de N60 en via de Lotharingenbrug naar de N46. Hierbij verwijzen we graag naar gelijkaardige initiatieven in andere steden zoals Antwerpen, Gent, Roeselare, Leuven en Hasselt, waar de waterweg wordt ingezet om deze regio's te bedienen. Om de watergebonden potenties voor de stad Oudenaarde en omgeving te benutten en te behouden, is het noodzakelijk dat terreinen voor watergebonden ontwikkeling beschikbaar zijn. Voor de stad Oudenaarde zijn er geen alternatieve terreinen met dergelijke watergebonden potentieel beschikbaar die deze zone kunnen compenseren, m.a.w. dit terrein is de enige strategische reserve voor watergebonden afhandeling voor de stad Oudenaarde. Een bestemmingswijziging betekent dan ook een verlies voor DVW.
- Op het terrein van de Vlaamse Waterweg in de oksel van de Lotharingenbrug, zijn momenteel helemaal geen landschappelijke waarden aanwezig. Deze percelen worden door de Lotharingenstraat ruimtelijk en functioneel afgesneden en zijn niet zichtbaar vanop de site Santens.

De Vlaamse Waterweg nv dringt hierbij dan ook aan op het behoud van dit terrein gelegen naast de Site Santens voor watergebonden bedrijvigheid/watergebonden stadsdistributie en geeft voor de herbestemming van haar terrein naar parkgebied een ongunstig advies. De Vlaamse Waterweg nv is steeds bereid om actief mee te werken/na te denken aan een landschappelijke inkadering van toekomstige bedrijvigheid in de oksel van de Lotharingenstraat om te komen tot een evenwichtige invulling die aansluit bij het wensbeeld van de site Santens. Hierbij kunnen binnen het RUP voorschriften worden uitgewerkt die de visuele inrichting van de economische activiteit omgeven (vb. visuele groenbuffer naar de achterliggende waterpartij en aansluitend parkgebied, verplicht gebruik opgaande bomen en siergroen aan de Scheldekant, ...).

Antwoord:

Eén van de doelstellingen in het goedgekeurde ruimtelijk raamwerk – dat de basis vormde voor de opmaak van het GRUP – is de creatie van een landschapspark. Het terrein, waarvan hierboven sprake, ligt in de zone voor landschapspark. Volgens de biologische waarderingskaart is het terrein biologisch waardevol. Omwille van de natuurlijke omgeving is het niet evident om dit terrein te ontwikkelen (cfr. procedures zuidelijk perceel grenzend aan de eigendom). Ondanks dat het terrein momenteel afgesloten is, kan het terrein worden meegenomen in de totale ontwikkeling van het landschapspark.

Binnen de ontwikkeling van de site Santens is er een KMO-zone van 6 ha voorzien. Watergebonden bedrijvigheid en/of duurzame stadsdistributie (via fietskoerier, etc.) is op deze locatie momenteel mogelijk. Ook de bestemming van de steenbakkerij Vande Moortel is watergebonden bedrijvigheid. De watergebonden potenties van de omgeving kunnen dus blijvend benut worden.

We houden vast aan de eerdere motivatie om het bovenvermeld terrein te integreren in het landschapspark.

In de Startnota beschrijft men de wens/intentie om (een gedeelte van) de Scheldekant 'autoluw' te maken (onder meer op blz. 62 wordt dit besproken maar ook op een aantal andere plaatsen in de nota). Een zeer belangrijke opmerking (die ook reeds in het verleden werd meegegeven aan de stad Oudenaarde) hierbij is dat er dient rekening mee gehouden dat De Vlaamse Waterweg nv en aan De Vlaamse Waterweg nv gelinkte partijen nog toegang moeten hebben met wagens en eventuele grotere transportmiddelen over de gehele afstand van de Scheldekant (noord- en zuidwaarts van de Lotharingenbrug) omwille van diverse redenen:

- medewerkers van De Vlaamse Waterweg nv met het oog op onderhoud/beheer en inspecties van de oevers en andere aanwezige infrastructuur (bijvoorbeeld de onderbouw van de Lotharingenbrug)
- aannemers van De Vlaamse Waterweg nv met het oog op onderhoud/beheer van de oevers en andere aanwezige infrastructuur
- langs de Scheldekant ligt de laad- en loskade die Vande Moortel momenteel in concessie heeft. Men spreekt vooral over laden en lossen voor/naar Vande Moortel (bijv. conflict met aanwezige FSW eventueel op te lossen met ongelijkvloerse transportband). Het gebruik van deze kade in het noorden van Oudenaarde is belangrijk en moet ook door andere bedrijven dan Vande Moortel gebruikt kunnen worden. Het invoeren van een 'autoluwheid' van de Scheldekant mag aan- en afvoertransport naar/van de kade niet in de weg staan. De kade, die de wegen voor een belangrijk deel kunnen ontlasten en de CO2 uitstoot kunnen doen afnemen, moet vanuit elke invalshoek makkelijk toegankelijk blijven.

Antwoord:

Verkeer langs Scheldekant voor onderhoud en beheer van de waterweg zal nog mogelijk blijven, zoals dat bij alle jaagpaden het geval is.

Het al dan niet gedeeltelijk autoluw maken van Scheldekant zal geen onderdeel uitmaken van het verordend deel van het GRUP, maar wordt wel in de loop van het planningsproces o.a. bij het plan-MER verder onderzocht.

2.1.6. De Lijn

De projectzone waarvan sprake wordt vanaf de invoering van basisbereikbaarheid (1/01/2022) bediend door de functionele lijnen 44, 46, 48 en 83. Deze lijnen rijden binnen de projectzone vanuit de Dijkstraat/ Parkstraat richting Galgestraat en dan via de Bulkendreef naar de Broekstraat. De halte Oudenaarde Sportcentrum zal worden bediend in de Galgestraat.

Wij willen er dan ook graag op wijzen dat de inrichting van de Galgestraat op deze verbindingen is voorzien (dienstorder MOW/AWV/2020/13 van AWV). Ook de halte Sportcentrum graag toegankelijk en uitstulpend aanleggen. Zeker de fietsinfrastructuur en de halte worden best op elkaar afgestemd. Deze halte is ook geselecteerd als mobipunt waardoor het voorzien van deelfietsen, waarvan sprake in de nota, een opportuniteit is.

Antwoord:

Deze opmerkingen hebben betrekking op het concrete inrichtingsniveau, niet op het planniveau. Een herinrichting van de Galgestraat is bestemmingsmatig mogelijk.

2.1.7. OVAM

Concreet kan in dit dossier verwezen worden naar de volgende informatiebronnen over de bodemkwaliteit van gronden uit het projectgebied:

- de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook bij de OVAM worden aangevraagd. Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
- het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswerken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website: <http://services.ovam.be/geoloket/>.

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende algemene aandachtspunten:

- bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);
- bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
- bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
- Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : <https://www.ovam.be/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging>
- er moet rekening mee worden houden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:
 - een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie.
 - een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.
 - een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.

- een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicoground gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.

Tevens willen wij ook nog aangeven dat het voorstel tot opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, project-MER of plan-MER of de vaststelling of bescherming van onroerend erfgoed geen onderzoeksverplichting meebrengt in het kader van het Bodemdecreet.

2.1.8. Elia

Elia is tevreden te kunnen vaststellen dat de richtlijnen met betrekking tot de hoogspanningslijnen werden opgenomen in het ontwerp.

Elia vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de hoogspanningslijn welke zich langs en doorheen de gebieden situeert.

Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Hieronder vindt u alvast onze standaardtekst die hiervoor gebruikt kan worden:

“Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspanningsleidingen en aanhorigheden.

Antwoord:

In de scopingnota wordt aangegeven dat voor de hoogspanningsleiding in de latere stedenbouwkundige voorschriften gebruik zal gemaakt worden van de door Elia voorgestelde voorschriften. De term ‘nieuwe’ zal bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften voldoende gekaderd worden. Het upgraden van een hoogspanningsleiding kan o.a. consequenties hebben op gezondheidsvlak. Dat is niet in het MER voorzien.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.

Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in de artikels 164, 192 en 266 van het AREI (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of milieuvergunningsaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.”

De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in de artikels 164, 192 en 266 van het AREI (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylons,

omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), Hieronder vindt u de van toepassing zijnde hoogtebepalingen:

Site	Overspanning	Maximum toegelaten bouw- en werkhoogte	Uitzwaai
Vande Moortel	11-12	20,00 meter t.o.v. het niveau van het fietspad naast de Oliehoekstraat (zie foto 1 in bijlage)	25,50 meter
	12-13	22,30 meter t.o.v. het niveau van het fietspad naast de Oliehoekstraat (zie foto 1 in bijlage)	20,15 meter
Santens	12-13	18,40 meter t.o.v. het niveau van het meetpunt (zie foto 2 in bijlage)	20,15 meter
	13-16	16,80 meter t.o.v. het niveau van het fietspad naast de Scheldekant (zie foto 3 in bijlage)	22,15 meter
Alvey	Geen leidingen betrokken		

De bovenvermelde uitzwaaizone is de zone langs weerszijden vanuit de buitenste geleider van de hoogspanningslijn waarin de maximum toegelaten bouw- en werkhoogte niet mag overschreden worden.

In deze situatie dient minstens in een strook van 30 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen.

Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop de daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorsteen. Ook voor de verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing.

Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks,...

Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen.

Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtleijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.

Bijkomend worden ook nog de veiligheidsvoorschriften meegegeven met betrekking tot de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

2.1.9. Infrabel

Ingevolge uw aanvraag met kenmerk RUP_45035_214_00026_00001 van de stad Oudenaarde voor het RUP Linkeroever Oudenaarde, kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft. De veiligheidsafstanden, de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen en algemene voorwaarden RUP dienen strikt te worden nageleefd (deze werden als bijlage bij het advies meegeleverd).

2.1.10. Sport Vlaanderen

In de 3 plangebieden komen geen sportinfrastructuren voor in onze sportinfrastructuurdatabase. Site 1 Santens sluit wel aan bij het sportcentrum 'Rodelos'. De plangebieden zijn gelegen aan de rand van de woonkern en langs de Schelde waar ook fietspaden langs lopen. In het dossier is ook vermeld dat er uitbreidingswensen zijn voor de sportsite. Wij vragen daarom voldoende aandacht voor de uitbreiding van de sportsite en zeker voor recreatief medegebruik van de plangebieden. Ook is het beweegvriendelijk inrichten van de open ruimte zeker een aandachtspunt. In de discipline 'Mensgezondheid' dienen deze elementen zeker grondig onderzocht te worden.

Antwoord:

In bepaalde delen van het landschapspark zullen sport en recreatie mogelijk zijn. In de discipline mens-gezondheid zal aandacht besteed worden aan de nabijheid van groene ruimte en de daar bijhorende effecten. De specifieke indeling van deze ruimte dient echter op project-niveau bepaald te worden. In het RUP zelf kan wel aangestuurd worden op recreatief medegebruik en beweegvriendelijke inrichting.

2.1.11. Instanties geen advies ontvangen

Van volgende instanties werd geen advies ontvangen:

- **Provincie Oost-Vlaanderen**
- **Toerisme Vlaanderen**
- **Departement mobiliteit en openbare werken**
- **Agentschap Wonen-Vlaanderen**
- **Agentschap ondernemen**
- **Vlaams energieagentschap**
- **NMBS** heeft geen eigendom in de buurt en vraagt om de vraag over te maken aan Infrabel
- De **VMM** verwijst naar het advies van DVW. VMM zal i.k.v. de watertoets geen advies geven.
- Het **Agentschap Onroerend Erfgoed** geeft geen advies omdat er geen beschermd erfgoed in het projectgebied aanwezig is. De Archeologieregeling blijft van kracht, indien van toepassing.

2.2. Reacties

Tijdens de raadpleging zijn 95 reacties binnengekomen. Alle reacties werden geanonimiseerd. In onderstaande kolom worden alle reacties opgesomd en wordt verduidelijkt in welke hoedanigheid deze reacties zijn ontvangen.

Reactie 1 – particulier	Reactie 33 – particulier	Reactie 65 – particulier
Reactie 2 – particulier	Reactie 34 – particulier	Reactie 66 – particulier
Reactie 3 – particulier	Reactie 35 – particulier	Reactie 67 – particulier
Reactie 4 – particulier	Reactie 36 – particulier	Reactie 68 – Milieufrent Omer Wattez vzw
Reactie 5 – particulier	Reactie 37 – particulier	Reactie 69 – Natuurpunt Oudenaarde
Reactie 6 – particulier	Reactie 38 – particulier	Reactie 70 – particulier
Reactie 7 – particulier	Reactie 39 - Seniorenraad	Reactie 71 – The Frogs Oudenaarde
Reactie 8 – particulier	Reactie 40 – particulier	Reactie 72 - Actiecomité tegen de uitbreiding van bedrijventerreinen in de open ruimte van Oudenaarde

Reactie 9 – particulier	Reactie 41 – Consultant van ontwikkelaar	Reactie 73 – Boterstraatactiecomité vzw
Reactie 10 – particulier	Reactie 42 – VOKA	Reactie 74 – particulier
Reactie 11 – particulier	Reactie 43 – particulier	Reactie 75 – particulier
Reactie 12 – particulier	Reactie 44 – particulier	Reactie 76 – particulier
Reactie 13 – particulier	Reactie 45 – Politieke partij Groen	Reactie 77 – particulier
Reactie 14 – particulier	Reactie 46 – particulier	Reactie 78 – Petitie buurtbewoners site Alvey
Reactie 15 – particulier	Reactie 47 – particulier	Reactie 79 – Extra opmerking petitie buurtbewoners site Alvey
Reactie 16 – particulier	Reactie 48 – particulier	Reactie 80 – particulier
Reactie 17 – particulier	Reactie 49 – particulier	Reactie 81 – particulier
Reactie 18 – particulier	Reactie 50 – particulier	Reactie 82 – particulier
Reactie 19 – particulier	Reactie 51 – particulier	Reactie 83 – particulier
Reactie 20 – particulier	Reactie 52 – particulier	Reactie 84 – particulier
Reactie 21 – particulier	Reactie 53 – particulier	Reactie 85 – particulier
Reactie 22 – particulier	Reactie 54 – particulier	Reactie 86 – particulier
Reactie 23 – particulier	Reactie 55 – particulier	Reactie 87 – particulier
Reactie 24 – particulier	Reactie 56 – particulier	Reactie 88 – particulier
Reactie 25 – particulier	Reactie 57 – particulier	Reactie 89 – particulier
Reactie 26 – particulier	Reactie 58 – particulier	Reactie 90 – particulier
Reactie 27 – particulier	Reactie 59 – particulier	Reactie 91 – particulier
Reactie 28 – particulier	Reactie 60 – particulier	Reactie 92 – particulier
Reactie 29 – particulier	Reactie 61 – particulier	Reactie 93 – particulier
Reactie 30 – particulier	Reactie 62 – particulier	Reactie 94 – particulier
Reactie 31 – particulier	Reactie 63 – particulier	Reactie 95 – particulier
Reactie 32 – particulier	Reactie 64 – particulier	

Vaak hebben de reacties betrekking op hetzelfde onderwerp en/of delen ze dezelfde opmerking of bezorgdheid. Om het geheel overzichtelijk te houden en niet (te veel) in herhaling te vallen, werden de reacties per onderwerp gebundeld. Niet alle reacties zijn letterlijk overgenomen maar alle inhoudelijke argumenten komen wel aan bod. Welke reactie er op welk onderwerp betrekking heeft, wordt verduidelijkt via de afkorting R (van reactie) met daarna de vermelding van het nummer.

De reacties werden onderverdeeld in volgende thema's:

- Algemene reacties op het GRUP in zijn totaliteit
- Algemene reacties op de deelplannen
 - o Site Santens
 - o Steenbakkerij Vande Moortel
 - o Site Alvey
- Specifieke reacties

NOOT: Sommige reacties hebben geen betrekking op de inhoud van de startnota. Het zijn o.a. klachten over vervuiling en/of de staat van een wegdek, geluidshinder van cafés rond het bestaande sportcomplex, etc. Deze reacties zijn niet opgenomen en niet behandeld in deze scopingnota. Dergelijke klachten en/ of meldingen kunnen ingediend worden via de daarvoor voorziene procedure. <https://www.oudenaarde.be/nl/meldingen>

2.2.1. Algemene reacties op het GRUP in zijn totaliteit

De algemene reacties zijn onder te verdelen in enkele thema's:

- **Mobiliteit**

Op enkele uitzonderingen na ging nagenoeg iedere reactie over het thema mobiliteit.

Volgende bezorgdheden over dit thema komen in de reacties naar voor:

- Bezorgdheden over de mobiliteitseffecten die de voorstellen in de startnota zullen hebben op de al aanwezige mobiliteitsproblemen in de omgeving. Er worden specifieke plekken (zoals de dorpskern van Eine) aangekaart;
- Specifieke bezorgdheden (en protest) over de impact van de aanleg van de nieuwe verbindingen (weg tussen Oliehoekstraat en Broekstraat, maar ook de weg tussen de Lotharingenbrug en Galgestraat) op de omgeving;
- Bezorgdheden over of en hoe de koppeling tussen het GRUP en het mobiliteitsplan zal gebeuren;
- Bezorgdheden of het autoluw maken van de Scheldekant realistisch en haalbaar is;
- Meerdere reacties pleiten om eerst de mobiliteitsproblemen op te lossen, vooraleer er bijkomende ontwikkelingen en grotere mobiliteitsproblemen worden gecreëerd.

Daarnaast zijn er nog onduidelijkheden en vragen m.b.t. dit onderwerp:

- Wat met de bestaande fietsverbinding die de Lotharingenbrug en de Galgestraat verbindt? Een groene, veilige scheiding tussen rijweg en fietspad lijkt aangewezen.
- Is er in deze plannen ook plaats voor een fietspad langs de Leebeekstraat?

Velen geven aan dat leefbaarheid voorop moet staan.

R1, R3, R4, R6, R8, R9, R10, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R19, R21, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R32, R33, R34, R35, R36, R38, R40, R43, R44, R45, R46, R47, R48, R50, R51, R52, R53, R54, R56, R58, R59, R60, R61, R63, R64, R65, R66, R67, R68, R70, R72, R74, R75, R76, R78, R79, R84, R85, R86, R87, R91, R92

Antwoord:

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de startnota en de scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het RUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Eén van deze disciplines is mobiliteit.

Er worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht:

- *Het scenario (1) zoals vandaag, zonder bijkomende wegenis*
- *Het scenario (2) met enkel de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60*
- *Het scenario (3) met twee verbindingen, zijnde de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60 en de verbinding van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.*

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Omdat het nu al mogelijk is om de site Vande Moortel te ontsluiten via de Leebeekstraat en niet meer via het centrum van Eine en Ohioplein-Ankerstraat, zal een scenario 1 bis worden onderzocht, waarbij de Scheldekant auto- en vrachtverkeervrij wordt gemaakt tussen de Ankerstraat en de Leebeekstraat.

Het al dan niet gedeeltelijk autoluw maken van Scheldekant zal geen onderdeel uitmaken van het verordend deel van het RUP, maar de haalbaarheid wordt wel in de loop van het planningsproces o.a. bij het plan-MER en het mobiliteitsplan onderzocht.

Tussen dit plan en de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan zal er een wisselwerking zijn.

Het is de bedoeling dat de bestaande fietsverbinding – als er een verbinding voor wagens zou komen tussen de Lotharingenbrug en de Galgestraat – blijft behouden. Wel kan de verbinding verschoven wordt.

Er wordt voorgesteld om in de Leebeekstraat een bijkomende fietsverbinding te realiseren.

Naast de bezorgdheden werden ook m.b.t. de algemene mobiliteit suggesties - om de mobiliteit in de omgeving aan te pakken - ontvangen. De suggesties worden hieronder meegedeeld. Een gebundeld antwoord wordt onder de suggesties geformuleerd

Suggestie:

Vrachtverkeer moet sowieso ontmoedigd worden om de doorsteek via het Ohioplein en de Ankerstraat (en omgekeerd) te maken. Dit kan geen doorgangsweg zijn voor zwaar vervoer. Intussen gaat kostbare tijd voorbij.

Voor een oplossing op korte termijn zou een samenraapsel nodig zijn van verschillende voorstellen:

- verbod zwaar vrachtverkeer / tonnagebeperking met onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer": reeds aan rotonde Westerring -> Graaf van Landastraat, maar zeker t.h.v. Ohioplein en Ankerstraat
- idem voor zwaar vrachtverkeer vanaf Lotharingenbrug -> Ankerstraat
- wegversmallingen (bv. bloembakken) en/of alternerende doorgang t.h.v. Ankerstraat (cfr. Doornikse Heerweg)
- ernstige afspraken door het stadsbestuur met Vande Moortel én andere bedrijven over de te volgen routes voor zwaar vervoer
- regelmatige prikacties door politie
- verwijderen wegwijzers op het kruispunt van de Ohiostraat met de Misweg 'ROK 1-9' + in de eerstvolgende bocht 'ROK 1-9', 'Alvey' en 'Vande Moortel'

Indien dit alles geen optie zou zijn: afsluiting van de Scheldekant voor zwaar vrachtverkeer.
R46

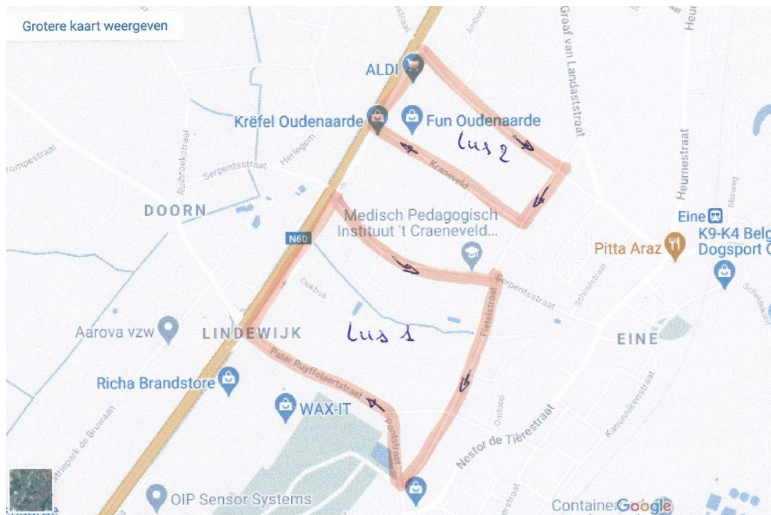
Suggestie:

Met wat eenvoudige tussenkomsten, wat boerenverstand en veel goede wil, zou er al veel kunnen gerealiseerd worden. Kan het niet om een deel van de gemeentewegen in Eine één richtingsverkeer in te voeren en zo een lussen systeem te creëren.

Voorbeeld; zie ook bijgevoegd plan met deze twee voorbeelden.

- Lus 1: Pontweg, Pater Ruyffelaerstraat, Ventweg, Serpentsstraat en Fietelstraat de rijrichting zoals de volgorde van de opgenoemde straten, hiervoor moet de afsluiting van de Serpentstraat met de Ventweg verdwijnen. Trouwens waarvoor deze afsluiting er gekomen is begrijpt niemand, een weg met twee rijvakken en als beide zijden parkeerstroken afsluiten voor doorgaand verkeer, dat is mij erg vreemd. Voor de fietstunnel zal het één richtingsverkeer zeken geen probleem vormen.
- Lus 2: Kraneveld, ventweg, Molenstraat en Fietelstraat ook hier de rijrichting zoals de volgorde van de opgenoemde straten. Alleen het stuk Molenstraat van de Ambachtsstraat tot de Ventweg moet in beide richtten nog kunnen gebruikt worden. Zo zal ook het vrachtverkeer uit de Molenstraat en de Fietelstraat verdwijnen.

In een volgende stap kan men nadenken om ook de Nestor de Tièrestraat en andere straten één richtingsverkeer in te voeren, zodat alles een lussensysteem wordt. Volgens mij is dat de enige manier om in de toekomst Eine leefbaar te houden. De bestuurders zullen automatisch meer geneigd zijn de N60 te gebruiken en dat is toch de bedoeling dacht ik. Er werd een plan als bijlage bij de reactie toegevoegd. *R47*



Suggestie:

Wanneer de Lotharingenbrug wordt doorgetrokken tot aan de Oliehoekstraat zal ook Bloemenhof te maken krijgen met heel veel sluipverkeer. Het lijkt ons dan ook aangewezen om deze straat doodlopend te maken zodat men vanuit de Oliehoekstraat niet meer Bloemenhof in kan/mag rijden. In deze straat kan wel een mooi fietspad worden aangelegd zodat fietsers snel en veilig naar het station kunnen rijden of op die manier via de Bulkendreef en de Terkerkenlaan vlot kunnen aansluiten op het fietspad in de Blekerijstraat richting centrum. *R58, R60*

Suggestie:

Via de Broekstraat gaat het verkeer door het bedrijventerrein Lindestraat naar de N60. Indien de verbinding er komt vanaf de Lotharingenbrug, kan de Galgestraat éénrichtingsverkeer worden in de richting naar Eine vanaf de Oliehoekstraat tot Bulkendreef? Zodat na Eine ook niet heel Ename door de Galgestraat rijdt om het centrum van Oudenaarde te bereiken? *R61*

Suggestie:

Een, op het eerste zicht futuristisch, voorstel voor nieuwe woonwijken: misschien kan er een grote (beveiligde) parkeergarage langs de N60 worden voorzien en een trage verbinding tussen die garage en de woonwijk? *R67*

Suggestie:

Bij het lezen van het verslag van de online participatie vergadering was er een opmerking die me raar leek. De Galgestraat werd als onontbeerlijk aangegeven naar bereikbaarheid van de scholen toe. De Galgestraat als verbindingsstraat??

Het voorval zoals aangegeven in de mail van gisteren is niet verzonnen, het gegeven zone 30 en de voorrang oversteek van de fietsbaan is niet gekend en wordt genegeerd.

Het lijkt me ook niet logisch gezien de aanwezigheid van de scholen en het doorkruisen door die fietsstraat, met dezelfde, vermeende, voorrang om de Galgestraat als verbindingsstraat te beschouwen.

Ter hoogte van die fietsstraat oversteek zou de Galgestraat moeten geknipt worden, niet alleen om de voorrang van de fietsers te verzekeren, maar ook om de wijk St Jozef zich als buurt te laten ontploien.

De Galgestraat zou een parkeerstraat kunnen worden, nog meer dan ze nu al is, door de Galgestraat (op stuk vanaf Vlaanderenstraat naar drempel toe, waar wel 2 richtingen zouden moeten kunnen, anders kan je daar nooit weg gezien het knippen) één richting te maken en de parkeerplaatsen dwars in plaats langs te maken.

Parkeerblokken langs beide zijden van de weg, ertussenin een eenbaansweg.

De bloembakken zouden kunnen gebruikt worden om de parkeerblokken aan te geven, en natuurlijk om de zone 30 snelheid te garanderen. Bijkomende bloembakken zullen overigens nodig zijn om de knip te garanderen.

Parkeerblokken van 15 auto's, bloembakken om de 80 meter, dat moet volstaan om de snelheid laag te houden. *R74*

Suggestie:

Onze grootste zorg is dat vervoer m.b.t. bevoorrading kmo doorheen woonwijk bloemenhof gaat. Woon + kmo genereert sowieso trafiek en dat is normaal en ok maar náást het nieuwe wonen graag ook maximaal aandacht voor het bestaande wonen. Uitbreiding ok maar nooit ten koste van veiligheid. Daarom maximaal inzetten op vermijden dat bevoorradingen etc niet door onze woon en leefwijken komen d.m.v. verkeersborden, herinrichten straten, slimme camera's etc. Uit naam van ons en onze kinderen ... safety first en niet enkel economische factoren laten spelen. *R91*

Suggestie:

Fietspad Galgestraat doortrekken om te verbinden met Oliehoekstraat. Doortrekken tot kruispunt Bulkendreef om aan te sluiten op fietsstraat langs sportvelden. Fietspad voor de 2 rijrichtingen aanleggen langs zijde Santens site. Loopt langs de voorziene KMO zone. Verkeersveiligheid ? Voorstel verbindingsweg site Vande Moortel via Leebeekstraat. Wat met bestaande vijver ? *R90*

Suggestie:

Werd hier reeds gedacht om de bestaande verbindingsweg N46 over een traject van +/- 800m in Leupegem uit te breiden en zodoende een degelijke en veilige verbinding te maken naar rond punt N60 Leupegem? Dit biedt niet enkel een oplossing voor genoemde problemen maar ook voor verkeer op N60 tijdens spitsuren. Maw geen files meer op rondpunt N60 wanneer spoorweg/slagbomen gesloten zijn. Eveneens een duurzame oplossing voor alle verkeer die nu wordt opgesplitst via Lotharingen en Ohio brug. Eveneens een oplossing voor het drukke verkeer door Eine centrum. *R87*

Suggestie:

- rondpunt aanleggen ter hoogte van Oudstrijdersstraat en Nederenamestraat
- Rondpunt aanleggen Abdijstraat/Lotharingenbrug/Annekesstraat
- Rondpunt Scheldekant nieuwe straat die doorloopt tot Galgestraat
- Straat Scheldekant laten doorlopen tot heuvel voor Eine te ontlasten
- Pater Ruyffelaerestraat een 2 vaksbaan van maken voor verkeer van en naar N60
- Doornikse Heerweg éénrichtingsverkeer stoppen zodat Beverestraat ontlast wordt
- Fietsersbrug voorzien kant Nederename en Leebeekstraat *N80*

Suggestie:

De in- en uitrit van via de Misweg moet herbekeken worden. Voorbeeld: inrijden via Misweg, uitrijden via Linkeroever alwaar er onmiddellijk een scheiding van verkeer plaats heeft, naar centrum Oudenaarde, richting Ronse- Avelgem of Zwalm kan via trekweg en enkel richting Gent en centrum Eine zal dan nog moeten aanschuiven aan spoorweg en verkeerslichten te Eine alwaar het volgens onze dagelijkse ondervinding een ware chaos zal worden met 100 extra gezinnen en KMO zone's er bovenop. *R78*

Suggestie:

Jullie willen inzetten op een fietssnelweg aan de linkeroever en daarvoor zullen jullie een weg aanleggen voor gemotoriseerd verkeer elders. Jullie verplaatsen dus een probleem. Het huidige fietspad aan Vande Moortel / waterzuiveringsstation verbreden, duidelijker aanduiden met een kleur en spiegels voorzien zodat fietsers zichtbaarder zijn voor wagens, lijkt mij een beter idee. *R43*

Antwoord:

Sommige voorstellen gaan over de huidige mobiliteitsproblematiek en met de vraag of deze op korte termijn (voor de goedkeuring van het GRUP) kunnen gerealiseerd worden. Of deze maatregelen op korte termijn kunnen gerealiseerd worden, staat los van de opmaak van het GRUP. De korte termijn oplossingen worden niet behandeld. Deze reacties worden binnen de dienst mobiliteit van de stad Oudenaarde i.k.v. het mobiliteitsplan bekeken.

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de startnota en de scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Eén van deze disciplines is mobiliteit. De aangekaarte huidige mobiliteitsproblemen zullen geverifieerd worden door de erkende deskundige mobiliteit en meegenomen bij de beschrijving van de referentiesituatie.

Er worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht:

- *Het scenario (1) zoals vandaag, zonder bijkomende wegenis*
- *Het scenario (2) met enkel de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60*
- *Het scenario (3) met twee verbindingen, zijnde de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60 en de verbinding van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.*

Omdat het nu al mogelijk is om de site Vande Moortel te ontsluiten via de Leebeekstraat en niet meer via het centrum van Eine en Ohioplein-Ankerstraat, zal een scenario 1 bis worden onderzocht, waarbij de Scheldekant auto- en vrachtverkeersvrij wordt gemaakt tussen de Ankerstraat en de Leebeekstraat. Dit werd aangevuld in de methodiek van de discipline mobiliteit.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. De bovenvermelde suggesties worden bekeken naar aanleiding van de resultaten. Ze worden eveneens meegegeven aan de dienst mobiliteit van de stad Oudenaarde die dit i.h.k.v. de opmaak van het mobiliteitsplan kan onderzoeken.

Tussen dit plan en de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan zal er een wisselwerking zijn.

- **Groen**

Er is een duidelijke oproep naar het behoud en versterken van de bestaande groene ruimtes en het creëren van nieuwe groene ruimtes. Veel mensen zien de sites Santens en Alvey als een oplossing om het gebrek en de nood aan groene publieke ruimte in het verstedelijkt gebied in te vullen. Er wordt te veel gefocust op bouwen en te weinig op groen. Er wordt gevraagd om de gebouwen af te breken en de gewonnen ruimte een groene invulling te geven.

Volgende argumenten worden hierbij aangehaald:

- In Oudenaarde is er de afgelopen periode al heel wat gebouwd of is men aan het bouwen (cfr. Site Saffrou, Scheldekop, ...). De woonbehoeftestudie gaf aan dat er geen bijkomende nood is aan wonen;
- Het 'toekomstig' beleid stuurt aan op een betonstop en het niet verder aansnijden van open ruimte, de huidige voorstellen staan hier haaks tegenover;
- Men moet inzetten op het upgraden van het bestaande leegstaande patrimonium;
- In de deelplannen (Site Santens, Site Alvey en Steenbakkerij Vande Moortel) bevinden zich biologisch waardevolle gebieden.

R14, R18, R20, R32, R45, R47, R49, R50, R51, R52, R54, R55, R56, R58, R62, R64, R66, R68, R70, R72, R73, R76, R77, R85, R86,

Antwoord:

Het verhardingspercentage van de site Santens en site Alvey wordt niet verhoogd en waar mogelijk wordt onthard. De ontwikkelingen worden geïntegreerd binnen een landschapspark. Het is de bedoeling dat het landschapspark weldegelijk een groene parkruimte wordt. Een concrete groennormering is momenteel niet vastgelegd. In het verdere planningsproces kan gekeken worden of er een bepaalde groennormering moet worden opgelegd. Daarnaast kan ook bij de vergunningsaanvraag opgelegd worden om een groenplan op te laten maken.

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige woonbehoeften zijn in de komende jaren. De site Santens ligt binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. De zone waar woonontwikkeling kan op de site Alvey ligt binnen het stedelijk gebied. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk.

De stad kan altijd – los van de opmaak van dit GRUP – inzetten op het upgraden van het bestaande leegstaande patrimonium. Het CBS keurde dit jaar een subsidiereglement goed voor renovatie van de eigen woning.

De impact van het voorstel op de biologisch waardevolle gebieden wordt verder in het planningsproces bij de opmaak van het plan-MER (discipline biodiversiteit) onderzocht.

2.2.2. Algemene reacties op de deelplannen

- **Site Santens**

Programma

Op basis van het programma gaven meerdere mensen aan dat deze site gericht is op investeerders en winstbejag. R16, R21, R40, R43, R54, R60, R61, R73

Antwoord:

Financieel-economische haalbaarheid is één van de facetten die in het project worden meegenomen. Het is immers belangrijk dat de voorstellen ook effectief realiseerbaar zijn op het terrein. Dat neemt niet weg dat ook grote aandacht wordt besteed aan het creëren van maatschappelijke meerwaarde, zoals het voorzien van een landschapspark en verschillende publieke trage verbindingen.

Sommigen maakten eveneens de bedenking dat – naast het behouden van de zone voor milieubelastende industrie – het voorliggende programma ook een grote impact zal hebben op de omgeving. R26

Antwoord:

De voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de start- en scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor de omgeving in kaart te brengen. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

- Wonen

Er zijn verontwaardigde reacties binnengekomen omtrent het hoge woonprogramma. Er wordt veelvuldig verwezen naar de woonbehoeftestudie waaruit blijkt dat er geen woonnood in de stad is. Men begrijpt dan ook niet waarom er op deze site nog zoveel bijkomende woningen moeten gebouwd worden. R19, R25, R43, R61, R72, R73

Antwoord:

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften zijn in de komende jaren. De site Santens ligt binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk. Bovendien gaat het om een reconversieproject op een brownfieldsite zonder het aansnijden van nieuwe open ruimte.

Tegenover onze woning worden binnen afzienbare tijd werken opgestart op de site van de villa Santens. Het verheugt mij en de buurtbewoners dat de deskundigen bij de herintekening gekozen hebben voor een 'woonpark' waarin heel wat groen wordt behouden. Het zou prima zijn, als men binnen het GRUP-project op zijn minst dezelfde insteek aanhoudt. Geen enkel probleem met de uitbreiding van een aantal economische activiteiten en woongebied, maar zorg er aub voor, dat we binnen 10 jaar niet moeten vaststellen dat de uitdaging rond mobiliteit zwaar onderschat werd. R29

Antwoord:

Het landschapspark heeft een prominente rol. De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde. Het is de doelstelling om ook de uitbreiding van de recreatie en sportzone landschappelijk in te kleden. Dit zal in een latere fase – bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften – verduidelijkt worden. Voor de opmerking rond mobiliteit wordt naar het onderwerp mobiliteit doorverwezen.

Het bouwen van woningen op de site Santens kan enkel als dit geen zware effecten heeft op het milieu of mobiliteit. Elke groep woningen die men bouwt/elk bedrijf dat men opricht, zal invloed hebben op het milieu en op de mobiliteit. Wie kan dit ontkennen? Woningen brengen inwoners met zich mee, inwoners brengen geluiden, lawaai, vervoer, rumoer, ... met zich mee. Elk effect dat dit met zich meebrengt, is er 1 teveel. R25, R26

Antwoord:

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden deze effecten a.d.h.v. een milieueffectenonderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijk zijn welke invloed het voorgestelde programma op het milieu en de mobiliteit heeft. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Dat er sowieso effecten op het milieu zijn klopt. De vraag is alleen of die effecten (aanzienlijk) negatief zijn. M.b.t. mobiliteit kan worden meegegeven dat een belangrijke verkeerstoename met 26% overeenkomt met een geluidstoename van 1 dB(A). Op basis van de mobiliteitscijfers en de te verwachten verhouding personen- en vrachtverkeer wordt dus de te verwachten geluidstoename bepaald/berekend. De effecten van rumoer die (individuele) bewoners met zich kunnen meebrengen, worden echter niet onderzocht.

De site bevindt zich op een kippenstapje of boogscheut van de Markt, het station en alle andere regionale en stedelijke functies! Het is dus bij uitstek dé plek waar, vooral omwille van veel (duurzame) redenen, moet gekozen worden voor een woonfunctie.

De voorziene woonzone is nu bijzonder klein in verhouding tot de totale oppervlakte van het terrein dat tot nu is ingekleurd als "gebied voor milieubelastende industrie", te meer daar een heel groot deel van dit gebied (ca. 50% [!]) waarvan o.a. de waterplassen en de oppervlakte tussen de Schelde en de rijweg richting Lotharingenbrug) wordt voorzien voor natuur en groen. R48

Antwoord:

Het is de ambitie om het aandeel verharde oppervlakte niet te doen toenemen en indien mogelijk zelfs te reduceren. Op vandaag is de site Santens voor een groot deel onverhard: er zijn enkele gebouwen en verharding aanwezig, maar een groot deel is nog een open groene vlakte. Met het huidige voorstel willen we het verhardingspercentage van de site Santens niet verhogen en willen we inzetten op groene ruimte. Groene ruimte in een bebouwde en stedelijke context is evenzeer belangrijk. Ook het blijven voorzien van ruimte voor economische activiteiten, naast ruimte voor wonen, is belangrijk.

Er werd geoordeeld dat pas op ong. 60m (!) van de Schelde kan gebouwd worden. Door deze vooropstelling verlaagt niet alleen in grote mate de wooncapaciteit (want hier aan deze zijde van de site kan hoger gebouwd worden), maar ook de woonattractiviteit (wegens geen visueel contact met de stroom), vermindert vervolgens in grote mate de garantie van een sociale mix van de hele site én mist men de kans om de site op zich én de verbinding met de aanpalende sites ruimtelijk attractief te maken.

Afkerig van het principe van gesloten gevelwand langs de Schelde, is het wel mogelijk om dankzij een paar hogere parkrandgebouwen de (fysieke) band van de Scheldestad met de stroom (ook één van de uitgangspunten in de startnota) aan te halen. In de voorliggende plannen neemt de stad op deze plaats afstand van de stroom. R48

Antwoord:

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde. Het is de doelstelling om in de strook langs de Schelde een landschapspark te realiseren dat publiek toegankelijk is.

De woonattractiviteit zal door de aanwezigheid van het landschapspark nog steeds hoog zijn. Aangezien er binnen de huidig onbebouwde strook langs de Schelde niet mag gebouwd worden, zal het zicht op de Schelde nog steeds gegarandeerd worden.

Zoals in de start- en scopingnota wordt vermeld, moet er een architecturale kwaliteit nagestreefd worden en kan het niet de bedoeling zijn dat er een soort bebouwingsrand (front) langs de Schelde gecreëerd wordt.

De afstand tussen de bebouwing en de Schelde doet geen afbreuk aan de sociale mix. Er worden – zoals in de start- en scopingnota ook wordt vermeld – percentages voor appartementen en woningen alsook sociale woningen opgelegd.

Er is geen groene zone voorzien in de uitgetekende aaneengesloten woonzone (compact rood ingekleurd gebied). Een dichter aanschurken van bewoning tegen de Schelde kan worden gesterkt door de compacte woonzone halverwege te onderbreken met een ruime groene corridor die de sportzone op creatieve wijze verbindt met de "putten" of "plassen". Op deze manier wordt de doorloop voor zachte weggebruikers Galgestraat<->Scheldekant ruimtelijk versterkt door een minstens evenwaardig open groen transversaal "doorwaarsbaar plantsoen". Dit haakse groene plantsoen fungeert niet enkel als binnenpark en/of

speelgebied (zgn. "buurttuin" in de schoot van de site), maar vormt ook de overgang van laag- of mediumbouw die begint aan de Galgestraat naar hogere woonoplossingen aan de zijde van de Schelde.

De ruimtelijke attractiviteit (beleving van de omgeving) van het woonpark wordt daardoor vele malen groter in tegenstelling tot de uitvoering van de klassiek eenvoudige, maar weinig creatieve 'vlakkenverdeling' die voorligt. R48

Antwoord:

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde. Bovendien sluit deze aan aan het bestaande woonweefsel. In die optiek is het ook niet wenselijk om nog dichter bij de Schelde te bouwen. De voorkeur wordt gegeven aan een grote groene ruimte conform de opzet van het Ruimtelijk Raamwerk.

Momenteel is er binnen de bebouwbare zone nog geen groennormering opgelegd. Dit moet in het verdere planningsproces bekeken worden. Echter spreekt het voor zich dat de publieke ruimte gedeeltelijk een groene inkleding onder de vorm van bomen, hagen, etc. zal hebben. Er zijn verschillende kwalitatieve groeninrichtingen mogelijk, echter dienen deze voor deze zone niet in deze fase vastgelegd te worden en worden deze in detail bij een vergunningsaanvraag opgemaakt. Er zal bij de vergunningsaanvraag gevraagd worden om een groenplan toe te voegen.

In één van de reacties wordt aangegeven dat de 'vlakkenverdeling' weinig creatief is. Het (vlekken)plan dat in de startnota staat is nog geen definitief noch grafisch plan. Het had als doel de lezer een visueel beeld te geven over wat waar kan worden gerealiseerd. Uiteraard heeft het werken met een 'vlakkenverdeling' ook zijn beperkingen inzake ontwerpmogelijkheden en verweving van functies. In het voorontwerp PRUP zal gewerkt worden met een stedelijke projectzone waarin de harde functies (wonen en bedrijven) kunnen ontwikkeld worden, gekoppeld aan het maximaal woonprogramma en het minimaal economisch programma. Het werken met een projectzone heeft als voordeel dat het ontwerpteam bij de opmaak van een vergunning nog een ontwerp vrijheid heeft. Bovendien biedt dit meer verwevingsmogelijkheden tussen de functies onderling. Het plan werd in die zin aangepast in de scopingnota.

Het plan zal weinig impact hebben op het milieueffectenonderzoek aangezien het programma (aandeel bedrijvigheid en aantal woningen) hetzelfde blijven.

Duidelijke wens en vraag om dichter bij de Schelde gebouwen te voorzien. Het behouden van deze groene ruimte heeft enkele nadelen:

- Grote groene tussenruimte is onderhoudsintensief en zal snel een slecht zicht zijn.
- Esthetisch zal de bebouwing niet interessant zijn.
- Zal een impact hebben op toekomstige sportaccommodatie

Waarom kan er op andere plaatsen wel tegen de Schelde en dichtbij het fietspad gebouwd worden (vb. Scheldekop, nieuwe burelen Vande Moortel en stockage bakstenen, site Alvey in de toekomst, etc.). Concrete vraag om 15 meter t.o.v. het fietspad te bouwen. R57

Antwoord:

De algemene visie in het Ruimtelijk Raamwerk stelt dat ontwikkelingen worden geïntegreerd binnen een landschapspark. Als de bebouwing tot tegen het fietspad en de Schelde gebouwd wordt, wordt de bebouwing over de volledige site 'uitgesmeerd' en zal de groene ruimte fragmentarisch worden. Er zal dan geen landschapspark aanwezig zijn.

De doelstelling is om aanééngesloten stukken groene publieke ruimte te voorzien die zowel voor de bewoners en gebruikers van de toekomstige ontwikkeling alsook voor de ruimere omgeving een meerwaarde kunnen betekenen. Daarnaast is het ook de doelstelling dat bijkomende verharding ten opzichte van de bestaande verharde oppervlakte conform het Ruimtelijk Raamwerk moet vermeden worden. Er moet zelfs ingezet worden op ontharding en rekening gehouden worden met de waterhuishouding en zaken zoals wateropvang.

Binnen een deel van de zone voor landschapspark zijn weliswaar onder voorwaarden sport- en recreatievoorzieningen mogelijk.

De inrichting van het park dient kwalitatief te zijn. Het is perfect mogelijk om een park te ontwikkelen met een extensief beheer om zo het onderhoud te beperken. Als het landschapspark een publieke functie krijgt, kan de grond naar de stad worden overgedragen en/ of het onderhoud van het park door de stad gebeuren. Dit kan verder in het planningsproces worden bepaald en vastgelegd in een overeenkomst.

De hoogte richting de bestaande bebouwing is beperkt tot 3 bouwlagen (1 gelijkvloers en 2 verdiepen).-> Tijdens het vorige participatiemoment zei men dat er op de site Santens bebouwing van maximum 3 bouwlagen ging komen. Nu spreekt men al van hoger richting de Scheldekant. Over hoeveel bouwlagen spreekt men? R61

Antwoord:

In de startnota stellen we voor om langs de Galgestraat een bouwhoogte conform de omgeving aan te houden (circa 3 bouwlagen). Richting de Schelde zou het mogelijk zijn om hoger te bouwen omdat daar meer ruimte is en er weinig of geen hinder (schaduw en privacy) is voor de omwonenden. Een concreet aantal bouwlagen (hoogte) is er momenteel niet vastgelegd.

Is het mogelijk om langsheen de Schelde een mix van woontorens van 9 en 7 bouwlagen te voorzien? R57

Antwoord:

Zie vorig antwoord. Momenteel hebben we nog geen concrete hoogte richting de Schelde vastgelegd. Of er een maximale bouwhoogte moet worden vastgelegd, wordt in het verdere planningsproces onderzocht. De gearceerde zone langsheen de Schelde waar in de startnota bebouwing mogelijk was is in de scopingnota gewijzigd. De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde. Bovendien sluit deze aan op het bestaande woonweefsel. In die optiek is het ook niet wenselijk om nog dicht bij de Schelde te bouwen. De voorkeur wordt gegeven aan een grote groene ruimte conform de opzet van het Ruimtelijk Raamwerk.

De site Santens is een geweldige kans voor Oudenaarde om op een unieke manier als stad te groeien. Door zijn uitstekende ligging, in het kleinstedelijk gebied en dichtbij (centrum)functies is een woonontwikkeling een evidente keuze. Voor het woonaanbod vind ik dat er andere keuzes moeten gemaakt worden. Stad Oudenaarde heeft de mogelijkheid zich te onderscheiden van andere steden. Er is op vandaag een zeer ruim aanbod appartementen, wat een oudere bevolking aantrekt, maar (jonge) gezinnen vinden heel moeilijk een geschikte en hedendaagse woning in het stadscentrum. Een groter aanbod aan grondgebonden woningen met enige openheid is een absolute meerwaarde voor centrum Oudenaarde, bv zoals de woningen in het Project van de Stadstuin in Ronse. Waarom geen echte ambitieuze keuze maken en kiezen voor maximum 30% appartementen, minimum 50% grondgebonden woningen en 20% sociale woningen. R95

Antwoord:

Dit voorstel is niet wenselijk omwille van volgende redenen:

- *Meer grondgebonden ééngezinswoningen met tuin zullen voor een groter ruimtebeslag zorgen, wat strijdig is met de principes van het Ruimtelijk Raamwerk.*
- *Huidige tendens wijst op gezinsverdunning en kleinere huishoudens (cfr. woonbehoeftestudie SOLVA).*

Er werd in het huidig voorstel rekening gehouden met 25% woningen voor (grotere) gezinnen.

Woningbouw voorzien van percelen van min. 10 are zodat er een compromis is tussen groen en wonen. R80

Antwoord:

De doelstelling is om zuinig om te springen met de ruimte die voorhanden is en te kijken hoe deze ruimte (indien mogelijk) multifunctioneel inzetbaar is. Woningen voorzien op een perceel van 1000m² is ruimte verslindend en niet wenselijk.

- o KMO-zone

Sommige mensen zijn geen voorstander van een KMO-zone binnen een woonomgeving. Zij zien hier bijkomende vrachtwagens in een schoolomgeving en denken dat de veiligheid van de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) hier in het gedrang komt. R21, R25, R26, R66

Antwoord:

Om een monotone ontwikkeling tegen te gaan, wordt er voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Op vandaag is de site Santens gelegen in een zone voor milieubelastende industrie. Daarnaast is er een vraag naar bijkomende bedrijvigheid. Gelet op deze aspecten is gekozen om een deel van de site te ontwikkelen i.f.v. economische activiteiten. Op vandaag zijn de milieueffecten van de voorgestelde ontwikkeling nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden deze effecten a.d.h.v. een milieueffecten onderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de KMO-zone heeft op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Op vandaag wordt maar liefst 6ha = 60 000m² voor bedrijvigheid voorzien. Dit is een equivalent van 4x het Sportpaleis of maar liefst 8 voetbalvelden.. Terwijl er reeds aangehaald wordt dat op vlak van mobiliteit al problemen kunnen zijn, gaat deze bedrijvenzone dit enkel in de hand werken. Een aanbod van 4 ha naast de spoorweg lijkt al ruim voldoende, waarom niet kiezen voor meer grondgebonden woningen of gemeenschapsfuncties die minder overlast veroorzaken? R95

Antwoord:

Zie deels bovenstaand antwoord. We streven naar een gemengde ontwikkeling waar er ruimte is om te wonen, te ontspannen en te werken. Er is vraag naar ruimte voor bedrijven in Oudenaarde. Er werd in de start- en scopingnota voorgesteld dat er geen logistieke bedrijven op deze locatie zich kunnen vestigen. Op vandaag zijn de milieueffecten van het voorstel nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden deze effecten a.d.h.v. een milieueffecten onderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de KMO-zone heeft op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Waarom is grootschalige detailhandel hier niet mogelijk? Wordt het publiek hier voor voldongen feiten geplaatst? Detailhandel kan een waardig alternatief zijn. Een additioneel onderzoek lijkt me dus noodzakelijk. Moet dit ook niet afgetoetst worden aan de Dienstenrichtlijn? R83

Antwoord:

Grootschalige detailhandel kan veel mobiliteit generen, vooral na de werkuren en op zaterdag. De stad Oudenaarde heeft reeds verschillende locaties voor grootschalige detailhandel op haar grondgebied zoals bijvoorbeeld het retailpark N60 en De Commercie. Het is niet wenselijk om nog een gelijkaardige (autogerichte) ontwikkeling en type winkels bijkomend op de site Santens te voorzien. Om een woonwijk te hebben die minder verkeer veroorzaakt, is het voldoende en korte toegang hebben tot basisvoorzieningen die te voet of per fiets vlot bereikt kunnen worden belangrijk, daarom zijn kleinschalige buurtwinkels wel mogelijk.

- Andere functies

Kan de mogelijkheid tot de bouw van een hotel opgenomen worden in de startnota. R57

Antwoord:

Er wordt gestreefd naar een gemengde ontwikkeling. Een voorziening zoals een hotel kan een meerwaarde voor de stad betekenen. Deze functie wordt als mogelijke functie opgenomen in de scopingnota en de haalbaarheid wordt verder in het planningsproces onderzocht.

- Groen

Velen zien de Site Santens als de groene plek bij uitstek. Ze zien deze locatie als een groene long. Van het 'Central Park' principe dat tijdens de opmaak van het Ruimtelijk Raamwerk werd vermeld, is niks meer zichtbaar.

Met 6 ha KMO-zone en 500 wooneenheden kunnen we nog moeilijk van een park spreken. Een dergelijke invulling zou een grote gemiste kans zijn om een extra groene long te creëren voor de stad ideaal gelegen langs de Schelde. Zeker omdat het helemaal niet duidelijk is of de stad 500 extra wooneenheden en een bijkomende KMO-zone nodig heeft. Een groene (bos)zone aan de rand van de stad biedt aan de inwoners extra wandel-, fiets- en bewegingsmogelijkheden die het fysische en psychische welzijn van de bevolking ten goede komt. Geen overbodige luxe, zo hebben we mogen ondervinden tijdens de corona-pandemie. Wat in Gent mogelijk is met de aanleg van het Parkbos, zou in Oudenaarde, het hart van de Vlaamse Ardennen, ook mogelijk moeten zijn. En zo komen we weer uit bij de enorm belangrijke rol van parken zoals Central Park in New York of Hyde Park in Londen voor de leefbaarheid in de stad, elk op zijn eigen schaal uiteraard.

R20, R26, R32

Antwoord:

Het verhardingspercentage van de site Santens wordt niet verhoogd en waar mogelijk wordt onthard. De ontwikkelingen worden geïntegreerd binnen een landschapspark. Het is de bedoeling dat het landschapspark weldegelijk een groene parkruimte wordt. Een concrete groennormering binnen de zone waar ontwikkelingen mogelijk zijn, is momenteel niet vastgelegd. In het verdere planningsproces kan gekeken worden of er een bepaalde groennormering moet worden opgelegd. Daarnaast kan ook bij de vergunningsaanvraag opgelegd worden om een groenplan op te laten maken.

Ik heb nog de suggestie om bij het heraanleggen van de Santenssite een wandel- en trage fietsweg te voorzien tussen de stedelijke sportaccommodaties en de groene zone van de Santenssite. Dit biedt de mogelijkheid tot veilig joggen en fietsen voor jonge kinderen, wat

niet gegarandeerd is via het bestaande fietspad langs de trekweg tussen de Lotharingenbrug en de sportsites. R56

Antwoord:

Het is de doelstelling dat er een koppeling is tussen het bestaande sportcomplex en de toekomstige ontwikkeling. Er wordt in de start- en scopingnota voorgesteld om voldoende verbindingen voor de trage weggebruiker (fiets en voetganger) te voorzien. Verbindingen van oost naar west, maar evenzeer verbindingen van zuid naar noord. Een Finse loop piste tussen beide sites wordt eveneens niet uitgesloten.

Wat gebeurt er met de kastanjabomen en beukenhagen in de Galgestraat? Deze worden hopelijk toch behouden? En verdwijnen ze ook niet net als de mooie bomen aan de jachthaven. Dit is een uniek mooie straat en met geveltuintjes zal al dit prachtige groen in de stad niet gecompenseerd worden. R61

Antwoord:

De herinrichting van de Galgestraat is geen onderdeel van voorliggend plan. Er wordt in de start- en scopingnota voorgesteld om op de site Santens t.o.v. de Galgestraat en haar omgeving een groene inkleding te voorzien.

Naar ik lees blijft de vijver behouden achter de Santensfabriek? Wordt er groen voorzien op die site? Ik hoorde dat er heel wat groen tussen de petanqueclub en de site behouden blijft of voorzien wordt. Klopt dit? R75

Antwoord

Het voorstel schenkt veel aandacht aan groen. Zo wordt op de site Santens rondom de zone voor harde ontwikkelingen (wonen en bedrijvigheid) een zone voor landschapspark voorzien (nagenoeg de helft van de huidige industriezone). Die zone zal niet alleen een meerwaarde bieden voor de nieuwe gebruikers en bewoners. Ook de bestaande omwonenden zullen er gebruik van kunnen maken. De vijver achter de gebouwen zal inderdaad worden geïntegreerd binnen dat landschapspark.

Voor de Santens site moet ook aandacht gegeven worden aan het verminderen van de verstoring in en rond het landschapspark. Een bijkomende gemotoriseerde verbinding met verlies van de huidige noordelijke groene buffer is niet gewenst. Zeker niet indien de huidige dalende bochtweg behouden blijft. Het zou een of/of verhaal moeten zijn. Bij het verwijderen van de huidige dalende weg kan een directe winst voor de groene ruimte richting de Schelde bereikt worden die minder versnipperd is. Indien ze niet verwijderd wordt, dient een onderdoorgang aangelegd te worden voor wandelaar en dier om versnippering van het gebied tegen te gaan (zie figuur - groene rechthoeken).

De historische vijver, de Zevenput, een met water gevulde ambachtelijke kleiontginning kent nu reeds belangrijke natuurwaarden (visdief, aalscholverbroedgebied, ...). Een voldoende grote groene buffer rond dit gebied is nodig voor het behoud van de natuur (verstoringbuffer) en kan ook een pluspunt zijn bij de recreatiebeleving. Bij het inrichtingsalternatief (zie figuur) is de breedte van het landschapspark groter, wat de potentiële natuurwaarde verhoogt, zowel rond de plas als aan de oostzijde tussen bebouwing en Schelde. Verweving van KMO-zone en woongebied zorgt ook voor een compactere bebouwing en minder verharde oppervlakte. Verder moet de natuur en de historische waarde van de vijver zelf gegarandeerd en zelfs verbeterd worden. Aan de reactie werd een figuur ter verduidelijking toegevoegd. R68, R69



Antwoord:

Welke effecten de bijkomende verbindingen hebben, wordt onderzocht in het milieueffectenonderzoek. Het voorstel van de fauna/recreatietunnels is zeker een meerwaarde en wordt meegenomen bij het milieueffectenonderzoek.

De Santens site bestaat reeds uit een verharding die de maximum verharding bepaalt voor een nieuwe planologische bestemming (zie Masterplan Oudenaarde Linkeroever). Blijkbaar wil men hier toch van afwijken door de oppervlakte uit te breiden waardoor het landschapspark gelegen aan de Schelde en sportsite verkleint. Wanneer de sportsite uitbreidt richting de Santens site, wat toch de bedoeling is, blijft weinig over van dit landschapspark, hoewel een grote groene long aan de linkeroever van de Schelde geen overbodige luxe is, zeker met het aantal beoogde wooneenheden op de Santens site. R68, R69

Antwoord:

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde.

Het klopt dat er in een deel van het landschapspark sport- en recreatievoorzieningen mogelijk zullen zijn. De nadruk ligt op dagrecreatie in openlucht met aandacht voor het natuurlijk karakter. Constructies zoals verlichtingsmasten worden zoveel als mogelijk beperkt en reclameborden worden verboden.

Ik verwacht een degelijke en onafhankelijke natuurtoets van de onbebouwde percelen op de Santens-site. Dit is dus inclusief de vijver. R83

Antwoord:

Dit wordt meegenomen in het plan-MER bij de discipline biodiversiteit.

Kan er aan de startnota overdrachten van gronden (zoals bijvoorbeeld de vijver) toegevoegd worden. En kan er worden opgelegd dat de vijver kan ingezet worden als waterbuffer van de site (deze heeft nood aan vers regenwater). R57

Antwoord:

In het verdere planningsproces wordt bekeken welke delen worden overgedragen aan de stad. Er wordt onderzocht of de vijver kan ingezet worden als waterbuffer van de site en wat de impact daarvan is op de natuurwaarde ervan.

Er is nu al sprake van woonuitbreiding (in oppervlakte) richting Schelde (rood gearceerde zone) waardoor het landschapspark kleiner zal worden en beperkt zal worden tot alleen maar een park (?) rondom de vijver. De ruimtebalans voor wonen wordt dan ook wel groter dan 6 ha (zie pagina 73 van startnota). R83

Antwoord:

De gearceerde zone aan de kant van de Schelde wordt in de scopingnota geschrapt omdat het belangrijk is om de onbebouwde ruimte langs de Schelde zoveel als mogelijk te vrijwaren. In plaats daarvan komt er een gearceerde zone met een groene doorsteek tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum. Die zone is immers vanuit landschappelijk oogpunt minder interessant dan de zone langs de Schelde.

Het is niet de bedoeling dat in deze gearceerde zone extra woningen en bruto vloeroppervlakte worden gerealiseerd. Er wordt duidelijk in de start- en scopingnota meegegeven dat woningen in deze zone van het landschapspark mogen gebouwd worden als de terreinoppervlakte van de gebouwen gecompenseerd wordt met dezelfde terreinoppervlakte groene ruimte in de effectieve zone voor harde ontwikkelingen. 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. In de stedenbouwkundige voorschriften zal dit vastgelegd worden.

De ruimtebalans in de startnota is richtinggevend en moet in het verdere planningsproces verfijnd worden.

- Sport

Ik pleit voor de centralisatie van de voetbalvelden rondom het huidige sportcentrum. Als voorbeeld haal ik VV Volkegem aan. De ploeg is actief op vier verschillende velden. Een voetbalveld in Leupegem, Ename en Nederename en een oefenplein op het Sportcentrum Oudenaarde. Dit is duur, niet alleen voor de voetbalploeg zelf maar ook voor de stad die deze velden en hun infrastructuur onderhoudt. Een centralisatie van alle sportactiviteiten op de site Santens zou een enorme besparing zijn voor de stad en de voetbalploegen. Aangezien de meeste voetbalvelden in de deelgemeenten in woongebied liggen, zouden de gronden kunnen dienen voor woonuitbreiding waardoor de kosten voor centralisatie verwaarloosbaar zouden zijn, misschien wel winstgevend. Of kan het Woonuitbreidingsgebied Eine 1 als een economische zone worden ingericht. Bovendien zou het een halt toeroepen aan het herhaaldelijk vandalisme op de sportterreinen in de deelgemeenten en het onveiligheidsgevoel bij de inwoners wegnemen. R1, R83

Antwoord:

Er wordt in het GRUP een kleine uitbreiding van het bestaande sportcomplex beoogd maar het GRUP heeft niet de doelstelling om alle voetbalvelden te centraliseren. Dat ligt immers niet in de doelstelling van het beleid.

In de inrichtingsprincipes merk ik op dat er wandel- en fietspaden worden voorzien die uitmonden in het sport en recreatiedomein van Oudenaarde. Blijft deze dan bruikbaar tijdens de aanbouw? R27

Antwoord:

Het voorstel is dat het bestaande sportcomplex en de site Santens met elkaar verbonden worden. Er wordt voorgesteld om trage verbindingen tussen beide sites te voorzien. Dit zijn slechts kleine ingrepen die nauwelijks effect hebben op de gehele site. Het sportcomplex blijft bruikbaar tijdens de werken.

In het zuidelijk deel van de Site Santens (palend aan het bestaande sportcomplex), wordt gekeken om een deel sportaccommodatie binnen het landschapspark te voorzien. Hopelijk komt er geen onnodig groot voetbalstadion op de witte markering op de plannen achter de stedelijke sporthal. Of spreekt men hier van openlucht accommodatie? R61

Antwoord:

Er wordt geen voetbalstadion op deze locatie gebouwd. De nadruk licht op dagrecreatie in openlucht met aandacht voor het natuurlijk karakter. Beperkte bebouwing is mogelijk. In het GRUP zal een maximale bebouwingsoppervlakte worden vastgelegd. Constructies zoals verlichtingsmasten worden zoveel als mogelijk beperkt.

Als we kijken naar de drang voor woongelegenheden te creëren is misschien een expansie van de sportsite richting Santens-site wel een te onderzoeken alternatief. Een cultuursite had hier ook wel een plaats kunnen hebben wegens de grotere mogelijkheden dan de Woeker-site ooit zal hebben. De looppiste/ mountainbike-piste/ wielrenners-piste/ skate-piste/ cultuurtempel/ hockeyvelden/ indooratletiek hebben blijkbaar allemaal de papiermand gehaald. R83

Antwoord:

De site Santens is geen eigendom van de stad, waardoor het niet mogelijk is om de gehele site in te richten als sport- en cultuursite. De stad is momenteel aan het bekijken of het mogelijk is om het voetbal- en atletiekstadion op te splitsen, waarbij de atletiekpiste kan verplaatst worden binnen of direct aansluitend bij het sportcentrum. Er wordt ook nagedacht om de Finse looppiste te verlengen.

Men zal tijdens het mobiliteitsonderzoek rekening moeten houden met de uitbreiding van het sportcomplex. Men zal dan ook in het onderzoek de sportsite moeten meenemen. R83

Antwoord:

De effecten van het sportcomplex en de voorgestelde wijzigingen zullen meegenomen worden in het milieueffectenonderzoek.

Mobiliteit

Over de verbinding Lotharingenbrug – Galgestraat werden verschillende opmerkingen gemaakt. Velen zien deze verbinding niet zitten en vrezen voor meer verkeer in hun buurt. Bovendien zou een bijkomende weg voor gemotoriseerd verkeer onveilig zijn voor de aanwezige fietsverbinding. R13, R34, R43

Het antwoord:

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de start- en scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten wordt gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Eén van deze disciplines is mobiliteit.

Het is de bedoeling dat de bestaande fietsverbinding – als er een verbinding voor wagens komt tussen de Lotharingenbrug en de Galgestraat – blijft behouden. Ze zal mogelijks wel verschoven worden. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Sommigen vinden het een vreemd voorstel om de weg langs de Schelde autoluw te maken. De Galgestraat en de omliggende straten zullen op die manier héél veel verkeer te slikken krijgen. R16, R17, R61

Antwoord:

Het voorstel is om een landschapspark te creëren dat in connectie staat met de Schelde. Een autoweg met (veel) verkeer tussen het landschapspark en de Schelde kan als een barrière fungeren, waardoor het landschapspark niet ten volle kan benut worden.

Het al dan niet gedeeltelijk autoluw maken van Scheldekant zal geen onderdeel uitmaken van het verordend deel van het GRUP, maar de haalbaarheid wordt wel in de loop van het planningsproces o.a. bij het plan-MER en het mobiliteitsplan onderzocht.

Een doorsteek van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat en Oliehoekstraat kan interessant zijn om de stadskern van Eine te ontlasten. Maar het kan niet de bedoeling zijn om dan Bloemenhof, Galgestraat en Bulkendreef, die historisch woonstraten zijn, extra te gaan belasten. R32

Antwoord:

De impact van deze doorsteek zal bij de opmaak van het plan-MER onderzocht worden. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Langs waar wordt het zwaar verkeer omgeleid? Momenteel zijn er al dagelijks opstoppingen op het knooppunt Graaf van Landastraat, Nestor de Tierestraat, dit door combinatie van een foutief opgebouwd kruispunt en de samenwerking hiervan met de lichten aan de nabijgelegen spoorweg. Als hier nog extra zwaar verkeer bijkomt, wordt deze situatie helemaal onleefbaar voor bewoners van de boven vernoemde straten. De bewoners van de Misweg, Ohioplein en Ankerstraat zullen dan ook niet meer op een fatsoenlijke manier van en naar hun woonst geraken. Alsook is dit een zone met Horeca, Station halte, jonge gezinnen (lees kinderen) en recreatieve fietsers. Onze bezorgdheid is dus de verstoring van de rust en onveilige situatie voor omwonenden en fietsers. R27

Antwoord:

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de startnota en de scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Belangrijke disciplines zijn mobiliteit, geluid, lucht en mens.

Er worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht:

- *Het scenario (1) zoals vandaag, zonder bijkomende wegenis*
- *Het scenario (2) met enkel de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60*
- *Het scenario (3) met twee verbindingen, zijnde de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60 en de verbinding van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.*

Omdat het nu al mogelijk is om de site Vande Moortel te ontsluiten via de Leebeekstraat en niet meer via het centrum van Eine en Ohioplein-Ankerstraat, zal een scenario 1 bis worden

onderzocht, waarbij de Scheldekant auto- en vrachtverkeervrij wordt gemaakt tussen de Ankerstraat en de Leebeekstraat. Dit werd toegevoegd in de methodiek van de discipline mobiliteit.

Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Het doortrekken van een autoweg via de Lotharingenbrug richting Broekstraat en N60 is een streep door het veilige fietspad dat er nu ligt voor de talloze scholieren en andere fietsers komende uit Ename en uit Eine (Oliehoekstraat). Het nemen van de huidige autoroute via Vande Moortel / containerpark is even lang en kronkelend als het doortrekken van een autoweg langs de spoorlijn aan de Lotharingenbrug en een weide richting N60. Het verkeer zal trouwens scherp moeten afslaan onder de brug aan de Oliehoekstraat als ze vanuit Ename of vanuit de N60 komen. Het zal geen vlotte doorstroming zijn en bovendien levensgevaarlijk voor de zwakke weggebruiker. Als fietser is het nu al moeilijk om andere fietsers te zien op dat punt, des te erger zal het zijn bij (vracht)wagens. Hoe zou het fietspad aan de Lotharingenbrug er een dubbele rijstrook voor wagens kunnen bij krijgen? Het ligt vlak aan een vijver, kent een steile afgrond, ... Onbegrijpelijk waarom er een voorstel is voor extra asfalt, er niet gedacht wordt aan de zwakke weggebruiker en er geen enkele verbetering is in de verkeerssituatie. Laat site Santens een stille groene long zijn zonder extra wegen.

Antwoord:

Het is niet de doelstelling om het bestaande fietspad dat nu de Lotharingenbrug met de Galgestraat verbindt te schrappen. Als er een nieuwe weg komt, zal er ook een fietspad aanwezig zijn. Of de nieuwe verbindingsweg wenselijk is, wordt in het verdere planningsproces via een milieueffectenonderzoek bekeken. Doel van het milieueffectenonderzoek is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Eén van deze disciplines is mobiliteit. Waar een nieuwe weg onderzocht wordt, zal uiteraard ook rekening gehouden worden met feitelijkheden en beschikbaarheid van ruimte.

Er worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht:

- *Het scenario (1) zoals vandaag, zonder bijkomende wegenis*
- *Het scenario (2) met enkel de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60*
- *Het scenario (3) met twee verbindingen, zijnde de verbinding van de Oliehoekstraat richting de N60 en de verbinding van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.*

Omdat het nu al mogelijk is om de site Vande Moortel te ontsluiten via de Leebeekstraat en niet meer via het centrum van Eine en Ohioplein-Ankerstraat, zal een scenario 1 bis worden onderzocht, waarbij de Scheldekant auto- en vrachtverkeervrij wordt gemaakt tussen de Ankerstraat en de Leebeekstraat. Dit werd toegevoegd in de methodiek van de discipline mobiliteit.

Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Er worden enkele opmerkingen en suggesties gegeven R31:

- *Opmerking snelheid in straat Bloemenhof: onze straat is een quasi rechte straat zonder snelheidsremmers. Momenteel wordt er bij momenten al hard gereden en wij vrezen dat dit met het project nog erger zal worden (mensen die openbaar vervoer snel moeten halen, werknemers van nieuwe KMO - gebouwen die naar hun werk rijden, ...)*
 - o *Suggestie: Snelheidsremmers in Bloemenhof zodat de snelheid enkele malen doorbroken wordt.*

Antwoord:

Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit bekeken en onderzocht. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Maatregelen die noodzakelijk zijn maar buiten het plangebied van het GRUP gelegen, kunnen via een bijkomend instrument, gekoppeld aan het RUP, alsnog verzekerd worden. De suggestie wordt bekeken naar aanleiding van de bevindingen.

- Opmerking Bloemenhof als sluiproute: onze straat is tijdens de ochtend reeds een sluipteg voor vele auto's en dit zal door de toename van buurtbewoners en extra KMO's ook toenemen. Op de plannen van het GRUP staat onze straat zelfs niet aangeduid in hun mobiliteitsplan. Deze mensen kennen dus duidelijk de werkelijke situatie niet.
 - o Suggestie: Eénrichtingsverkeer in Bloemenhof: auto's kunnen enkel via Bulkendreef inrijden. De kant aan de Galgestraat is enkel toegankelijk voor fietsen en A-klasse. Dit zorgt ervoor dat er geen auto's in onze straat kunnen rijden richting station en zo worden de auto's verplicht de nieuwe verbindingsweg tussen Oliehoekstraat en Broekstraat te gebruiken.

Antwoord:

Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit bekeken en onderzocht. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Maatregelen die noodzakelijk zijn maar buiten het plangebied van het GRUP gelegen, kunnen via een bijkomend instrument, gekoppeld aan het RUP, alsnog verzekerd worden. De suggestie wordt bekeken naar aanleiding van de bevindingen.

- Opmerking parking: indien er een KMO-zone komt dan zal men ook parking op de site moeten voorzien. Graag willen wij ervoor pleiten dat er voldoende parking voorzien wordt en dat men reserve inbouwt. Anders zal de straat Bloemenhof een zeer interessant alternatief zijn wat niet de bedoeling is.

Antwoord:

Op vandaag is er geen parkeernorm voor de KMO-zone aanwezig. In het verdere planningsproces zal er gekeken worden of en welke parkeernorm er wordt opgelegd. Dat wordt ook zo aangegeven in de scopingnota. Bij het bepalen van een parkeernorm zal ook de afweging gemaakt worden naar zuinig ruimtegebruik en het stimuleren van een modal shift. Indien er overmatig ruimte voor parkeren wordt voorzien, zal er immers minder incentive zijn om over te schakelen naar bijv. fietsen of carpoolen. Parkeerdruk naar de omgeving toe moet wel te allen tijde vermeden worden.

- Suggestie Fietspad in Bloemenhof: ruim, mooi fietspad dat aansluit bij het fietspad vanuit Oliehoekstraat en Lotharingenbrug (Ename). Veel schoolgaande jeugd gebruikt onze straat om via Tuinwijk richting middelbare scholen in het centrum te fietsen.

Antwoord:

Dit is een interessante suggestie die echter geen directe inhoudelijke betrekking heeft op het GRUP. De suggestie kan verder onderzocht worden bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

- Opmerking GRUP Plan: volgens het GRUP zal de KMO-zone zich aan de voorkant situeren aan de Galgestraat en ligt de groene zone aan de achterkant richting Schelde.
 - o Suggestie: graag zien wij de KMO-zone naar de kant van de Schelde verdwijnen en de groene zone vooraan komen richting Galgestraat. Zo zorgt dit voor de bewoners voor een groene "buffer" en zal dit ook voor de bewoners van de Galgestraat een veel aangenamer en rustiger gevoel zijn. De KMO-zone kan dan hopelijk ook via de weg aan de Schelde bereikt worden. Dat zal het verkeer en de drukte in onze woonzone ook verminderen.

Antwoord:

In het Ruimtelijk Raamwerk werd voorgesteld om een stedelijke ontwikkeling in te richten die omzoomd is door een landschapspark. Het is de bedoeling dat de nieuwe ontwikkeling aansluit aan het bestaande stedelijk weefsel en geen aparte enclave wordt. Langs de zijde van de Galgestraat wordt ook een groene inkleding voorgesteld, weliswaar van een kleinere omvang dan het deel landschapspark aan de zijde van de Schelde. Of Scheldekant al dan niet gedeeltelijk autoluw kan worden, wordt verder onderzocht. In één van de ontsluitingsscenario's wordt gekeken of het doortrekken van de Lotharingenstraat richting de Galgestraat ervoor kan zorgen dat de Schelde al dan niet gedeeltelijk autoluw kan worden ingericht.

De exacte locatie van de KMO-zone kan nog ergens anders binnen de te ontwikkelen zone gerealiseerd worden. In de scopingnota wordt de zone voor 'harde' ontwikkelingen voorgesteld als projectzone. Het programma van deze zone zal in een latere fase in de vorm van stedenbouwkundige voorschriften vastliggen. De exacte locatie van de functies niet.

Vele van de opmerkingen hebben betrekking op de mobiliteit, hopelijk wordt dit tijdens de opmaak van de Mer-procedure verder uitgeklaard met de eigenaar - projectontwikkelaar en wordt deze betrokken in het planningsproces. R41

Antwoord:

In het verdere planningsproces wordt de discipline mobiliteit tijdens de opmaak van het plan-MER onderzocht. Dan is er een beter zicht op de mobiliteitseffecten van de deelplannen waaronder ook die van de site Santens. De resultaten zullen naar de omwonenden en eigenaars kenbaar gemaakt worden.

Trage weg maken vanuit woonwijk tot zo dicht mogelijk bij het voetbalplein zodat fiets- en voetverkeer veilig is. R80

Antwoord:

Het voorstel is dat het bestaande sportcomplex en de site Santens met elkaar verbonden worden. Er wordt voorgesteld om trage verbindingen tussen beide sites te voorzien.

Kan er worden opgenomen dat de site Santens aan de nieuwe verbindingsweg tussen de Lotharingenbrug en Galgestraat kan gekoppeld worden als deze baan is goedgekeurd en aangelegd. R57

Antwoord:

Er wordt in het verdere planningsproces onderzocht of deze voorgestelde verbinding realistisch en haalbaar is. Op basis van de resultaten kan er gekeken worden of het wenselijk is om de site Santens aan deze weg te koppelen.

- **Steenbakkerij Vande Moortel**

Programma

- **De uitbreiding**

Meermaals wordt voorgesteld om het bedrijf hier niet meer te laten uitbreiden. Hiervoor worden volgende argumenten meegegeven:

- De ligging van het bedrijf is niet ideaal. Het bedrijf en haar vrachtverkeer zorgt voor verkeersdruk in de dorpskernen. Er wordt aangegeven dat het bedrijf best ergens anders wordt gelokaliseerd. De ambachtelijke zone Meersbloem wordt o.a. in de reacties opgegeven.
- De grondstof (klei) en haar ontginning is eindig.
- Er is schrik dat de uitbreiding een impact zal hebben op de gezondheid (fijn stof, geluid, ...).
- Waarom hier afgewerkte producten laten maken die via zwaar verkeer moeten vervoerd worden;
- De vraag wordt gesteld of het bedrijf gebruik zal maken via de laadkade om het vrachtvervoer te verminderen.

R1, R7, R52, R73, R83

Antwoord:

Steenbakkerij Vande Moortel voert nu al grondstoffen aan via het water. In de toekomst zal de aanvoer van grondstoffen vanuit de onmiddellijke omgeving inderdaad verder afnemen en de aanvoer van grondstoffen via het water verder toenemen. Het bedrijf is zelf vragende partij om het transport over het water te laten toenemen. Gelet op de watergebonden locatie én de historische verankering van het bedrijf, is het weldegelijk opportuun om het bedrijf op deze locatie uitbreidingsmogelijkheden te geven.

Meer transport over water, zorgt voor een daling van het vrachtverkeer over de weg.

De impact van de voorgestelde uitbreiding wordt onderzocht in het plan-MER, op planniveau. Dat wil zeggen dat er geen akoestisch onderzoek van het individuele bedrijf op zich wordt uitgevoerd. Huidige geluidsklachten kunnen via de bevoegde instanties gemeld worden. Uitbreidingsplannen kunnen echter wel opportuniteiten bieden om huidige problemen op te lossen.

Een bedrijf met dergelijke omvang hoort thuis op een industrieterrein zodat aan- en afvoer niet door dorpskernen moet.

Men legt de nadruk op watergebonden economische activiteit. Misschien is het te overwegen dat de firma Vande Moortel voorziet in een terrein waar hun afgewerkte producten per schip naartoe kunnen gebracht en gestapeld worden. (bv. aansluitend aan de terreinen van Willy Naessens). Dit zou alvast heel wat kopzorgen en hinder besparen en zo wordt de (gesubsidieerde) loskade ook wat efficiënter gebruikt. *R36*

Antwoord:

Gelet op de watergebonden locatie én de historische verankering van het bedrijf, is het weldegelijk opportuun om het bedrijf op deze locatie uitbreidingsmogelijkheden te geven. Het bedrijf is op vandaag trouwens al in een industriezone gelegen. Indien het bedrijf ooit haar activiteiten zou stopzetten is het alsnog de bedoeling dat de toekomstige bedrijven watergebonden zijn en dat de loskade (nog meer) gebruikt wordt.

Wat betekent een tweede tunneloven ? Wat is de impact voor de omwonenden langs beide kanten van de Schelde? Gezondheid? Fijn stof? Continue verbranding... Dit is wat mij betreft

onderbelicht in het geheel van dit project. Aan welke normen voldoet de oude oven en aan welke normen voldoet de nieuwe oven. R2

Antwoord:

De effecten van de gewestplanwijziging op het milieu worden onderzocht in het plan-milieueffectenrapport (plan-MER). Erkende deskundigen maken dit rapport op. Dit doen ze om al in een vroeg stadium zicht te krijgen op effecten van de plannen op de (resterende) draagkracht van de omgeving. Bij methodiek wordt toegelicht hoe dit onderzoek zal verlopen. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek, kan het plan (GRUP Linkeroever) nog worden aangepast. De effecten van de uitbreiding van het bedrijf zelf behoren niet tot de scope van het plan-MER en dienen in een later stadium op projectniveau begroot te worden.

Voor de Vande Moortel-site moet er zeker stilgestaan worden bij uitbreiding dat de juridische regels uit het Decreet Ruimtelijke Economie en huidige Europese wetgeving worden gevolgd zoals bijvoorbeeld terugkooprecht. Het zou niet mogen zijn dat bij faillissement of stopzetting van Vande Moortel weer een brownfield-site wordt gecreëerd die dan misschien later ook tot woongebied wordt geklasseerd, zeker als er geen doorsteek Galgestraat-N60 wordt aangelegd. Dus er is zeker een onderzoek nodig wat de kans is dat er nieuwe bedrijven na faillissement/ stopzetten van Vande Moortel zullen komen als er geen doorsteek Galgestraat-N60 wordt gemaakt.

Een stopzetting of faillissement van Vande Moortel is zeker geen utopie.

Op basis van VLAREM II en delfstoffenplannen berekende ik beduidend kortere duurtijden dan Vande Moortel aangeeft en mijn berekeningen die zijn in de lijn van de gelopen MER's. Ik kwam namelijk tot de volgende berekening (lokale klei-ontginning):

- Zone A = 12 ha = {120000 m² – 25% (beschermstroken/helling)} x 3 m (diepte klei) = 270000 m³
- Zone B = 9 ha = {900000 m² – 25% (beschermstroken/helling)} x 3 m (diepte klei) = 202500 m³
- +/- 6.3 jaar met een productiesnelheid van 75000 m³/jaar

Het percentage aan beschermstroken/helling worden hierbij genomen opdat de VLAREM II normen zouden gevolgd worden. Volgens een studie wordt er in België ongeveer tussen de 2% en 6% klei extra geïmporteerd.... Dus voor Vande Moortel is dit zo'n 4000 m³ per jaar... De klei-ontginning zou dus een 7-tal jaren kunnen duren voor het bakken van klei tot bakstenen of ander materiaal. Dit is dus een eindig verhaal. R83

Antwoord:

Steenbakkerij Vande Moortel voert nu al grondstoffen aan via het water. In de toekomst zal de aanvoer van grondstoffen vanuit de onmiddellijke omgeving inderdaad verder afnemen en de aanvoer van grondstoffen via het water verder toenemen. Het bedrijf is zelf vragende partij om het transport over het water te laten toenemen. Gelet op de watergebonden locatie én de historische verankering van het bedrijf, is het weldegelijk opportuun om het bedrijf op deze locatie uitbreidingsmogelijkheden te geven. De impact van de voorgestelde uitbreiding wordt onderzocht in het plan-MER.

Door de ligging aan de laad- en loskade wordt voorgesteld om het grootste gedeelte van de bestaande zone voor milieubelastende industrie alsook de uitbreiding om te zetten naar een zone voor watergebonden bedrijvigheid. Op deze manier kan de site ook bij eventuele stopzetting van de steenbakkerij fungeren als watergebonden bedrijventerrein.

Pagina 14 van de brochure: "Een uitbreiding op de site is enkel mogelijk voor het gevestigde bedrijf en niet voor andere bedrijven". Dit is toch wel een vergaande monopolisering van de site wat niet gewenst is (zie ook pagina 29 van de startnota). R83

Antwoord:

Het deelplan Steenbakkerij Vande Moortel 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. Het is in die zin ook logisch dat de uitbreiding in functie is van dit bedrijf.

Dit wil echter niet betekenen dat er in de toekomst geen andere bedrijven mogelijk zijn. Er wordt in de start- en scopingnota meegegeven dat er 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. Als de steenbakkerij ooit zou stoppen, zijn bedrijven waarvan de activiteiten rechtstreeks gelinkt zijn aan binnen die zone gevestigde watergebonden bedrijven binnen die zone mogelijk.

Er wordt gewag gemaakt van een uitbreiding van steenbakkerij Van de Moortel. Lijkt me logisch dat die uitbreiding gebeurt langs de verbindingsweg tussen Oliehoekstraat en Broekstraat. Ligt in verlengde van hun huidige locatie, en vanaf de laadkade aan de Schelde makkelijk te bereiken. Ter hoogte van die laadkade zou ik, naar de Leebeekstraat toe een knip doen voor gemotoriseerd verkeer. Kan het laden en lossen en wegvoeren ongestoord, op de fietsers na, doorgaan.

De ingang naar Van de Moortel toe zou ik onder de Lotharingenbrug doen. Achter Van de Moortel, naar Vossaert toe is er veel plaats voor stockage. Dan kunnen andere plaatsen waar nu her en der stockage van zand is, misschien ontzien worden. Kan er daar dan ook meer naar natuur toe, en eventuele recreatie, denk maar aan het schaatsen op de meersen in Eine deze winter, gewerkt worden. R74

Antwoord:

In het verdere planningsproces er een milieueffectenonderzoek verricht. De discipline mobiliteit wordt o.a. in dit onderzoek meegenomen. Op basis waarvan wordt gekeken of het voorstel wordt aangepast en/of er milderende maatregelen moeten genomen worden.

- Groen

Groene zone maken tussen Vande Moortel en de huizen en een soort van klein bos maken zodat mensen daar kunnen wandelen. R80

Antwoord:

Rond het bedrijf Vande Moortel wordt een groene landschapsrand voorzien die een buffer moet vormen tussen de omliggende omgeving en het bedrijf. We stellen voor dat deze groene ruimte onder voorwaarden publiek toegankelijk kan worden.

We hebben bemerkingen bij de invulling van het bufferprincipe bij de site Vande Moortel, waarbij sprake is van een groenbuffer/ landschapspark rond de site van Vande Moortel die op alle plaatsen minimaal 30m breed moet zijn.

Bufferzones hebben de bedoeling om een overgangsgebied te vormen tussen een mogelijk hinderlijke activiteit en diegene die mogelijk hinder kan ondervinden. De wetgeving voorziet nergens dat een bufferzone enkel als groengebied kan worden ingevuld. In het kader van duurzaam ruimtegebruik is het zinvol om bij het bepalen van buffergebieden en de breedte van deze gebieden rekening te houden met deze doelstelling. Een buffergebied van minimaal 30m tussen de steenbakkerij Vande Moortel en de waterzuiveringsinstallatie en aanliggend containerpark in het noorden van de site geeft geen blijk van duurzaam ruimtegebruik. R42

Antwoord:

Het landschappelijk raamwerk is bepalend voor de afbakening van de zones waarbinnen harde ontwikkelingen mogelijk zijn. Op vandaag kent het bedrijf reeds een blauwgroene rand die in de bestemming ontginningsgebied met nabestemming natuur ligt.

De zone voor landschapspark rond het bedrijf Vande Moortel zal multifunctioneel gebruikt worden. Er zullen enkele bedrijfsgerelateerde functies zoals het voorzien van een waterbuffering mogelijk zijn. Deze zone is niet bedoeld als volwaardig groen- en natuurgebied en zal ook niet zo in de toekomstige ruimtebalans opgenomen worden. Op vandaag maken ook enkele visclubs gebruik van de reeds aanwezige waterpartijen. Er wordt voorgesteld dat de zone ook gebruikt kan worden door de omgeving. In die optiek gaat de groene zone verder dan het klassieke idee van een bufferzone en wordt ze weldegelijk duurzaam gebruikt.

Wat betreft de herbestemming willen wij benadrukken dat het moet gaan om een industrieterrein met een groene bufferzone van gemiddeld max. 30 meter. Dit met extra aandacht voor de buffering van water. De huidige voorziene omschrijving als parkgebied van minimum 30 meter werkt blokkerend en is zonder reële meerwaarde. R81

Antwoord:

Zie vorig antwoord. In de bufferzone zal er buffering voor water mogelijk zijn. De breedte van minstens 30 meter wordt behouden om een adequate buffering en landschappelijke inkleding te kunnen realiseren.

De uitbreiding van de industriezone voor Vande Moortel is meer dan wordt aangegeven in de startnota. Elke inrichting die noodzakelijk is voor de industrie is deel van deze uitgebreide zone. Dit is dus inclusief groenbuffer; toegangswegen; (groen ingeklede) parkings; interne wegen; de 2 waterbassins die blijkbaar worden gebruikt als waterbufferingssysteem en de kade met al of niet een transportband! Een correcte berekening van de uitbreiding moet dan ook worden gemaakt. De ruimtebalans voor industrie op pagina 73 van de startnota moet daarom opnieuw worden herberekend. R83

Antwoord:

In de zone voor landschapspark rond het bedrijf Vande Moortel zullen er inderdaad enkele bedrijfsgerelateerde functies zoals het voorzien van een waterbuffering mogelijk zijn. De groene zone is geen volwaardig groen- en natuurgebied en zal ook niet zo in de toekomstige ruimtebalans opgenomen worden.

De groenbuffer, als deel van het watergebonden industriegebied, is noodzakelijk voor het vermijden van lawaai, storend zicht, luchtverontreiniging, stikstof, ... en het moet voldoende breed zijn om de natuurgebieden rondom de nieuwe industriële zone te beschermen. Wij verwachten bij gunning dat dit meer dan 30 meter zal zijn en dat er duidelijke afspraken worden gemaakt over het beheer en aanleg van deze groenbuffer (en landschapspark) zodat biodiversiteit kan gewaarborgd of nog beter geoptimaliseerd kan worden. R68,R69, R83

Antwoord:

In de startnota wordt voorgesteld om een zone van minimum 30 meter te voorzien. De term 'minimum' wordt bewust gebruikt. Deze zone kan en mag altijd breder zijn. Er zal bij de vergunningsaanvraag opgelegd worden om een groenplan te voorzien, zodat er een duidelijk zicht is op de groenaanleg van deze zone. In het verdere planningsproces worden de relevante milieueffecten van het voorgestelde plan onderzocht, zie hiervoor hoofdstuk 13 van de scopingnota. Niet alle mogelijke milieueffecten van het bedrijf zelf zullen worden onderzocht, een aantal milieueffecten zullen namelijk maar duidelijk ingeschat kunnen worden op het moment dat het bedrijf alle details heeft uitgewerkt i.f.v. een vergunningsaanvraag voor een uitbreiding.

De disciplines biodiversiteit en mens (hinder) zijn belangrijke onderdelen van het milieueffectenonderzoek tijdens het planningsproces. Op basis van de bevindingen kunnen er nog zaken wijzigen en/ of aanbevelingen worden gedaan die kunnen opgelegd worden in de stedenbouwkundige voorschriften. In de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften kunnen o.a. beheer- en inrichtingsmaatregelen opgenomen worden.

De startnota is onduidelijk of het landschapspark (pagina 63) aan de Vande Moortel site deel is van zo een groen buffer. Indien men dit opteert dan behoort het landschapspark tot de uitbreiding van de industriezone, anders moet er een extra buffer op de industriezone komen om het landschapspark te behoeden voor geluid; stof; licht en zicht en het landschapspark moet correcte stedenbouwkundige voorschriften hebben in verband met beheer en inrichting. R83

Antwoord:

Zie vorige antwoorden. In hoeverre de zone voor landschapspark kan fungeren als buffer tegen hinder of verstoring voor natuur wordt onderzocht in het plan-MER. In de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften zullen beheer- en inrichtingsmaatregelen opgenomen worden.

Door de uitbreiding van de industriezone wordt ook gebied met nabestemming natuur (zie gewestplan) planologisch omgezet. Dit moet dan ook gecompenseerd worden elders bijvoorbeeld op de Alvey-site als versterking van het VEN-gebied die de Heurnemeersen beschermt (gedeeltelijk zelfde eigenaars). Een landschapspark en 'overig groen' is niet noodzakelijk natuurgebied. R83

Antwoord:

We bekijken welke delen van het landschapspark we een echte natuurbestemming (met recreatief medegebruik) kunnen geven. We denken bv. aan de omgeving van de meander op de site Alvey (VEN en direct aansluitend bij VEN waar we ook bijkomende feitelijke natuur voorzien) en de vijver op de site Santens.

De startnota is onduidelijk wie eigenaar wordt van toegangswegen; (groen ingeklede) parkings; interne wegen en de 2 waterbassins aan de Vande Moortel site (onteigeningsplannen?). Deze kennis is noodzakelijk om een idee te kunnen vormen over de kostenbaten. R83

Antwoord:

De zone landschapspark blijft eigendom van de steenbakkerij. Met betrekking tot het gebruik en de toegankelijkheid kan er nog een overeenkomst gesloten worden tussen de stad en het bedrijf. Dit wordt in het verdere planningsproces onderzocht.

De groen-ingeklede parking bevat een elektriciteitspaal dus advies aan de eigenaar hieromtrent moet worden gevraagd. R83

Antwoord:

Het is onduidelijk wat er exact met 'elektriciteitspaal' wordt bedoeld. Vermoedelijk gaat dit over de aanwezige hoogspanningsmast. Er werd aan netbeheerder Elia een advies gevraagd.

De Vande Moortel site bevat restanten van de Leebeek (= zijbeek van Coupure die parallel loopt met de Oliehoekstraat). Deze restanten zijn dus waterlopen die aangevuld moeten worden (Zie de aanduiding op de volgende foto) en volgens mij de grenzen van het huidig planologisch vastgelegde industrieterrein en zeer waarschijnlijk voor het waterhuishouden op de terreinen. Wil men deze beek decimeren dan moet dit deel worden van de RUP aanvraag

en onderzocht worden op eventuele nadelen. Gelieve deze beek op de terreinen van Vande Moortel aan te duiden op de kaart van oppervlaktewateren. R83



Antwoord:

De beschrijving van de waterlopen in de startnota (op pagina 46 en 47 en in de discipline oppervlaktewater) is gebaseerd op de weergave van de waterlopen zoals ze opgenomen zijn in de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA). Deze geeft aan dat in het plangebied 'Steenbakkerij Vande Moortel' de Leebeek parallel aan de Oliehoekstraat loopt (als 'niet geklasseerde' waterloop) en verder langs de Leebeekstraat (als waterloop van 3^{de} categorie). Op het GRB (Grootschalig ReferentieBestand) worden binnen het plangebied van de steenbakkerij inderdaad meerdere waterpartijen ('watergang') aangegeven die geen deel uitmaken van de Vlaamse Hydrografische Atlas. Hier zal zowel in de discipline water als de discipline biodiversiteit bij de verdere uitwerking van het MER aandacht naar gaan.

De nota stelt dat langs de Scheldekant een groene inkleding wenselijk is, maar geeft ook reeds aan dat groenaanplant niet mogelijk is in de zone die gebruikt wordt als laad- en loskade. Eveneens wordt vermeld dat bestaande bebouwing behouden mag blijven mits een goede beeldkwaliteit kan uitgebreid worden. De nota vermeldt wel dat als de bestaande bebouwing volledig wordt afgebroken, er een nieuwe dieper gelegen, bouwlijn kan komen zodat er meer groenaanplant mogelijk is.

We zien niet direct de meerwaarde van deze paragraaf en menen dat kwaliteitsvolle gebouwen evengoed een plaats verdienen langs de Scheldekant omdat ze zowel visueel als door hun omvang als buffer kunnen fungeren tussen de bedrijfsactiviteit en het natuurgebied aan de overkant van de Schelde. R42

Antwoord:

Het raamwerk voorziet vanuit landschappelijk en wateroogpunt brede stroken voor landschapspark langs de Schelde. Dat komt ook de fauna en flora ten goede. Vandaar dat het is aangewezen om bij een volledige afbraak van de gebouwen verder van de Schelde weg te bouwen. De omgeving van de kade vormt een uitzondering omdat hier de overslag van goederen primeert op het landschappelijke en het natuurlijke.

Plan- MER

De steenbakkerij Vande Moortel wil graag uitbreiden. Maar is het eigenlijk wel aangewezen om op die plaats verder uit te breiden?

Een extra oven betekent extra uitstoot van stikstofverbindingen. Stof en luchtvervuiling in de buurt van nieuwe wijk waar kinderen opgroeien, valt dat te rijmen?

De steenbakkerij heeft recent haar vergunde capaciteit van 127000 ton naar 165000 mogen optrekken. (17/02/2010). De steenovens stoten nogal wat uit. Tijdens het drogen en vooral het bakken van de klei met toeslagstoffen komt flink wat uitstoot vrij. Wie in de buurt van de steenbakkerij rondwandelt op een windstille dag, ruikt van ver de stank en voelt een scherpe prikkeling in de longen bij het inademen van die walm.

Het bakken van scheldesteen mag dan een ambachtelijk aura hebben, het is gewoon een grootschalig industrieel proces waarbij vervuiling ontstaat.

De luchtvervuiling die ontstaat bij het bakken van de stenen enerzijds, en de stofhinder en de lawaaihinder door de 24/24 activiteit op het bedrijfsterrein in de nabijheid van bewoning anderzijds, dat heeft flink wat impact op de buurt.

De stenen worden op temperaturen boven de 1100 graden gebakken; de vlamtemperatuur van de branders is dus nog iets hoger. Bij deze hoge verbrandingstemperaturen komen stikstofoxiden vrij. Het is zeker niet aangewezen om deze emissies zomaar verder op te drijven en vlakbij een nieuwe wijk met dichte bewoning aan te leggen. Te vrezen valt dat de luchtkwaliteit in dit woongebied, afhankelijk van de wind, bij momenten zeer slecht zal zijn.

Eerst zou men, aan de hand van betrouwbare metingen bij verschillende windsnelheden en -richtingen, de uitstoot en de verdunning van de rookgassen in de huidige situatie precies moeten in kaart brengen en vergelijken met de normen die hierop van toepassing zijn. De stikstofuitstoot heeft niet alleen een lokale impact, maar vooral NO₂ heeft een veel ruimere impact.

Eerst en vooral berokkent deze uitstoot schade aan onze gezondheid. Maar ook de biodiversiteit lijdt eronder.

Gelet op de nabijheid van natuurgebieden zal men deze impact nauwgezet moeten bekijken. Maar eigenlijk valt het zonder speciale studies nu al te zien in de omgeving: de diversiteit verdwijnt en stikstofminnende soorten (zoals netels en bramen) overwoekeren alles. R52

Antwoord

In het plan-MER wordt onder meer de huidige luchtkwaliteit (en bijhorende gezondheidseffecten en effecten naar biodiversiteit) in kaart gebracht om vervolgens een beoordeling te maken van wat het effect van de voorliggende plannen zal zijn naar deze aspecten (zie ook methodiek zoals beschreven in Hoofdstuk 13). Aan de hand van deze beoordeling kunnen randvoorwaarden voortvloeien met betrekking tot een eventuele uitbreiding. Een gedetailleerde begroting van effecten van een concrete uitbreiding vallen echter buiten de scope van dit plan-MER en dienen op projectniveau uitgewerkt te worden bij een eventuele vergunningsaanvraag.

De impact van verzurende en vermestende deposities op natuur (VEN en SBZ) is inderdaad een effect die binnen de discipline biodiversiteit onderzocht zal worden. Met de verzurende en vermestende deposities dient rekening gehouden te worden bij de verdere omgevingsvergunningsaanvraag. In het kader van het planMER kan dit wel als randvoorwaarde geschetst worden, maar nog niet concreet afgetoetst worden.

Een onderzoek naar stikstof-verspreiding bij de uitbreiding en toekomstige delving naar alluviale klei en zand moet grondig worden onderzocht naar aanleiding van nabij liggende VEN-gebieden en HABITAT2000-gebieden. R83

Antwoord:

De impact van verzurende en vermestende deposities op natuur (VEN en SBZ) is inderdaad een effect dat binnen de discipline biodiversiteit onderzocht moet worden. Dit gebeurt op basis van de gegevens die in de discipline lucht gegenereerd worden en de aannames die reeds kunnen gesteld worden. Dit werd in de scopingnota aangevuld in de methodiek in de discipline biodiversiteit. Met voorliggend project wordt geen bijkomend ontginningsgebied beoogd.

Er is een duidelijke vraag om een extra geluidsmeting (ook aan de rechteroever) uit te voeren. Mensen zouden daar ook geluidshinder (nachtlawaai) van het bedrijf hebben. Bijkomend werd aangegeven dat de meting op het juiste moment (en dus in samenspraak met de planning van de steenbakkerij) moet worden ingepland. R11, R64

Antwoord:

Er wordt een extra meetpunt voorzien t.h.v. de Broekstraat i.k.v. de ontsluitingsalternatieven. Het is belangrijk om te wijzen op het feit dat het een plan-MER betreft voor een aantal plan-zones waar men een bestemmingswijziging wil doorvoeren en geen project-MER voor een ingedeelde inrichting. Een extra geluidsmeting ter hoogte van rechteroever kan, maar lijkt niet aangewezen in deze procedure. Specifieke geluidsklachten naar een individuele bedrijfsvoering kunnen/dienen steeds via de bevoegde instanties te gebeuren (omgevingsinspectie Oost-Vlaanderen). Een geluidsmeting i.h.k.v. een plan-MER wordt namelijk niet uitgevoerd om specifieke geluidsklachten van een individueel bedrijf te onderzoeken. Deze geluidsmetingen worden wel uitgevoerd om na te gaan of, en in welke mate, er geluidsruimte is om de voorgestelde plannen te kunnen realiseren en om na te gaan of, en welke, aanbevelingen en/of milderende maatregelen er kunnen/moeten worden voorzien. Deze zullen dan doorvertaald worden in bijvoorbeeld stedenbouwkundige voorschriften.

De geluidsbelastingsskaarten in de startnota zijn gebaseerd op modellen en niet de realiteit. Ze omvatten al niet de geluidshinder van bij Vande Moortel die ook meerdere malen buiten de gewone werkuren voorkomen. Daarom zijn extra meetpunten noodzakelijk naast de 2 voorgestelde meetpunten zoals bijvoorbeeld zone tussen de bypass van de Lotharingenbrug en de oever van de Schelde. Verder moet men rekening houden met de geluidsbelasting (pieken) tijdens een ontginningsfase van klei en/of zand en tijdens het aanvoeren van materialen langs de Schelde voor Vande Moortel. Dus ik verwacht dan ook meetgegevens tijdens deze ontginningsfase en aanvoerfase langs de Schelde. R83

Antwoord:

Zie antwoorden bij bovenstaande opmerkingen m.b.t. extra geluidsm Meetpunt(en) en geluid. De strategische geluidbelastingsskaarten geven een eerste inzicht in de geluidbelasting tengevolge het weg- of spoorverkeer op bepaalde grotere (spoor)wegen en geven een gemiddelde waarde. Uiteraard zijn er ook nog andere geluidsbronnen die het omgevingsgeluid mee bepalen. De metingen die voorzien zijn, worden gebruikt om een beeld te krijgen van het algemeen geluidsklimaat en ter verificatie van het geluidmodel die zal gebruikt worden voor de geluidshinder tengevolge wegverkeer. Als de metingen afwijken van de modelresultaten, kan dit duiden op andere geluidsbronnen die sterk aanwezig zijn. Er zijn geen specifieke metingen voorzien om het geluid van de ontginning of laden/lossen aan de kade in beeld te brengen. In de plan-MER wordt de focus gelegd op jaargemiddelden, en niet op specifiek (piek)geluid van bepaalde activiteiten, deze zijn onderwerp van onderzoek bij een vergunningsaanvraag. Een geluidsmodellering wordt niet voorzien.

De voorgestelde bovengrondse transportband om de fietssituatie veiliger te maken, kan voor nog meer geluidshinder zorgen. Zeker als het de bedoeling is om later meer vrachtverkeer via het water te laten verlopen, moet er rekening gehouden worden met het feit dat geluid op hoogte geproduceerd verder reikt (denk maar aan treinen op bermen i.p.v. in bedding) R63

Antwoord:

Zoals hierboven reeds aangegeven ligt de focus van de discipline geluid in een plan-MER op het nagaan welke geluidsruijnte er is om de voorgestelde plannen te kunnen realiseren. Dit is niet hetzelfde als het nagaan van het specifieke geluid van een bepaald onderdeel van een bedrijfsinrichting. Dat onderzoek gebeurt op projectniveau in kader van de vergunningsaanvraag wanneer alle noodzakelijke technische kenmerken ervan gekend zijn. Er kan wel onderzocht worden of er betere opties mogelijk zijn om veilig fietsverkeer mogelijk te maken of er kunnen aandachtspunten meegegeven worden.

De voorgestelde groenbuffer zou eerst en vooral als geluids- en vervuilingbuffer moeten dienen om de huidige bewoners van de omliggende buurten te beschermen. Weinigen onder hen zitten te wachten op een park om te picknicken of om in te zonnen. Hoge bomen en hagen vangen veel geluid en vervuiling op. En versterken het beoogde “natuurgevoel”. R63

Antwoord:

De toekomstige groene bedrijfsrand zal o.a. uit bomen bestaan met o.a. als doel een bufferende werking t.o.v. de buurt. Het leek echter een meerwaarde om deze groene zone onder voorwaarden publiek toegankelijk te maken. Theoretisch gezien is de bufferende werking van groen op lucht- en geluidsaspecten van zeer veel factoren afhankelijk (samenstelling, breedte, seizoen,...), moeilijk te kwantificeren en eigenlijk heel beperkt. Ter info, om ook als geluidbuffer of akoestische buffer te fungeren moet er voldoende breedte worden voorzien (min. 100 m en specifieke trapsgewijze aanplanting). Uiteraard betekent een volwaardige groenbuffer wel een positief effect op vlak van beleving, visuele hinder en een zekere natuurwaarde afhankelijk van de invulling en het eraan gekoppelde beheer. Dat maakt dat deze aspecten vooral zullen meespelen in de disciplines mens-gezondheid, ruimtelijke aspecten en biodiversiteit.

Mobiliteit

Onze grootste bekommernis gaat uit naar de uitbreiding van steenbakkerij Vande Moortel, in het bijzonder het toenemend vrachtvervoer van en naar het bedrijf dat dit teweeg zal brengen. Het aanleveren van grondstoffen via de Schelde is positief maar het transport van die grondstoffen naar de fabriek en afgewerkte producten naar de klanten gebeuren via zwaar vrachtvervoer.

De huidige bedrijvigheid van de steenbakkerij zorgt nu reeds voor veel overlast van zwaar vrachtvervoer vanaf het rond punt N60 via Graaf van Landastraat, Ohiostraat, Ohioplein, Ankerstraat en trekweg langs de Schelde.

Door het verbieden van vrachtwagens boven 5,5 ton in het centrum van Eine rijden alle zware vrachtwagens nu allemaal langs Ohiostraat, Ohioplein en Ankerstraat. Ook zwaar vervoer dat via deze straten naar de Lotharingenbrug rijden om zo de N46 te bereiken. De situatie in de Ankerstraat is onleefbaar geworden door al dit zwaar vrachtvervoer. De Ankerstraat, dé toegangsweg naar de Scheldetrekweg voor vele fietsers en wandelaars, is smal, de woningen staan dicht tegen de straat, het wegdek is enorm beschadigd, de verkeersnelheid is te hoog ondanks de geringe straatlengte en zeker niet meer geschikt om de huidige zware 10-Tonners door te laten passeren.

Hoe gaat dit evolueren qua mobiliteit als de firma Vande Moortel nog meer gaat uitbreiden ? Hoe ver staat het onderzoek naar een verbindingsweg van de firma Vande Moortel richting N60 ? Komt er überhaupt een nieuwe verbindingsweg ? Zal er nog steeds zwaar vrachtvervoer via Ohioplein en Ankerstraat op en af rijden ? Kan in afwachting van de

projecten het wegdek van de Ankerstraat eens vernieuwd worden om de leefbaarheid al iets te verbeteren ? R6

Antwoord:

Erkende deskundigen maken in de loop van het verdere planningsproces een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In de start- en scopingnota wordt uitgelegd hoe ze hun onderzoek naar de milieueffecten zullen voeren. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het RUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Belangrijke disciplines zijn mobiliteit, geluid, lucht en mens. Er zal dus ook onderzocht worden welke gevolgen de uitbreiding van de steenbakkerij heeft op vlak van mobiliteit en de afgeleide hinder voor de mens.

Op termijn is het de bedoeling om het verkeer aan de Scheldekant te beperken. We stellen een nieuwe verbindingsweg tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat richting de N60 voor. Een rechtstreekse verbinding richting de N60 zou ervoor kunnen zorgen dat vrachtwagens niet meer langs de Ankerstraat, Ohioplein richting N60 hoeven te rijden. Dat is één van de drie scenario's die op tafel ligt.

Het plan is nog niet definitief en kan in de loop van het proces nog wijzigen. Het is dus nog niet zeker of deze verbindingsweg er komt.

Is het de bedoeling dat vrachtwagens ook via de Oliehoekstraat naar steenbakkerij Vande Moortel aanrijden? Dit maak ik althans op uit de brochure. Ik hoop dat wij dit foutief hebben geïnterpreteerd. U stuurt dan vrachtwagens richting Oliehoekstraat, Galgestraat, Bloemenhof e.d.? Dit kan toch niet! R25

Antwoord:

Momenteel wordt er een verbinding voorgesteld van de Oliehoekstraat richting de N60. Deze verbinding is ook voor vrachtverkeer. Of deze verbinding realistisch en haalbaar is wordt in het verdere planningsproces onderzocht. De nieuwe toegang naar Steenbakkerij Vande Moortel aan de Oliehoekstraat kan er enkel komen als de nieuwe verbindingsweg richting N60 er komt. Het is geenszins de bedoeling om vrachtverkeer van Vande Moortel langs de Galgestraat en het Bloemenhof af te wikkelen.

Een nieuwe verbindingsweg tussen Oliehoekstraat en Broekstraat enerzijds en een verbod op sluipverkeer door Bloemenhof, lijkt ons een minimum. R32

Antwoord:

Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit bekeken en onderzocht. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. De suggestie wordt bekeken naar aanleiding van de bevindingen.

We hebben begrip voor de uitbreidingsbehoeften van de steenbakkerij. Maar een doorsteek naar de Oliehoekstraat en de bijkomende bedrijven en woningen in de zone, mogen geenszins tot gevolg hebben dat de woonwijk rond Bloemenhof, Galgestraat en Bulkendreef extra verkeer gaat moeten verwerken. R32

Antwoord:

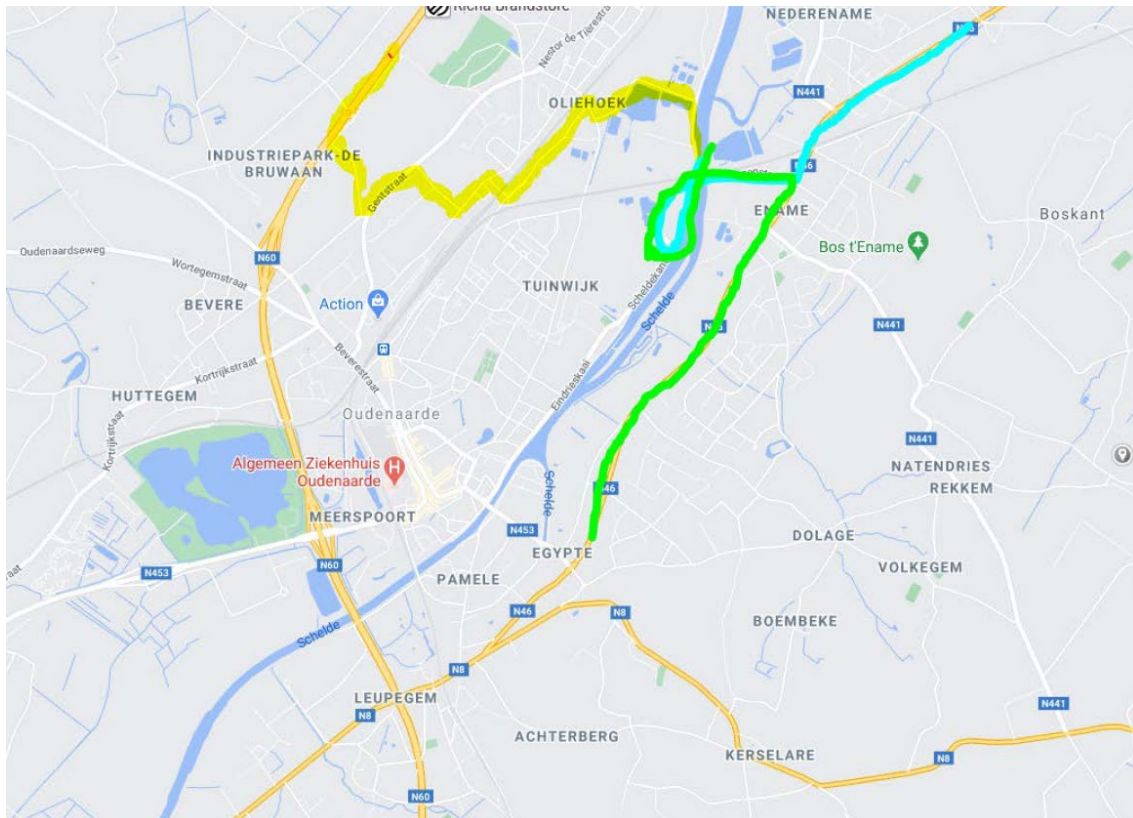
Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit bekeken en onderzocht. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. De suggestie wordt bekeken naar aanleiding van de bevindingen.

Oudenaarde mag fier zijn om een bedrijf als Vande Moortel te huisvesten maar bij een uitbreiding van de site hoort ongetwijfeld een groei van het bedrijf wat dan logischerwijs resulteert in extra verkeer/Zwaar verkeer. Momenteel zijn er al dagelijks opstoppingen op

het knooppunt Graaf van Landastraat, Nestor de Tierestraat, dit door combinatie van een foutief opgebouwd kruispunt en de samenwerking hiervan met de lichten aan de nabijgelegen spoorweg. Als hier nog extra zwaar verkeer bijkomt, wordt deze situatie helemaal onleefbaar voor bewoners van de boven vernoemde straten. De bewoners van de Misweg, Ohioplein en Ankerstraat zullen dan ook niet meer op een fatsoenlijke manier van en naar hun woonst geraken. Alsook is dit een zone met Horeca, Station halte, jonge gezinnen (lees kinderen) en recreatieve fietsers.

Nu de plannen op tafel liggen, is het misschien ook geen slecht idee om het knooppunt Graaf van Landastraat, Nestor de Tierestraat, Ohiostraat te ontlasten. Ook hier gelden dezelfde bezorgdheden als bij Site Santens.

In bijlage 1 vind u een schets met 3 aanrijroutes van hoe het eventueel wel kan. R27



Antwoord:

Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit bekeken en onderzocht. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. De suggestie wordt bekeken naar aanleiding van de bevindingen.

Er zijn verschillende bezorgdheden over de toekomstige verbindingsweg tussen de Broekstraat en de Oliehoekstraat. Men denkt dat het voorzien van een weg ervoor zal zorgen dat het gebied verder zal worden voorzien van ontwikkelingen (KMO, woningen, ...). Er wordt aangegeven dat dit een moerasgebied is met een waterproblematiek. Er is een bezorgdheid over de milieueffecten (stof en geluid) die deze weg met zich zal meebrengen. Sommigen zijn van oordeel dat de mobiliteitsproblemen verschoven worden. R12

Antwoord:

Bij de opmaak van het plan-MER wordt de mobiliteit alsook de aspecten geluid en lucht bekeken en onderzocht. Daarnaast gaat ook aandacht uit naar het effect van de plannen op de waterhuishouding. In Hoofdstuk 12 is opgenomen hoe dit onderzocht zal worden. Uit deze

effectbespreking kunnen eventuele randvoorwaarden geformuleerd worden. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Het is niet de doelstelling om met de eventuele aanleg van de weg het resterende openruimte gebied voor andere harde ontwikkelingen aan te snijden.

De steenbakkerij vertegenwoordigt slechts een deel van het huidige vrachtverkeer. Ook andere activiteiten zoals het containerpark, het waterzuiveringsstation, infrastructuurwerken met bijhorend verkeer en het algemeen doorgaand verkeer hebben een groot aandeel in de huidige mobiliteit. R81

Antwoord:

De bestaande context wordt onderzocht n.a.v. het milieueffectenonderzoek. Het aantal (vracht)verkeer is hierbij hoofdzakelijk van belang. Tijdens het onderzoek zal aan het bedrijf bijkomende info zoals hun mobiliteitsprofiel opgevraagd worden. De huidige mobiliteit, ook deze van de andere activiteiten, maakt deel uit van de referentiesituatie.

De overbrugging van de loskade en een ontsluiting richting de N60 via de Leebeekstraat of Oliehoekstraat zijn initiatieven die volgens ons een positieve invloed zullen hebben op de mobiliteitsdruk. Hoe dan ook is het de ambitie om verder in te zetten op transport via de Schelde. R81

Antwoord:

Het voorzien van een bovengrondse laad- en losoplossing is om meer in te zetten op transport over de Schelde en moet inderdaad als doel hebben om transport over de weg te vermijden/ verminderen.

Proberen om alle grondstoffen die nodig zijn voor de steenbakkerij via het water te laten verlopen alsook de afgewerkte grondstoffen. R80

Antwoord:

Zie vorig antwoord

Cijfers van het gebruik van de loskade door Vande Moortel zouden publiek moeten worden gemaakt. Er zijn twijfels gerezen in verband met het gebruik van deze loskade. Is er een optimale benutting? Zal er een optimale benutting komen? Ik denk dat deze gegevens belangrijk zullen zijn voor de simulaties van verkeerstromen voor het plan-MER en voor het proces van het nieuwe mobiliteitsplan van Stad Oudenaarde. R83

Antwoord:

Er worden voor het milieueffectenonderzoek bedrijfsgegevens opgevraagd aan de steenbakkerij. De resultaten van het milieueffectenonderzoek worden in een latere fase bekend gemaakt.

Duurzaamheid

De ligging van de steenbakkerij Vande Moortel geeft perspectieven met betrekking tot gebruik van restwarmte van de productie van bakstenen (p. 54 van de startnota). Een lokaal warmtenet kan zorgen voor verdeling van de restwarmte naar bijvoorbeeld de sporthal en het zwembad maar ook naar de nieuwe ontwikkeling op de site Santens. Zo zou moeten onderzocht worden of de steenbakkerij een permanente warmteleverancier kan worden door combinatie van restwarmte en warmte uit warmtekrachtkoppeling. De stroom opgewekt door warmtekrachtkoppeling kan dan dienen om het elektriciteitsverbruik van de steenbakkerij verder te coveren. R66

Antwoord:

De reactie staat los van de eigenlijke herbestemming van het gebied. De eventuele aanleg van een openbaar warmtenet is mogelijk binnen elke bestemming. Een verder onderzoek naar de potenties inzake restwarmte kan gebeuren los van het planningsproces op zich.

- **Site Alvey**

Programma

Algemeen:

Ik betreur de keuze voor woonuitbreiding en 'beperkte' economie. R36

In eerste instantie omdat:

- Er geen woonbehoefte is vastgesteld
- Dit nu niet de meest aangewezen plek is om een economische activiteit te ontwikkelen en succesvol uit te bouwen
- Er in Oudenaarde reeds veel leegstand is aan gebouwen voor economische activiteit

Antwoord:

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften zijn inzake wonen in de komende jaren. De zone van de site Alvey, waarop harde ontwikkelingen worden voorgesteld, ligt volledig binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk. Bovendien gaat het om een reconversieproject op een brownfieldsite zonder het aansnijden van nieuwe open ruimte.

Er worden in dit GRUP geen bijkomende plangebieden opgenomen om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen. Dat is niet noodzakelijk omdat het om reconversieprojecten gaat binnen stedelijk gebied, waar een aanbodbeleid kan gevoerd worden. Het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden zal ook verder bekeken worden bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. De Stad hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten.

Om een monotone ontwikkeling tegen te gaan, wordt er voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Op vandaag is de site Alvey gelegen in een KMO-zone. Bijkomend is er een vraag naar meer plaatsen voor economische activiteiten. Gelet op deze aspecten is gekozen om een deel van de site te ontwikkelen voor een economische zone. Uiteraard zullen er – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd.

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden de mogelijke te verwachten effecten a.d.h.v. een milieueffectenonderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de economische zone kan hebben op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

- **Wonen**

Meerdere mensen willen geen bijkomende woningen en vinden het woonprogramma te hoog. Er wordt o.a. verwezen naar de woonbehoeftestudie waaruit blijkt dat er geen bijkomende woonbehoefte is. R23, R24, R28, R52, R66, R70

Antwoord:

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften zijn in de komende jaren. De zone van de site Alvey waarop harde ontwikkelingen worden voorgesteld, ligt volledig binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk. Bovendien gaat het om een reconversieproject op een brownfieldsite zonder het aansnijden van nieuwe open ruimte.

Er worden in dit GRUP geen bijkomende plangebieden opgenomen om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen. Dat is niet noodzakelijk omdat het om reconversieprojecten gaat binnen stedelijk gebied, waar een aanbodbeleid kan gevoerd worden. Het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden zal ook verder bekeken worden bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. De Stad hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten.

In de startnota van 17 december 2020 wordt in paragraaf 5.1 de woningbehoeftestudie in Oudenaarde van 2018 tot 2027 besproken. De conclusie van deze studie was dat de bevolking van 65-plussers sterk zal toenemen en de vraag naar aangepast wonen voor senioren en de woonzorg eveneens. De studie geeft dan de aanbeveling om aangepaste woonvormen te creëren om de nodige kwaliteit te bieden aan deze bevolkingsgroep.

De seniorenraad juicht deze suggestie toe, maar wanneer we het document verder ontleden, stellen we vast dat deze suggestie bij de planning volledig werd genegeerd. We vinden dat de Alvey-site nochtans ruime mogelijkheden biedt. Naast de ruime groene zone, ten N-O van de bouwzone, kan men een strook voorbehouden voor seniorenwoningen, die alle faciliteiten bieden aan personen die minder mobiel zijn, maar toch nog zelfstandig willen blijven wonen.

Deze woningen zouden alle voorzieningen moeten hebben om ze te kunnen omvormen tot assistentiewoningen. Deze soepelheid zou er ook voor zorgen dat de vraag naar assistentiewoningen naar behoefte kan aangepast worden, wat interessant is voor de overheid en de huurkandidaten. In dit verband willen we er op wijzen dat het aantal assistentiewoningen gebouwd naast het WZC De Scheldekant onvoldoende is en zich op de Alvey-site een opportuniteit aanbiedt voor uitbreiding.

Rekening houdend met de beschikbare oppervlakte en het aantal voorziene wooneenheden zou men zeker rekening moeten houden met de beschikbare ruimte per wooneenheid en de mindere leefbaarheid die ontstaat door de eventuele beperkte ruimte. Die lijkt ons nogal zeer beperkt.

De seniorenraad vraagt een dringende aanpassing van de plannen op de site Alvey om voldoende seniorenwoningen mogelijk te maken. De seniorenraad vraagt om nogmaals de beschikbare ruimte per wooneenheid opnieuw te bekijken, zodat de leefbaarheid optimaal blijft. R39

Antwoord:

Er is geen onderscheid gemaakt tussen gewone woningen en seniorenwoningen. Dit wordt (nog) niet gespecificeerd zodat het RUP genoeg flexibel is, maar het kan wel binnen het huidige voorstel. De beschikbare oppervlakte versus het aantal voorziene woonentiteiten is voldoende. Deze dient niet te verhogen. Dit zou immers meer inname van groene ruimte betekenen.

Woonentiteiten voorzien van min. 10 are zodat Eine geen zware overlast krijgt door verkeer. R80

Antwoord:

De doelstelling is om zuinig om te springen met de ruimte die voorhanden is en te kijken hoe we deze ruimte (indien mogelijk) multifunctioneel kunnen inzetten. Woningen voorzien op een perceel van 1000m² is ruimte verslindend en niet wenselijk.

De verdeling van de brownfield-oppervlakte is in een heel andere verhouding: meer woonoppervlakte, t.o.v. het aandeel KMO-zone en natuur.

In tegenstelling tot de site Santens wordt hier wél dicht bij de Schelde gebouwd terwijl we ons hier véél verder van de binnenstad (en dus alle bijhorende publieke functies) bevinden! Nogmaals hier dus een pleidooi om ook op de Santenssite voldoende wooncapaciteit te voorzien en de stad daar nadrukkelijker te verbinden met de Schelde.

3 bouwlagen voor lage bebouwing is redelijk. Een beperking van 4 bouwlagen langs de "open kant" is echter een luxe-richtlijn van een beleid dat zich kan veroorloven om kwistig om te springen met woonruimte. Hier ontbreekt het inzicht en wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de attractiviteit van het wonen langs de stroom. Er kan een toekomstige en blijvende sociale mix worden bereikt door eenvoudig gebruik te maken van deze locatie en veelvuldig de unieke mogelijkheid 'wonen met uitzicht' aan te bieden.

100 wooneenheden is niet zo veel als men bedenkt dat een lintbebouwing ca. 130 huizen telt, verspreid langs de drukke N8 tussen Leupegem en Berchem (dorpskom van Melden niet meegerekend)!

De directe aanwezigheid van een station is van strategisch belang. Dit is een unieke kans om toch iets meer (gewenste én gewilde!) bewoning te creëren, en dus ten voordele van onze natuur en open ruimte in het buitengebied... R48

Antwoord:

Net zoals bij de site Santens is het hier de ambitie om het aandeel verharde oppervlakte niet te doen toenemen en indien mogelijk zelfs te reduceren. Op vandaag is de site Alvey voor een deel onverhard en zijn er enkele gebouwen en verharding aanwezig. Met het huidige voorstel willen we het verhardingspercentage niet verhogen en willen we inzetten op groene ruimte. Het gebied ligt nabij VEN-gebied. Meer woonentiteiten of hogere appartementen zijn op deze locatie niet aangewezen.

De geplande hoogbouw langs de schelde mag geenszins het VEN-gebied verstoren. Trouwens de ruimtelijke ordening bij zo een hoogbouw zou hier weleens zwaar verstoord kunnen worden. Een degelijke analyse omtrent ruimtelijke ordening wordt dan ook gevraagd. R83

Antwoord:

Bij de milieueffectenbeoordeling zal onderzocht worden welke impact het voorgestelde plan heeft op de omgeving en het VEN-gebied. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen nog wijzigen en/of milderende maatregelen genomen worden.

De extra woningen die men beoogt zal meer verkeer genereren die additionele stikstof-verspreiding zal veroorzaken naar de nabij liggende VEN-gebieden en HABITAT2000-gebieden. Een remediëring dringt zich hier op. De huidige stikstof-verspreiding in 't Bos van Ename is hierbij gekend. Wegens het stand-still principe mag dit niet worden overschreden. De kans is trouwens groot dat er een nieuw mobiliteitsprobleem zal ontstaan aan Misweg; Ohiolein; Ohiostraat en Ankerstraat. R83

Antwoord:

De impact van verzurende en vermestende deposities op natuur (VEN en SBZ) is inderdaad een effectengroep die binnen de discipline biodiversiteit van het plan-MER onderzocht moet

worden. Dit gebeurt op basis van de gegevens die in de discipline lucht gegenereerd worden. Dit werd in de scopingnota aangevuld in de methodiek in de discipline biodiversiteit.

○ Groen

Sommige mensen zien het toch aansnijden van dit gebied voor woningen als een gemiste kans voor bijkomende natuur in de buurt. De site Alvey kan als een poort dienen naar een groene landschapsbeleving. Er wordt voorgesteld om deze ruimte zoveel mogelijk open te houden. Ze zien de site Alvey als een 'rustpunt', een plek waar de gemeenschap en de kinderen kunnen genieten van de groene ruimte.

Er wordt gevraagd om aandacht te hebben voor de deelgemeenten om deze ook aangenamer te maken. R23, R24, R28, R36, R66, R70

Antwoord:

In het Ruimtelijk Raamwerk wordt voorgesteld om de site Alvey als toegangspoort tot het park en de stad in te richten. De doelstelling is om van de site Alvey een gemengde stedelijke ontwikkeling te maken, waar er o.a. plaats is voor groene ruimte. Het verhardingspercentage van de site Alvey wordt niet verhoogd en waar mogelijk wordt onthard. Een concrete groennormering binnen de zones waar harde ontwikkelingen mogelijk zijn, is momenteel niet vastgelegd. In het verdere planningsproces kan gekeken worden of er een bepaalde groennormering moet worden opgelegd. Daarnaast kan ook bij de vergunningsaanvraag opgelegd worden om een groenplan op te laten maken.

Er is nergens in Eine een plek waar mensen kunnen samen komen en genieten van de rust en de natuur (althoewel we bij een natuurgebied aansluiten). Een groene omgeving met wat banken, picknick-tafels, eventueel wat houten speeltuigen voor kinderen, wat petanquebanen voor senioren,.... Kortom een plek waar de klemtoon ligt op ontmoeting. Een mooi voorbeeld is de aanleg van de sportdreef in Gavere. (beginpunt voor wandelingen, speelpleintje voor de kinderen, sportaccommodatie voor jong en oud). Dit had kunnen aangevuld worden met een sociaal project voor mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Een plek waar een koffietje of een broodje kan genuttigd worden of waar fietsers even kunnen uitblazen. Nu wordt terug gekozen voor extra wooneenheden en economie. Eine is nu grotendeels herleid tot een doorgangsgemeente. Een dergelijke plek zou er kunnen toe leiden dat er terug wat gemeenschapsgevoel ontstaat. Wat meer klemtoon op kwaliteit van leven zou welkom zijn. R36

Antwoord:

Zie vorig antwoord

De plaats van de Alvey site zou perfect tot groene zone kunnen omgezet worden met plaats voor:

- Speelpleinwerking voor de kinderen
- Lokalen voor verschillende verenigingen
- Educatief centrum voor scholen
- Volkstuinjes
- Rustgebied voor de fietsers enz. R76

Antwoord:

Zoals voorgesteld in de startnota wordt de site Alvey een gemengde ontwikkeling waar plaats is om te wonen, te werken en te ontspannen. De omliggende omgeving kan ook van de voorgestelde groene ruimte (centraal binnenplein en groene zone tussen bebouwing en Schelde) gebruik maken. Er wordt aan de Ankerstraat op het gelijkvloers een beperkte polyvalente ruimte voorzien. Verschillende functies zoals een dokter, brasserie, maar evenzeer een lokaal voor een vereniging zijn mogelijk.

Er moet een voldoende ruime groenbuffer voorzien worden aangezien het gebied gedeeltelijk in VEN gebied ligt. R66

Antwoord:

We voorzien een groene zone ten overstaan van de omgeving (VEN gebied en naastliggende bestaande bebouwing). Dit is in de scopingnota aangepast. De exacte breedte is op heden nog niet bepaald. Aan de hand van de resultaten van het MER-onderzoek zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling bepaald worden. Dit kan ondermeer de noodzaak tot het voorzien van een visuele groenbuffer tussen de bebouwing en het VEN-gebied omvatten. De vereisten hiervan zullen blijken uit het onderzoek.

De Alvey site is gelegen naast het erkend natuurgebied de Heurnemeersen. Samen met de aanliggende meander en een deel van die weide is het een VEN-gebied/Grote Eenheid Natuur waarbij geen negatieve impact op het natuurgebied mag optreden. Dit wetland-VEN-gebied is een belangrijk foerageergebied voor de Europees beschermde Rosse vleermuis die voorkomt op de rode lijst. Wanneer door bijkomende verlichting van bebouwing dit foerageergebied verder verkleind wordt, heeft dit een belangrijke negatieve impact. De Scheldemeander vormt ook voor dwerg- en watervleermuis een foerageergebied. Momenteel is dit een donkere hoek maar het bouwen van 100 wooneenheden zal dit zeker veranderen. Naast het negatief effect op de Europees beschermde vleermuizen ondervinden de broedvogels zoals de bruine kiekendief en blauwborst ook negatieve effecten van bijkomende continue verstoring en verlichting. Er moet dan ook voldoende aandacht gegeven worden aan een voldoende grote buffer tussen het woongebied en het VEN-gebied inclusief de meander specifiek voor geluid en licht vanuit deze site richting het VEN-gebied. Deze buffer is dan ook gelegen buiten het VEN-gebied en meander en moet een minimale breedte van 10 meter hebben. Lichten gericht op het VEN-gebied zijn uit den boze en moeten worden geweerd ter bescherming van de fauna in het VEN-gebied. Er moeten ook duidelijke afspraken worden gemaakt over het beheer en aanleg van deze buffer zodat biodiversiteit kan gewaarborgd of nog beter geoptimaliseerd worden binnen deze buffer en het VEN-gebied. Hoogbouw is hier zo dicht bij het VEN-gebied zeker niet gepast. Maximale scenario is 3 bouwlagen vlak aan de Misweg (zoals reeds aanwezig) of Ankerstraat om lager naar 1-2 bouwlagen te gaan richting Schelde en VEN-gebied. De noordelijke door ons voorgestelde buffer langs meander en Misweg kan een poortfunctie richting Schelde en Heurnemeersen krijgen vanuit het centrum van Eine dat zoals vermeld weinig groen kent. Er werden afbeeldingen ter verduidelijking aan de reactie toegevoegd. R68, R69, R70, R83



Figuur 1 a) aanduiding VEN-gebied en Scheldemeander met hoge natuurwaarde, b) schetsvoorstel met ook hier bredere groene buffer, c) aanduiding van door NP- gewenste buffer met een groene poort functie richting centrum van Eine op achtergrond van één van de voorstellen.

Antwoord:

We voorzien een groene zone ten overstaan van de omgeving (VEN gebied en naastliggende bestaande bebouwing). Dit is in de scopingnota aangepast. De exacte breedte is op heden nog niet bepaald. Aan de hand van de resultaten van het MER-onderzoek zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling bepaald worden. Dit kan ondermeer de noodzaak tot het voorzien van een visuele groenbuffer tussen de bebouwing en het VEN-gebied omvatten. De vereisten hiervan zullen blijken uit het onderzoek.

Bij een update van het kaartmateriaal in de scopingnota blijkt het natuurgebied Heurnemeersen niet langer opgenomen in de data laag met erkende natuurreservaten (in tegenstelling tot de situatie ten tijde van de startnota). De verval dag voor de erkenning zou gestaan hebben op 23-12-2019. Bij de verdere uitwerking van het MER zal opnieuw het meest recente kaartmateriaal bekeken worden om dit te verifiëren.

Minder wooneenheden met een mooie overgang van woongebied naar natuurgebied is veel meer wenselijk, waarbij storende elementen van woongebied gebufferd worden tegenover het natuurgebied. Een zone voor recreatief groen was eveneens gepast op de Alvey site, omdat de mensen in Eine maar over weinig groene zones beschikken. R70, R80

Antwoord:

We voorzien in het huidige voorstel momenteel al groene ruimte.

Op basis van het onderzoek zal moeten blijken of het plan moet aangepast worden en/of er mildere maatregelen moeten genomen worden.

De site Alvey grenst aan natuurgebied dat bovendien VEN-gebied is. Het is noodzakelijk de natuur te beschermen tegen stikstof. “Stikstof werkt sluipend, als een vergif dat langzaam een heel ecosysteem aantast. Het sloopt de weerbaarheid van bossen, heiden, venen en graslanden (..) En door het stikstofprobleem breken jonge koolmeesjes spontaan hun botten.” (zie https://www.knack.be/nieuws/belgie/vlaanderen-moet-zijn-natuur-beter-beschermen-tegen-stikstof/article-opinion-1394207.html?cookie_check=1618654000).

Momenteel wordt in Vlaanderen gewerkt aan een programmatische aanpak stikstof (PAS). Door het recente stikstofarrest staan op dit ogenblik grote ontwikkelingen op de helling. Het plan-MER moet door alle disciplines heen de impact van stikstof in rekening brengen. R66

Antwoord:

De impact van verzurende en vermestende deposities op natuur is inderdaad een effect die binnen de discipline biodiversiteit onderzocht moet worden. Dit gebeurt op basis van de gegevens die in de discipline lucht gegenereerd worden. Dit werd in de scopingnota aangevuld in de methodiek in de discipline biodiversiteit.

○ Economische zone

Meerdere mensen geven aan dat de site Alvey niet de geschikte locatie is voor economische activiteiten. Sommigen stellen zich de vraag waarom er een KMO-zone moet voorzien worden in een woonzone. Anderen geven aan dat ze niet voor een KMO-zone zijn, maar wel voor een kleine buurtwinkel. R28,

Antwoord:

Om een monotone ontwikkeling tegen te gaan, wordt er voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Op vandaag is de site Alvey gelegen in een KMO-zone. Bijkomend is er een vraag naar meer plaatsen voor economische activiteiten. Gelet op deze aspecten is gekozen om een deel van de site te ontwikkelen voor een economische zone. De term economische activiteiten en niet KMO-zone werd uitdrukkelijk bij de site Alvey geplaatst. Zo lijkt het ons evenzeer mogelijk dat in deze zone een kantoor, dokterspraktijk, etc. worden opgetrokken. Er zullen – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd.

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden de mogelijk te verwachten effecten a.d.h.v. een milieueffectenonderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de economische zone kan hebben op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Kant Ankerstraat, een inplanting voor het fietstoerisme, vinden wij dan wel een goeie beslissing. Fietsherstelplaats en taverne voor toeristen en inwoners, heel zinvol op deze locatie. R24

Antwoord:

Het is inderdaad het voorstel dat er een ruimte aan deze zijde is opgenomen voor een activiteit zoals taverne of fietsherstelplaats.

In het huidig schetsmatig voorstel is er in de Misweg een “Flexibele zone voorzien waar wonen en/of economie wordt toegelaten”. Hieronder begrijpen we restaurants, Café, Tearoom,... Hier kunnen wij als omwonenden onmogelijk ons akkoord over geven. Misweg en omliggend is een woonzone en dient dit dan ook te blijven. R27, R33

Antwoord:

Om een monotone ontwikkeling tegen te gaan, wordt er voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Er zullen – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd.

Een kantoor, dokterspraktijk, café of kleinschalige brasserie of buurtwinkel is op het eerste zicht compatibel binnen de bestaande omgeving en willen we in deze fase van het planningsproces niet uitsluiten.

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden de mogelijk te verwachten effecten a.d.h.v. een milieueffecten onderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de economische zone kan hebben op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

KMO 's zijn er in en rond Oudenaarde ook al zoveel, de Alvey site aan de Misweg vinden wij geen geschikte plaats. Geen KMO, kleine buurtwinkel(s) kan wel. R24

Antwoord:

Zie vorige (bovenstaande) 3 antwoorden

De Alvey-site is in gedeeltelijke eigendom van familie van de eigenaars van Vande Moortel. Waarom kan deze site geen deel zijn voor de noodzakelijke uitbreiding van Vande Moortel? Hier zou perfect een R&D Labo en R&D Technics van Vande Moortel gelokaliseerd kunnen worden. De afstand tot het moederbedrijf is beperkt.

Men moet begrijpen dat er enige terughoudendheid voor de dag komt want Vande Moortel is vragende partij voor uitbreiding en de startnota ijvert blijkbaar om er grotendeels woongebied van te maken, hoewel er vraag is naar KMO en andere economische zones in de nabije toekomst van Oudenaarde. R83

Antwoord:

Er wordt voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Er wordt een zone voor economische activiteiten voorzien. Er zullen – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd. In het huidige voorstel wordt een R&D labo niet uitgesloten. Dit is momenteel realiseerbaar in de economische zone.

Waarom is grootschalige detailhandel hier niet mogelijk? Wordt het publiek hier voor voldongen feiten geplaatst? Detailhandel kan een waardig alternatief zijn. Een additioneel onderzoek lijkt me dus noodzakelijk. R83

Antwoord:

De stad Oudenaarde heeft reeds verschillende locaties voor grootschalige detailhandel op haar grondgebied zoals bijvoorbeeld het retailpark N60 en De Commercie. Het is niet wenselijk om een gelijkaardige (autogerichte) ontwikkeling en type winkels bijkomend op de site Alvey te voorzien. Een kleinschalige buurtwinkel is wel mogelijk.

Mobiliteit

Verschillende personen gaan niet akkoord met de trage verbinding van het Ohioplein richting de site Alvey. Omwille van o.a. veiligheidsredenen. R4, R5, R7, R9, R28, R81, R82

Antwoord:

Het voorstel van deze verbinding voor trage weggebruikers (voetgangers en/of fietsers) richting het Ohioplein kwam er naar aanleiding van de ontwerpateliers.

De verbinding leek een opportuniteit voor:

- *De mensen die van het plein naar de nieuwe ontwikkeling willen gaan;*
- *De mensen die langs de Ankerstraat en Misweg in een rijwoning wonen en nu moeilijk of geen directe toegang hebben tot hun tuin. Deze verbinding zou hiervoor een oplossing kunnen bieden.*

De verbinding was indicatief op het voorstel ingetekend. Ze valt niet binnen de plancontour en was een voorstel dat eventueel op (middel)lange termijn mogelijk zou kunnen zijn. Deze verbinding wordt niet via het RUP en/of onteigeningsplan afgedwongen. Deze verbinding is enkel realiseerbaar indien alle eigenaars akkoord gaan en als deze wens ook leeft bij de buurtbewoners. De verbinding is in de scopingnota geschrapt.

Voorzie op de site Alvey voldoende parkeerplaatsen voor de bewoners. Zoals ik lees mag de auto niet prominent zichtbaar zijn op de site. Indien er niet voldoende aandacht geschonken wordt aan parkeerplaatsen dan wijken de wagens uit naar het Ohioplein. Dit is de laatste jaren ook al zeer druk bezet. Sinds het betaalbaar maken van de parking aan het station in Oudenaarde wijken heel veel wagens uit naar het Ohioplein om van hieruit de trein te nemen. In de week is er sowieso al parkeerplaats te kort. Wat gaat er gebeuren indien daar nogmaals een pak nieuwe bewoners bij komen parkeren? R28

Antwoord:

Er wordt een minimale autoparkeernorm opgelegd. Bijkomend worden er maatregelen getroffen om het gebruik van een eigen wagen te ontmoedigen. Er wordt een verplicht deelwagensysteem opgelegd en er worden bijkomende voorwaarden opgelegd om het gebruik van de fiets aan te moedigen door een fietsparkeernorm op te leggen, fietsen overdekt en bovengronds een plaats te geven en een fietsdeelsysteem te voorzien.

Men wil op de site Alvey de auto zo weinig mogelijk in het straatbeeld. Men zal hiervoor een centrale parking voorzien met 1,2 plaatsen per wooneenheid. Dit worden dan opnieuw straten die volgeparkeerd staan. Het is niet omdat er weinig parking voorzien is, dat er minder auto's gaan zijn. Indien men daar streng op controleert, gaan de mensen mogelijks in de Ankerstraat of Misweg parkeren of op het nu al overvolle Ohioplein. R28

Antwoord:

Gelet op de ligging en de directe nabijheid van alle voorzieningen en verschillende vervoersmodi (bus en trein) willen we het gebruik van alternatieve transportmiddelen zoals de fiets, een deelwagen, het openbaar vervoer stimuleren en het gebruik van een eigen wagen ontmoedigen. Er wordt een verplicht deelwagensysteem opgelegd en er worden bijkomende voorwaarden opgelegd om het gebruik van de fiets aan te moedigen door een fietsparkeernorm op te leggen, fietsen overdekt en bovengronds een plaats te geven en een fietsdeelsysteem te voorzien.

Momenteel is de Misweg een doodlopende straat en dusdanig ook een rustige straat. Met de komst van het huidige voorstel wordt deze rust volledig van de kaart geveegd. (tussen 50 en 100 woonunits en een KMO zone).

- Hoe wordt het extra verkeer naar de betreffende zone geleid? Indien het verkeer via het bovenvermelde knooppunt dient te komen, wordt het probleem daar alleen maar groter en onleefbaarder.
- Wat met het zwaar verkeer naar de KMO zone. In de huidige schets kan deze enkel via de Misweg komen. Het kan toch onmogelijk de bedoeling zijn om het zwaar verkeer via een woonzone om te leiden. Dit kan eventueel opgelost worden door de aanrijroute naar de KMO zone te voorzien langs de Schelde ingang.
- In de Misweg, Ohioplein en Ankerstraat wonen veel jonge gezinnen met kinderen. Hoe wordt hier aan de veiligheid gedacht? Ongetwijfeld komt er extra verkeer door de nieuwe realisatie.
- Door de plannen van autodelen worden er ook mensen die niet in onze buurt wonen naar site Alvey gelokt. Is dit wel nodig?

R27, R33, R70

Antwoord:

Op vandaag is de site Alvey gelegen in een KMO-zone. Bijkomend is er een vraag naar meer plaatsen voor economische activiteiten. Gelet op deze aspecten is gekozen om een deel van de site te ontwikkelen voor een economische zone. De term economische activiteiten en niet KMO-zone werd uitdrukkelijk bij de site Alvey geplaatst. In de startnota wordt uitdrukkelijk aangegeven dat het niet de bedoeling is dat er activiteiten plaatsvinden die zeer veel verkeer genereren zoals een logistiek bedrijf, etc. Er zullen – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd.

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden de mogelijk te verwachten effecten a.d.h.v. een milieueffectenonderzoek (plan-MER) onderzocht. In dit milieueffectenonderzoek zal aandacht besteed worden op de gevolgen (verkeersdrukke, verkeersveiligheid, woonkwaliteit, ...) die het plan voor de site Alvey kan hebben op de omgeving, alsook de cumulatie met de andere plangebieden (Van de Moortel en Santens). Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de economische zone kan hebben op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

Mensen die gebruik maken van een deelwagensysteem hebben veelal geen wagen en zullen met een ander transportmiddel (trein, fiets, bus) naar de plek waar de deelwagens staan pendelen. Het is nog geen zekerheid dat het deelwagensysteem op de site zelf zal staan. Dit kan eventueel ook op het Ohioplein staan.

Bij de afbraak van de oude gebouwen zullen er veel trillingen ontstaan die kunnen lijden naar verzakkingen in de grond en optreden van scheuren in de omliggende gebouwen. De grond van de site en omliggend is een waterrijke grond. Bij het uitgraven en plaatsen van de nieuwe funderingen zal er dan ook veel water gepompt worden. Deze noodzakelijke handeling kan ook lijden tot grondverzakkingen die schade kunnen veroorzaken aan omliggende woningen. Wegens bovenstaande lijkt het ons dan ook meer dan logisch dat de bouwheer een verplichting krijgt om bij alle omliggende woningen een professionele plaatsbeschrijving te laten plaatsvinden vóór aanvang van de werken.

Onze bezorgdheid is dus de verstoring van de rust en onveilige situatie voor omwonenden en fietsers. Het extra verkeer van auto's en zwaar verkeer. Zowel tijdens als na de realisatie. Tijdens de opbouw van de site is er een groot en niet onuitsluitbaar risico op schade aan omliggende gebouwen. Deze schade kan tot enkele jaren na realisatie optreden. R27, R33, 61

Antwoord:

Mogelijke schade aan de eigendom van aanpalenden bij het uitvoeren van werken is een aangelegenheid van burgerrechtelijke aard die niet kan geregeld worden in de stedenbouwkundige voorschriften van een RUP.

Bij het uitvoeren van dergelijke werken wordt er meestal een plaatsbeschrijving op tegenspraak opgemaakt door de architect, de aannemer of de bouwheer zelf. Op basis van de plaatsbeschrijving kan dan in geval van schade uitgemaakt worden of de uitvoerder van de werken deze schade heeft toegebracht.

Indien dit niet spontaan gebeurt, kan het door de aanpalenden die vrezen voor schade afgedwongen worden via een aangetekend schrijven.

Uiteraard zal er tijdens de werken bijkomend verkeer gerelateerd zijn aan de werken. Dit verkeer is onvermijdelijk en tijdelijk van aard.

Momenteel heeft een transportfirma zijn intrek genomen op de Alvey-site. Dit brengt behoorlijk wat extra vrachtverkeer met zich mee. Het zou goed zijn ook aan de bevolking te duiden dat de ontwikkeling van de Alvey-site de verkeersdruk op het Ohioplein op zich al sterk zou verminderen. R81

Antwoord:

Tijdens het milieueffectenonderzoek zal onderzocht worden wat de bestaande verkeersdruk t.o.v. de voorgestelde ontwikkeling is. Op basis daarvan kan het plan nog wijzigen of kunnen er milderende maatregelen genomen worden. Dit zal in de loop van het verdere planningsproces duidelijk worden.

Er is sprake van een fietspad langs de meander aan de Alvey site. Dit is VEN-gebied en een wandelpad is meer dan voldoende. Fietsers moeten maar een klein blokje omrijden om langs de Schelde te geraken. Fietspaden worden verhard, al dan niet verlicht. Dit kan niet in VEN-gebied. Bovendien is deze meander belangrijk voor foeragerende Rosse Vleermuizen, net als watervleermuis, laatvlieger, ... Vleermuizen zijn lichtschiuw. De Alvey site is een tamelijk donkere zone. Door hier veel wooneenheden te zetten zal de verstoring flink toenemen. Zowel lichthinder, als geluidshinder. Dit moet goed onderzocht worden en er moeten de gepaste maatregelen hiervoor komen. R70

Antwoord:

Het pad langs de meander zal enkel toegankelijk zijn voor voetgangers. Dit wordt in de scopingnota aangepast. Er zal bij de opmaak van het plan-MER rekening gehouden worden met mogelijke verlichting en activiteit (geluid alsook beweging), en de mogelijke impact hiervan op het VEN-gebied en de bijzondere fauna.

2.2.3. Specifieke reacties

Hieronder volgen nog enkele specifieke reacties die niet aan een concreet deelplan gekoppeld zijn. Ze worden per thema opgesomd.

Wonen

De bestaande woonbehoeftestudie (Solva) toont aan dat er tot 2027 geen nood is aan bijkomende woningen. Van deze beleidsoptie kan slechts afgeweken worden via reconversieprojecten of nieuwe aansnijdingen voor zover goed gesitueerd inzake mobiliteit en publieke voorzieningen. In diverse ruimtelijke plannen en beleidsverklaringen werd telkens uitdrukkelijk vermeld dat de verdichting via kleinschalige, gedifferentieerde woonprojecten in de diverse deelgemeenten zou uitgewerkt worden.

De 3 sites van het GRUP Linkeroever voldoen geenszins aan deze criteria; alleen al de slechte verkeersontsluiting is een grote hinderpaal. R52

Antwoord:

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften in de komende jaren. De site Santens ligt binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Ook de delen van de site Alvey waarop woonontwikkelingen worden voorgesteld, liggen binnen het stedelijk gebied. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk.

Of het voorgestelde programma en aantal woningen ook haalbaar zijn, zal o.a. uit het milieueffectenonderzoek moeten blijken. Tijdens dit onderzoek wordt ook mobiliteit grondig bekeken.

Bedrijvigheid

De bestaande ruimtelijk-economische studie (Solva) schat de ruimtebehoefte voor bedrijvigheid tot 2030 op 24,7 ha. Het thans bouwrijpe arsenaal bedraagt 29,3 ha, alzo is er tot 2030 voldoende bedrijventerreinen beschikbaar. Hier valt op te merken dat doorheen de jaren de industrieterreinen onoordeelkundig ingevuld werden door kantoren, grasvlaktes, parkeerterreinen, baanwinkels,... Op het bedrijventerrein Coupure - dat ontworpen werd voor watergebonden bedrijven - vestigde zich geen enkel bedrijf dat de Schelde voor aan- of afvoer van grondstoffen of producten gebruikt of het Scheldewater als proces- of reinigingswater aanwendt. De ruimtelijke planning voor economische activiteiten is gekenmerkt door een gigantische versnippering van bedrijventerreinen, ruimteverspilling en foutieve planning. R52

Antwoord:

Het is de doelstelling dat de steenbakkerij Vande Moortel en de activiteiten die er eventueel na een stopzetting zouden kunnen komen, een watergebonden karakter hebben. Dit wordt momenteel voorgesteld en zal in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP worden vastgelegd. Als het GRUP van kracht is, zullen de stedenbouwkundige voorschriften het toetsingskader vormen voor het afleveren van een vergunning.

Dat de bedrijven op het terrein 'Coupure' nu niet alle gebruik maken van het water heeft te maken met het feit dat binnen de huidige bestemming van dat terrein (recreatiegebied) geen vergunning voor een kade-infrastructuur kan afgeleverd worden. Het terrein 'Coupure' wordt momenteel herbestemd in het PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde'. Conform de scopingnota van dat PRUP blijft de zone langs de Schelde daar weldegelijk voorzien voor watergebonden bedrijvigheid.

We stellen ons in de eerste instantie vragen bij de invulling van het GRUP Linkeroever waarbij ruimte voor bedrijvigheid en ontginningsgebied wordt omgezet naar ruimte voor groen en wonen. In de startnota en planningsprocessen wordt verwezen naar de woonbehoeftestudie en de ruimtelijk-economische studie, beide uitgevoerd in 2018 door intercommunale Solva.

Uit de woonbehoeftestudie blijkt dat Oudenaarde de komende jaren geen nood heeft aan extra ruimte om bewoning mogelijk te maken. Ten hoogste moet er aan reconversie gewerkt worden om een veranderende demografische samenstelling op te vangen. Dit kan echter op het bestaande areaal.

De ruimtelijk-economische studie wijst op een netto-ruimtenood aan industriegrond van 24,7 ha tegen 2030, waarvan al 19,5 ha nodig zal zijn tegen 2025. Van het in deze studie vermelde aanbod van 26,8 ha bevindt zich het overgrote deel, namelijk 25,9 ha op de site Santens. Hiervan wordt volgende de voorliggende plannen 19,8 ha omgezet naar gebied voor wonen en groen.

Binnen het plangebied is 95% van de ruimte momenteel bestemd voor bedrijvigheid en ontginningsgebied. In de plannen wordt dit gereduceerd naar 42% bestemd voor bedrijvigheid. Bovendien dienen we er nog rekening mee te houden dat bij de invulling van deze ruimte er wellicht strikte voorwaarden zullen opgelegd worden naar type activiteit en mobiliteitsbewegingen, waardoor heel wat bedrijven zich hier niet zullen kunnen vestigen.

In de plannen wordt nergens aangegeven hoe en waar deze ruimte voor industrie zal gecompenseerd worden. Het is duidelijk dat door dit plan het tekort aan bedrijfsruimte in belangrijke mate zal vergroten.

Het GRUP Linkeroever voorziet in het plangebied 7,4 ha voor wonen, alhoewel de woonbehoeftestudie duidelijk aangeeft dat er geen nood is aan bijkomende ruimte voor wonen. Het GRUP vult dus een ruimtebehoefte in die er niet is, door industrieruimte te schrappen waar net wel een netto-nood aan is. Dit uitgangspunt kunnen wij niet onderschrijven zolang er geen bijkomende industrieruimte voorzien wordt om de toekomstbehoefte in te vullen, inclusief de compensatie voor het ruimteverlies dat door dit GRUP gecreëerd wordt.

We vragen dan ook in het GRUP een duidelijke ruimtebalans op te nemen om de geschrapte ruimte voor bedrijvigheid te kwantificeren en aan te geven waar, hoe en wanneer de geschrapte ruimte voor bedrijvigheid zal gecompenseerd worden. R42

Antwoord:

In de reactie wordt aangegeven dat haast alle ruimte voor bedrijvigheid en ontginningsgebied wordt omgezet naar ruimte voor groen en wonen. Bijkomend wordt aangegeven dat er voor de ruimte die er voor bedrijvigheid is, wellicht nog strikte voorwaarden zullen worden opgelegd, waardoor heel wat bedrijven zich hier niet zullen kunnen vestigen.

Deze vaststellingen zijn te nuanceren en te weerleggen:

- *Sommige delen van het ontginningsgebied kunnen niet ontgonnen worden omwille van de te beperkte omvang of omdat er reeds een bos aanwezig is.*
- *Ontginningsgebied is in de feiten na ontginning natuurgebied.*
- *Met voorliggend GRUP stellen we voor om een bestaand bedrijf (Steenbakkerij Vande Moortel) in een zone met nabestemming natuur te laten uitbreiden.*
- *Op vandaag ligt de site Santens volledig in een zone voor milieubelastende industrie. De ontwikkeling van deze site zou – gelet op de ligging nabij woongebied en de huidige ontsluiting – op vandaag ook geen evidentie zijn. Hier zouden ook strikte voorwaarden aan gekoppeld zijn.*
- *Hoewel de site Alvey volgens het BPA een zone voor KMO is, is ze volledig omsloten door woningen en grenst ze aan een natuur- en VEN gebied. Indien de bestemming KMO zou blijven bestaan, zouden er ook aan de ontwikkeling van deze site strikte voorwaarden gekoppeld zijn.*

Zoals de ruimtelijk-economische studie aantoont, is er op vandaag geen behoefte om bijkomende zones te herbestemmen naar regionale bedrijvigheid. Hierbij werd al rekening gehouden met het deels schrappen van de site Santens als ruimte voor (regionale) bedrijvigheid. Om een zicht te krijgen op de behoefte na 2030, zal de ruimtelijk-economische behoeftestudie in 2024 geactualiseerd worden. Alleen als uit die actualisatie zou blijken dat er na 2030 nog behoefte aan ruimte voor regionale bedrijvigheid zou bestaan, wordt op dat moment een geïntegreerd planningsproces met het hieraan gelinkte alternatievenonderzoek voor de participatieve opmaak van een PRUP voor het herbestemmen van een zone naar regionale bedrijvigheid opgestart.

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften in de komende jaren. De site Santens ligt binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Ook de delen van de site Alvey waarop woonontwikkelingen worden voorgesteld, liggen binnen het stedelijk gebied. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk.

Er worden in dit GRUP geen bijkomende plangebieden opgenomen om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen. Dat is niet noodzakelijk omdat het om reconversieprojecten gaat binnen stedelijk gebied, waar een aanbodbeleid kan gevoerd worden. Het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden zal verder bekeken worden bij de

opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. De Stad hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten.

In de loop van het verdere planningsproces zal een gedetailleerde ruimtebalans opgemaakt worden.

Wij hebben ook vragen bij het mobilitéitsaspect van het plan. Als reden voor deze herbestemming worden onder meer mobiliteitsargumenten – zoals de ontsluiting van de locatie – gebruikt. Deze hypothese is onvoldoende onderbouwd en dus betwistbaar.

Door de beperkte wegontsluiting wordt ervoor gekozen om geen regionaal bedrijventerrein aan te leggen. De KMO-zone wordt voorbehouden voor KMO's en economische activiteiten die geen en/of niet veel vervoer genereren.

De plannen voorzien wel 500 bijkomende wooneenheden op de site. Met gemiddeld 1.2 wagens per woning gaat het over zo'n 1200 autobewegingen per dag. Hier hebben we dan nog zeer voorzichtig gerekend, met slechts 2 autobewegingen per wooneenheid per dag, in de praktijk zal dit wellicht een heel stuk hoger zijn.

Wij zien dus geen bewijs dat de ontsluiting beter geschikt is voor een woonprogramma dan voor een bedrijvigheidsprogramma. *R42, R66*

Antwoord:

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de start- en scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Doel van het milieueffectenrapport is om in een vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen. Eén van deze disciplines is mobiliteit.

Tijdens het mobiliteitsonderzoek zal onderzocht worden welke de mobiliteitseffecten zijn van:

- De bestaande toestand*
- De huidige bestemming, in dit geval de bestemming bedrijvigheid.*
- Het voorstel van nieuwe situatie*

Naar aanleiding van dit onderzoek zal blijken of en welke mobiliteitseffecten er zijn. Op basis daarvan kan het plan nog aangepast worden, kunnen er extra ontsluitingsscenario's onderzocht worden en/of moeten er milderende maatregelen genomen worden.

Kleine ondernemingen, dat klinkt natuurlijk een stuk beter dan de huidige inkleuring als zone voor milieubelastende industrie. Maar laten we het toch even nuchter bekijken. Er wordt niet gespecificeerd welke activiteiten er toegestaan worden. Die kleine of grotere ondernemingen zouden dus bedrijven kunnen zijn die bijvoorbeeld lawaai veroorzaken, of die 's nachts actief zijn. Dat kan niet de bedoeling zijn in de onmiddellijke omgeving van een dicht bewoonde wijk. Kan men voorwaarden stellen in verband met rusttijden of geluidsniveaus?

Men spreekt van "activiteiten die geen zwaar of veel verkeer genereren". Maar wat betekent dit dan concreet en hoe kan men afdwingen dat er geen toename van het autoverkeer en zwaar verkeer in de omgeving ontstaat? Wat met de parkeerdruk in de omliggende straten? Concreet: wat kan en wat kan niet: winkels, horeca, kantoren, opslagruimte, zware activiteiten, vervuilende activiteiten? Dit wordt nergens verduidelijkt. *R52*

Antwoord:

Op deze locatie wordt voorgesteld om bedrijven die zwaar verkeer generen - zoals een logistiek bedrijf die haar transport via vrachtwagens doet - te verbieden. Ook grootschalige detailhandel is hier niet wenselijk. Bij de opmaak van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften zal verduidelijkt worden wat er kan en wat niet. Bij de vergunningsaanvraag zal een bedrijf dat zich daar wil vestigen moeten aangeven welk type bedrijf het is en welk mobiliteitsprofiel het heeft.

Bij het milieueffectenonderzoek zal worden onderzocht welke van de voorgestelde activiteiten haalbaar zijn en/of welke beperkingen er dienen opgelegd te worden in het RUP. Eén van de te onderzoeken onderwerpen is de discipline mobiliteit, maar ook de afgeleide effecten hiervan op geluid, lucht en mens-gezondheid zijn van belang. Op basis van de resultaten kan het voorstel aangepast worden en/of milderende maatregelen genomen worden. Zoals bijvoorbeeld een expliciet verbod van bepaalde activiteiten, etc. (Nieuwe) bedrijven moeten sowieso steeds voldoen aan de toepasselijke geluidsvoorwaarden uit de milieuwetgeving Vlare II, en dit voor alle beoordelingsperiodes van het etmaal, namelijk de dag, de avond en de nacht.

Plan-MER

Een deskundige en uitgebreide evaluatie van de verkeersstromen, verkeersontsluiting,... dient te kaderen in de nieuw op te maken mobiliteitsstudie voor gans Oudenaarde. Geen patchwork, een globale mobiliteitsvisie is noodzakelijk ten einde doorschuiven van hinder tussen de wijken te voorkomen.

De evaluatie van de milieu-impact en de milderende maatregelen is schraal. De exacte bedrijfsactiviteiten op deze KMO- / industriezones zijn thans ongekend, waardoor de aard en soort van hinderaspecten voor natuur en milieu onmogelijk in te schatten zijn. Een strikte omschrijving van de toegelaten bedrijfsactiviteiten is essentieel voor een efficiënte en realistische beoordeling. Zo bijvoorbeeld zijn de afstandsnormen ten aanzien van habitatrictlijngebieden, vogelrichtlijngebieden, erkende natuureservaten, natuurgebieden, VEN- en IVON-gebieden thans niet te evalueren. Ook de bijkomende stikstofdepositie kan niet ingeschat worden.

Een Plan-MER (milieueffectrapportering) voor het globale project en project-MER's bij afzonderlijke aanvragen voor omgevingsvergunningen zijn onontbeerlijk voor evaluatie en beslissingen.

Verder is het gelijktijdig opmaken en evalueren van het nieuwe mobiliteitsplan en dit plan-MER, gelet op de urgente mobiliteitsproblematiek eveneens onontbeerlijk. R52

Antwoord:

De in de startnota voorgestelde ontwikkelingen worden in het verdere planningsproces aan een milieueffectenonderzoek onderworpen (plan-MER). Dit plan-MER wordt door erkende deskundigen opgemaakt. In de start- en scopingnota wordt uitgelegd hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal worden gevoerd. Op planniveau zijn veel elementen naar specifieke invulling nog niet gekend, evenwel kan o.b.v. specifieke aannames al een goed beeld gekregen worden van de mogelijk te verwachten effecten, wanneer deze (aanzienlijk) negatief kunnen zijn, en welke maatregelen al dan niet nuttig zijn. De kwetsbaarheden van het studiegebied kunnen m.a.w. mee bepalen welke programma, of welke activiteiten haalbaar zijn, en welke niet. Noodzakelijke maatregelen zullen onderwerp zijn van het RUP (bijv. aanpassing van het programma, type bestemming, stedenbouwkundige voorschriften, ...), andere maatregelen kunnen verder gedetailleerd worden bij de uitwerking van projecten en de vergunningsaanvragen hiervoor. Doel van het plan-milieueffectenrapport is om in dit

vroeg stadium eventueel mogelijke schadelijke effecten van het GRUP Linkeroever voor het milieu in kaart te brengen en waar noodzakelijk hierop al te anticiperen.

Tussen dit plan en de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan zal er ook een wisselwerking zijn.

De effecten op natuur worden waar mogelijk zo concreet mogelijk ingeschat en beoordeeld, en dit op basis van de gegevens en aannames die voorhanden zijn. Andere disciplines zoals de discipline mobiliteit en vervolgens de discipline lucht leveren input voor wat betreft de verkeersemmissies. De discipline lucht bekijkt tevens andere verbrandingsemmissies, vooral voor de steenbakkerij. Het klopt inderdaad dat hoe gedetailleerder de planinvulling vastgelegd wordt, hoe gedetailleerder de effectenbeoordeling kan gebeuren. Anderzijds is een plan ruimer dan de projecten die hierin kunnen gerealiseerd worden, en is enige flexibiliteit voor die latere invulling ook nodig.

Een wetenschapper kan aan de hand van projecties en modellen perfect inschatten wat het effect is op de mobiliteit. Zo is er sprake van 500 woningen op de site SANTENS en 100 op de site ALVEY. De impact daarvan berekenen op de mobiliteit kan niet moeilijk zijn als dit aan de juiste persoon wordt gevraagd. R73

Antwoord:

In de discipline mobiliteit zal beroep gedaan worden op het provinciaal verkeersmodel dat beheerd wordt door het departement MOW en waarbij op een wetenschappelijk onderbouwde manier ramingen worden gemaakt van de verkeersgevolgen van de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.

De cumulatieve effecten op – niet limitatief – de disciplines mobiliteit, het watersysteem, biodiversiteit, de luchtkwaliteit, mens-gezondheid, geluid of trillingen van de ontwikkeling van de sites Santens, Vande Moortel en Alvey moeten ook met andere geplande of in ontwikkeling zijnde projecten in de omgeving onderzocht worden.

Voorbeelden van andere projecten zijn:

- Saffrou: op dit ogenblik is de bouw van de eerste fase van Saffrou volop bezig in totaal 265 nieuwe wooneenheden
- RUP Stationsomgeving: de startnota werd voorgesteld en toegelicht op de commissie van de burgemeester van 7 oktober 2020. In het minimale scenario voorziet dit RUP 443 bijkomende wooneenheden
- Momenteel lopen er aanvragen voor het vervangen van eengezinswoningen in het centrum door een nieuwbouw met meergezinswoningen: Wijngaardstraat (34 wooneenheden), Burg-schelde (20 wooneenheden), Kasteelstraat / Margaretha van Parmastraat (10 wooneenheden), Galgestraat (13 wooneenheden). De bouw van 17 appartementen op de plaats waar hotel De Rantere stond (Jan zonder Vreeslaan) is momenteel bezig.

Het volstaat niet om enkel “de cumulatieve effecten van de drie deelgebieden” te ramen “om een correcte inschatting te maken van de verkeerseffecten van de drie deelgebieden” (p. 83 van de startnota).

Bij de opmaak van het plan-MER moet voor alle disciplines ook met Saffrou, met het RUP Stationsomgeving en andere geplande stadsinbreidingsprojecten rekening gehouden worden. Enkel en alleen de herontwikkeling van de sites Santens, Saffrou en de stationsomgeving – alle drie gelegen in centrum van de stad – betekent meer dan 1200 bijkomende wooneenheden. De woonkernen in Eine, Bevere en Leupegem slibben vandaag al dicht tijdens de spitsuren. Het is vandaag nog helemaal niet duidelijk hoe woonkernen meer leefbaar zullen gemaakt worden, hoe ze van doorgaand verkeer zullen ontlast worden. Hoe kan het verkeer vlot getrokken worden als bij het bestaande verkeer nog eens het

verkeer gegenereerd door de bewoners van 1200 bijkomende wooneenheden moet opgeteld worden? Welke impact zal al dat bijkomende verkeer hebben op de woonkwaliteit, luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en de gezondheid van de inwoners van de stad? R66

Antwoord:

In het milieueffectenonderzoek worden de cumulatieve effecten van ontwikkelingen in de omgeving (buiten de plangebieden zelf) voor zover relevant en voldoende gekend meegenomen. De grotere ontwikkelingen die mogelijks een impact hebben, worden zeker meegenomen. Kleinschalige verdichtingsprojecten in het centrum zijn niet zo relevant. In de discipline mobiliteit worden zeker volgende lopende projecten meegenomen:

- *Project Saffrou*
- *Project Scheldekop*
- *Project Watermolenstraat*
- *Uitbreiding bedrijventerrein Bruwaan-Noord.*

De raadpleging van het RUP Stationsomgeving heeft nog niet plaatsgevonden. Als er in dit dossier verdere stappen worden gezet, wordt dit tijdens dit planningsproces meegenomen..

De vervuilingen op de Santens-site (> OVAM) moeten deel zijn van het vervolg op deze startnota en het MER-onderzoek. De dossiers zijn opvraagbaar bij OVAM en moeten publiekelijk toegankelijk worden gemaakt. R83

Antwoord:

In het plan-MER zal de bestaande situatie in kaart gebracht worden, waarbij onder meer gekeken zal worden naar reeds gekende vervuilingen op basis van reeds uitgevoerde onderzoeken. Er wordt tevens onderzocht wat de impact van het plan is op mogelijk reeds aanwezige verontreinigingen, volgens de methodiek besproken in Hoofdstuk 13. Waar nodig worden randvoorwaarden geformuleerd.

De extra woningen die men beoogt, zullen meer verkeer genereren die additionele stikstof-verspreiding zal veroorzaken naar de nabijliggende VEN-gebieden en HABITAT2000-gebieden. Een remediëring dringt zich hier op. De huidige stikstof-verspreiding in 't Bos van Ename is hierbij gekend. Wegens het stand-still principe mag dit niet worden overschreden. R83

Antwoord:

Verzuring en vermesting zullen meegenomen worden in de discipline biodiversiteit. Er wordt tevens een verscherpte natuurtoets en een passende beoordeling opgesteld. Dit werd in de scopingnota verduidelijkt in het betreffende hoofdstuk.

Er wordt één MER-deskundige voor de disciplines 'Ruimtelijke Aspecten' en 'Mens-Mobiliteit' en 'Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie' voorgesteld. Volgens de lijst van MER-deskundigen is deze persoon geen deskundige voor bouwkundig erfgoed en archeologie. Daarvoor moet al een andere MER-deskundige worden aangesteld. R83

Antwoord:

Overeenkomstig artikel 4.2.9 van het DABM moet het plan-MER worden opgesteld o.l.v. een erkende MER-coördinator. De erkende MER-coördinator waakt erover dat de samenstelling van het team van medewerkers het mogelijk maakt om het plan-MER op te stellen in overeenstemming met het MER-richtlijnenboek en met inhoudsafbakening en bijzondere richtlijnen, vermeld in artikel 4.2.8, § 6. Er moet niet voor elke discipline of deeldiscipline een erkende MER-deskundige voorzien worden. Voor dit plan-MER is het deeldomein landschap een sleuteldiscipline, maar de deeldomeinen bouwkundig erfgoed en archeologie zijn dat niet. Daarom zal de deskundige landschap ook de deeldomeinen bouwkundig erfgoed en archeologie voor zijn rekening nemen, hoewel hij daarvoor niet erkend is.

Patrick Maes is lid van de PROCORO van Oost-Vlaanderen en heeft reeds adviezen en opmerkingen mogen geven over het masterplan en ontwikkeling van deze GRUP op 13/03/2018; 12/06/2018; 14/05/2019; 10/03/2020 (GECORO van stad Oudenaarde is slechts 3 maal geïnformeerd op 06/03/2018; 12/06/2018; 15/05/2020 voor deze gemeentelijke RUP). De gunning van de MER-deskundigen werd bij Deputatie van Oost-Vlaanderen beslist op 19/12/2019 dus vóór de laatste PROCORO van 10/03/2020 waar Patrick Maes aanwezig was.

Het feit dat hij als lid van de PROCORO mee advies heeft gegeven bestaat er een kans dat hij een invloed heeft gehad op dit advies waardoor hij niet als onafhankelijke kan worden beschouwd. Een wraking van Patrick Maes als MER-deskundige is dan ook een logische keuze.

Door verschillende dossiers in de omgeving waarbij hij was aangesteld als MER-deskundige of als studie bureau, kan men additioneel zeggen dat zijn neutraliteit in vraag wordt gesteld.

Patrick Maes is blijkbaar nu aangesteld om het nieuwe mobiliteitsplan van Oudenaarde te organiseren na het ontslag van de mobiliteitsambtenaren. Dit maakt dat zijn onafhankelijkheid zeker in vraag wordt gesteld. Zeker na de opschorting van de voorbereidingen voor het nieuwe mobiliteitsplan door een ander bureau. R83

Antwoord:

Dhr. Patrick Maes was voor de gunning van de opdracht voor het plan-MER niet als een opdrachthouder betrokken bij het dossier. Op de vergadering van 10 maart 2020 werd enkel een toelichting gegeven over het GRUP Linkeroever. De leden van de PROCORO konden enkel vragen stellen. Er heeft geen beraadslaging en dus advies plaatsgevonden.

Het aangeduide team van MER-deskundigen is weldegelijk onafhankelijk. Dat een deskundige ook betrokken was bij andere dossiers in de omgeving of bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan doet hieraan geen afbreuk.

Ik stel mij vragen bij Luc De Mey die lid is van de PROCORO Oost-Vlaanderen en GECORO Oudenaarde in het kader van adviezen en opmerkingen tijdens besprekingen in deze adviesraden. R83

Antwoord:

Op basis van deze reactie is het onduidelijk welke vragen er bij Dhr. Luc De Mey zijn. Het spreekt voor zich dat de deontologische code van deze adviesraden wordt nageleefd.

Er is sprake van een 'circulair' Scheldepark en duurzaamheidsprincipe maar dan is het eigenlijk wel raar dat klimaat niet als een afzonderlijke discipline wordt opgenomen. Ik verwacht daarom een degelijke gemotiveerde uitspraak (klimaatreflex). R83

Antwoord:

In de startnota wordt op pagina 76 duidelijk vermeld dat klimaat wordt meegenomen bij de milieueffectenbeoordeling. Klimaat strekt zich over verschillende disciplines heen. Er werd in de startnota aangegeven dat de bevindingen met betrekking tot klimaat uit de disciplines gebundeld zullen worden in een apart hoofdstuk 'klimaat'.

Pagina 76 van de startnota: Waarom wordt de discipline 'trillingen' niet opgenomen in de lijst? R83

Antwoord:

Trillingen valt onder de discipline geluid. In de scopingnota wordt dit verduidelijkt.

Schrappen woonuitbreidingsgebieden

Kan er worden toegevoegd dat het woonuitbreidingsgebied Nederename deels in mogelijks overstromingsgevoelig gebied ligt. R22

Antwoord:

Er worden in dit GRUP geen bijkomende plangebieden opgenomen om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen. Dat is niet noodzakelijk omdat het om reconversieprojecten gaat binnen stedelijk gebied, waar een aanbodbeleid kan gevoerd worden. Het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden zal verder bekeken worden bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. De Stad hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten. Het hoofdstuk werd in de scopingnota geschrapt.

Het woonuitbreidingsgebied Nederename bevat voor een stuk biologisch waardevol bos en een complex van biologisch minder waardevolle en biologisch zeer waardevolle elementen. De vraag dient gesteld te worden of het opportuun is om het kleinstedelijk gebied uit te breiden, ten koste van biologisch waardevol gebied. Zeker nu het de doelstelling is van de Vlaamse overheid om de hoeveelheid bosoppervlakte sterk uit te breiden. Het gebied ligt op onderstaande grondtypes: Ldc, Ldp en Lep (het stuk bos)

Vooraf het grondtype Ldp staat bekend als zeer goede akkerlandbodem, is het dan verstandig om dit grondtype te bebouwen?: Bron: eenduidige legende van de digitale bodemkaart "Serie Ldp matig gleyige gronden op zandleem zonder profielontwikkeling. De bovenlaag is zwaar zandleem. Het zandleemde en het onderliggend stroomzand (z) zijn kalkhoudend. Met uitzondering van de bovengrond komen in gans het profiel roestverschijnselen voor. Het onderliggend Pleistoceen zand is vaak licht kalkhoudend (0,1 tot 0,4% CaCO₃) als gevolg van kalkinfiltratie uit de bovenliggende horizonten. De waterhuishouding is gunstig; soms noteert men wateroverlast in de winter. Deze Ldp gronden zijn zeer goede akkerlandbodems en goede weilanden komen er op voor." R22

Antwoord:

Er worden in dit GRUP geen bijkomende plangebieden opgenomen om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen. Dat is niet noodzakelijk omdat het om reconversieprojecten gaat binnen stedelijk gebied, waar een aanbodbeleid kan gevoerd worden. Het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden zal verder bekeken worden bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. De Stad hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten.

Er is geen enkele garantie dat naast het uitbreiden van de steenbakkerij en het bouwen van woningen op de sites Santens en Alvey de natuur versterkt wordt en dat er woongebieden en / of woonuitbreidingsgebieden geschrapt worden. R66

Antwoord:

Zie vorig antwoord. Wat betreft de ontginningsputten wordt er in de het verdere planningsproces een overeenkomst gemaakt met de Steenbakkerij die de realisatie van de natuurgebieden moet garanderen.

Groen

In Eine is momenteel geen groen plaatsje/park waar gewandeld kan worden. Misschien kan er op het ontginningsgebied een park gerealiseerd worden waar ook voorbijgangers op het jaagpad kunnen uitblazen. R89

Antwoord:

De (nog niet ontgonnen) ontginningszones gelegen langsheen linkeroever liggen in de correcte bestemming en zijn niet opgenomen in een deelplan. Er wordt een overeenkomst gemaakt voor de ontginningsputten waarbij verschillende aspecten worden meegenomen. Of en welke ontginningsgebieden toegankelijk worden, wordt in het verdere planningsproces bekeken en vastgelegd.

Een concrete groennormering is momenteel in het voorstel niet vastgelegd. -> Waarom werd dit nog niet vast gelegd? R61

Antwoord:

De startnota geeft het startsein voor een planningsproces. Het plan an sich moet dus nog vorm krijgen o.b.v. onderzoek. Momenteel zijn de grote groene zones al in de plannen duidelijk. In het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften is het de bedoeling om dit juridisch vast te leggen. Het exact bepalen van de groennormering vraagt bijkomend onderzoek.

In de infobrochure heeft men veel aandacht voor fietspaden en wandelpaden. Dit is zeker een goed idee, maar men dient wel rekening te houden dat veel van deze gebieden nabestemming natuur hebben. Verlichting is dus uit den boze en ook zorgen de huidige wandel- en fietspaden voor teveel versnippering in het "landschapspark" waardoor er eigenlijk weinig soorten tot broeden kunnen komen door teveel verstoring. Deze fiets- en wandelpaden zullen anders moeten ingericht worden, zodat er ook zones voorzien zijn die zorgen voor de nodige rust- en foerageergebieden voor zoogdieren en vogels. R68

Antwoord:

Er wordt in de start- en scopingnota algemeen aangegeven dat er voldoende aandacht moet zijn voor de trage weggebruiker (fiets en voetganger) en dat er logische trage verbindingen moeten voorzien worden. Er zullen later op het grafisch plan indicatieve verbindingen worden aangeduid.

Het pad langs de meander zal enkel toegankelijk zijn voor voetgangers. Dit wordt in de scopingnota aangepast. Er zal bij de opmaak van het plan-MER rekening gehouden worden met mogelijke verlichting en activiteit (geluid alsook beweging), en de mogelijke impact hiervan op het VEN-gebied en de bijzondere fauna.

De startnota is onduidelijk wie eigenaar wordt van het landschapspark; toegangswegen; parkings; interne wegen (onteigeningsplannen?). Deze kennis is voor het publiek noodzakelijk in verband met kostenbaten. R83

Antwoord:

Wellicht zullen sommige delen zoals delen landschapspark en wegenis worden overgedragen aan de stad. Dit aspect wordt in het verdere planningsproces bekeken.

Nood aan totaalplan

De plannen moeten niet enkel de garantie bieden dat projectontwikkelaars veel woningen kunnen optrekken. Integendeel, dit moeten plannen worden die qua ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en mobiliteit toekomstgericht zijn, en een voorbeeld voor onze stad en andere steden. Er is nood aan een totaalplan dat de ganse stad en haar bevolking ten goede komt. R44, R68

Antwoord:

De plannen hebben als doelstelling het garanderen van kwaliteitsvolle en duurzame ontwikkelingen waar er ruimte is om te werken, te wonen en te ontspannen. Er is weldegelijk

een voorafgaandelijk totaalplan voor de voorgestelde ontwikkelingen, namelijk het door gemeente- en provincieraad goedgekeurde 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark'. Voorliggend voorstel en de opmaak van dit GRUP zijn een doorvertaling hiervan.

De stad is verder ook van plan om een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan op te maken. Ze hoopt daar in het voorjaar van 2022 mee te kunnen starten.

Op de site SANTENS en ALVEY ontnemen van ca. 22 ha. aan bedrijventerrein kan geen rechten doen ontstaan – en/of een excuus zijn – om op andere plaatsen, zoals rondom De Bruwaan en Ring II, bijkomende ruimte aan te snijden voor bedrijven.

Men kan geen vrije ruimte ontnemen om daarna te stellen dat er geen vrije ruimte meer is. Indien de Stad kiest voor een bepaalde optie, zoals hier het omvormen van bedrijventerreinen naar woongebied, dan moet zij er ook de consequenties van dragen. Daarenboven doet zij dit dan nog in een periode waarin een studie lopende is op zoek naar nieuwe bedrijventerreinen ... terwijl de SOLVA studie aantoont dat er geen nood is.

Er is een totaalaanpak nodig. Nu werkt men volgens de 'salami-techniek', waarbij via een doordachte strategie gepoogd wordt om finaal te bekomen wat initieel onmogelijk is.

Nu lopen verschillende projecten en plannen tegelijk die met elkaar strijden of, en dat maakt het inderdaad pervers, hun noodzaak verantwoorden doordat de ene ontnemt waar de andere zich op beroept. R72, R73

Antwoord:

Dat er nog andere ruimtelijke projecten lopende zijn, is onvermijdelijk. Dit wil echter niet betekenen dat projecten strijdig zijn. De lopende ruimtelijke projecten worden integendeel op elkaar afgestemd. Rond Bruwaan en Ring II worden op dit moment geen uitbreidingen voor bedrijvigheid voorzien. Er is immers geen behoefte aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid, ook al worden delen van de sites Santens en Alvey voor bedrijvigheid geschraapt.

De omzetting naar woongebied mag niet betekenen dat open ruimte wordt aangesneden om nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen. De bemerkingen over woonbehoefte, het schrappen van woongebieden en woonuitbreidingsgebieden, de schaalgrootte en draagkracht die hierboven bij de plannen voor de site Santens werden gemaakt, zijn ook van toepassing op de site Alvey. R66

Antwoord:

Zie vorig antwoord.

Compenseren natuurgebied

Als men door de Oliehoek een verbindingsweg zou aanleggen verwachten we ook compensaties voor het verlies en versnippering van natuurgebied dat nu planologisch is bepaald. Een voorstel van natuurcompensatie moet deel worden van de scopingnota en de volledige realisatie moet voorzien zijn vóór het aansnijden van de Oliehoek. R68, R69, R83

Het niet te ontginnen bosgebied aan de Oliehoek ten westen van het recyclagepark is gekenmerkt door een productiebos met paardenpiste maar met nog belangrijke restpopulatie van o.a. het zeldzame zomerklokje. Onder herbestemming naar natuur wensen we dan ook een effectieve omzetting naar natuur met sterke toename aan natuurwaarden. R69

De nieuwe verbindingsweg en de uitbreiding van Vande Moortel zou aangelegd worden in ontginningsgebied met nabestemming natuur. Dit kan duidelijk niet zonder compensatie. Men heeft destijds toegestaan dat men mocht ontginnen, op voorwaarde dat de nabestemming natuur was. Dit ligt dus vast. Hier moet natuur komen. Indien men wenst om hier toch industriegebied van te maken of wegen aan te leggen, dan moet dit zeker gecompenseerd worden. Hier is totaal geen sprake van. Ook de buffer voorzien rond de site van Vande Moortel kan niet in nabestemming natuur. De parking, toegangswegen en vijvers die gebruikt worden als waterbuffering horen hierbij ook tot dit industriegebied omdat ze zo geen deel kunnen zijn van natuur zoals normaal is vastgelegd. Wij verwachten bij gunning de nodige natuurcompensatie en dus moet een voorstel van natuurcompensatie deel worden van de scopingnota en de volledige realisatie moet voorzien zijn vóór de uitbreiding van Vande Moortel. *R68, R69*

De ontginningszones hebben momenteel nabestemming natuur. Dit moet ook zo blijven (indien niet, moet dit gepast gecompenseerd worden). *R70*

Algemeen antwoord op bovenstaande reacties:

We bekijken welke delen van het landschapspark we een echte natuurbestemming (met recreatief medegebruik) kunnen geven. We denken bv. aan de omgeving van de meander op de site Alvey (VEN en direct aansluitend bij VEN waar we ook bijkomende feitelijke natuur voorzien) en de vijver op de site Santens.

Adviesraden

Vooreerst moet deze startnota en latere nota's niet alleen als informatie worden voorgelegd op de stedelijke milieuraad zoals gemeld in de procesnota maar verwachten we ook een advies van deze stedelijke milieuraad omdat de wensen en verzuchtingen in de startnota impact zullen hebben op milieu, mens, fauna en flora. *R69*

Antwoord:

De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO) is de enige gemeentelijke adviesraad die officieel advies moet uitbrengen bij de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De andere adviesraden kunnen uiteraard vrijblijvend en op eigen initiatief een advies uitbrengen (cfr. advies seniorenraad).

Twijfels over juridische correctheid

Voor de Santens-site & Alvey-site zou men eerst moeten nagaan of elke historische eigendom-transfer en brownfield-aanvragen wel volgens de juridische regels hebben gelopen tussen het kluwen van vennootschappen. Het zou niet de bedoeling mogen zijn om (moedwillige) fouten te maskeren door een regularisatie in te voeren met deze gemeentelijke RUP 'Linkeroever'. Er zijn namelijk serieuze twijfels gerezen vanuit de archieven van enkele dossiers en mijn huiswerk. Sowieso hebben deze industriegronden tijdens hun expansie en werking financiële ondersteuning van overheden gekregen. En laten we wel wezen dit zijn recente industriezones en dus geen brownfields in de echte betekenis van het woord. Ik denk hierbij aan de historische Economische Expansie wetten; historisch Decreet Economisch Steunbeleid; historisch Decreet begeleiding van de begroting 2004; het Decreet

Ruimtelijke Economie met zijn uitvoeringsbesluiten; historische en huidige Europese wetgeving zoals bijvoorbeeld al of niet verplicht toe te voegen terugkooprecht bij een verkoopakte. Dit alles kan bijvoorbeeld invloed hebben op de kostenbaten en mogelijk verzuim van rechten en plichten ten voordele van derden. Een duidelijke publieke argumentatie/ motivatie met dubbele (neutrale) checks verwacht ik in een vervolg van deze startnota of tijdens de adviesronde van de startnota. R83

Antwoord:

De opmerking heeft geen betrekking op ruimtelijke of stedenbouwkundige aspecten of op de inhoud van de startnota.

Verder zijn de sites Santens en Alvey weldegelijk erkend als brownfieldsites. Voor de site Alvey is een brownfieldconvenant afgesloten, voor de site Santens zijn de onderhandelingen voor het afsluiten van een brownfieldconvenant lopende.

School

Er is sprake van een school die gevestigd is in de gebouwen van de site Santens. Deze hebben tot op vandaag geen rechtsgeldige vergunning voor deze functiewijziging. Er is wel een beslissing genomen door stad Oudenaarde na vele onzorgvuldigheden maar echter buiten de wettelijke beslissingstermijn. Deze beslissing kan tot op vandaag nog altijd voor de raad van state worden vernietigd. R83

Antwoord:

De site Santens is een zone voor milieubelastende industrie. De wetgeving voorziet dat sommige functies tijdelijk en onder voorwaarden op een locatie die niet zone-eigen is kunnen gerealiseerd worden. In dit geval een school in een zone voor industrie. Een school is een buurtondersteunende functie en kan tijdelijk in een industriezone vergund worden. De stad heeft hiervoor een tijdelijke vergunning verleend.

Participatie en communicatie

In de voorliggende startnota is helemaal niet duidelijk of er en, indien wel, op welke manier er rekening is gehouden met de ideeën en voorstellen die door de inwoners tijdens de participatiemarkten werden aangereikt. R66

Antwoord:

Het is niet mogelijk om alle ideeën mee te nemen omdat ideeën vaak tegenstrijdig zijn. Er is in de plannen gezocht naar de grootste gemene deler vanuit de aangebrachte zeer uiteenlopende ideeën.

Een burgerparticipatieplatform die mee aanschuift aan de beleidstafel (steeds meer in NL) om de toekomstvisie mee vorm te geven en te dragen is volgens mij een betere vorm van participatie, zoniet de echte ware vorm van participatief beleid. Voorlopig voelt het eerder aan als een verplichte “ronde” en om snel terug te keren naar de orde van de dag. R10

Antwoord:

Participatie is een belangrijk onderdeel van dit planningsproces. In de aanloop van dit GRUP werden bij de opmaak van het Ruimtelijk Raamwerk al verschillende participatiemomenten gehouden. Mensen konden al in een vroeg stadium voor de aanzet van het GRUP hun ideeën meedelen. Dit gaat verder dan de verplichte wettelijke participatiemomenten zoals de

raadpleging en het openbaar onderzoek. Het participatieproces heeft als doel om samen tot een gedragen visie te komen. Het is niet mogelijk om alle ideeën mee te nemen omdat ideeën vaak tegenstrijdig zijn. Er is in de plannen gezocht naar de grootste gemene deler vanuit de aangebrachte zeer uiteenlopende ideeën.

De Groen raadsleden benadrukken dat er ook meerdere bevestigingen en participatiemomenten met inwoners gehouden werden. Daaruit kwamen de bezorgdheden over de schaalgrootte en de mobiliteit naar voor, maar er was ook een duidelijke oproep naar meer groen en natuur. We lezen hiervoor nergens garanties in de plannen. We vragen ons dan ook af in welke mate is rekening gehouden met de wensen en bezorgdheden van de bewoners. Participatie mag er niet zomaar zijn voor de schijn.

We stellen ons de vraag waar alle voorstellen van de burgers naartoe zijn. Iedereen kon voorstellen doen wat er met de ruimte dat vrij komt kan gebeuren. Er zijn waarschijnlijk massaal veel ideeën naar boven gekomen. Jammer genoeg stellen we nu vast dat alle ideeën van tafel geveegd zijn en er enkel woningen gaan bij komen. Via verschillende bronnen horen we dat onderzoeken uitwijzen dat er geen noodzaak is aan bijkomende woningen in Oudenaarde.

We volgen dus niet echt meer in hoe de beslissing tot stand gekomen is. Zeker in combinatie met mobiliteit lijkt het ons dan wel zeer onzinnig om extra woningen te plaatsen. Misschien moeten de voorstellen van de bewoners er eens opnieuw bij genomen worden. We denken niet dat er veel voorstellen waren om gewoon alles vol te gaan bouwen... R51

Antwoord:

Vanaf de start van het project – tijdens de opmaak Ruimtelijk Raamwerk – werd veelvuldig geparticipeerd via verschillende participatierondes met verschillende stakeholders (zie procesnota). Dit participatieproces heeft als doel om samen tot een gedragen visie te komen. Het is niet mogelijk om alle ideeën mee te nemen omdat ideeën vaak tegenstrijdig zijn. Er is in de plannen gezocht naar de grootste gemene deler vanuit de aangebrachte zeer uiteenlopende ideeën.

Het grote pijnpunt van dit project is dat vertrokken wordt vanuit een commerciële vraag: de eigenaars van de betrokken sites SANTENS en ALVEY zijn projectontwikkelaars. Grondspeculanten die maximale winst willen verwezenlijken (wat ook hun doel is). Dit wordt ook toegegeven op p. 6 van het verslag van de participatievergadering d.d. 4 maart 2021. Op de vraag of er al gesproken is met eigenaars wordt bevestigend geantwoord: *“De eigenaars van de site Santens, de site Alvey en de steenbakkerij Vande Moortel zijn van bij het begin van dit planningsproces en het voorgaande traject betrokken. Er werden verscheidene werkvergaderingen gehouden en ze werden tijdens de ontwerp ateliers betrokken. Tijdens deze momenten werd samen gekeken naar wat er op de sites mogelijk zou kunnen zijn.”*

Alvast wat de sites SANTENS en ALVEY betreft, blijkt dat er geen andere mogelijkheid is bekeken dan het invullen voor bebouwing, omdat dit de grootste winst oplevert voor de eigenaar. En dit terwijl een participatiemoment “een raadpleging” moet zijn die tot doel heeft om “kennis en input” te vergaren, “om advies te vragen” en om “eventuele alternatieven te bepalen”. R73

Antwoord:

Er werd vanaf de start van het project met iedereen geparticipeerd. Er hebben meerdere overleg- en participatiemomenten plaatsgevonden met verschillende stakeholders zoals omwonenden, maar evenzeer ook de eigenaars. Het spreekt immers voor zich dat ook zij in dit proces betrokken worden. Dat een eigenaar betrokken is, wil echter niet betekenen dat die alles zal verwezenlijkt zien. Een overheid handelt immers vanuit het algemeen belang en

niet vanuit louter private belangen. De voorstellen in de startnota hebben dan ook een duidelijke maatschappelijke meerwaarde, wat o.a. tot uiting komt door het voorzien van grote stukken landschapspark op huidige private gronden.

Tijdens de raadpleging en het participatiemoment werd een eerste voorstel van ontwikkeling voor de drie sites voorgesteld. Iedereen had de mogelijkheid om zijn/ haar kennis tijdens dit moment mee te geven en te reageren op het voorstel en/of zelf voorstellen door te geven.

“De belangrijkste, en wellicht voor de Oudenaardenaren meest interessantste hoofdstukken, zijn de hoofdstukken 8 en 9.” Op pagina 3 van de startnota duwt de lezer wel letterlijk richting bepaalde delen van de startnota. R83

Antwoord:

De startnota bevat 134 pagina's. Dit is voor mensen die niet vertrouwd zijn in de materie ruimtelijke ordening een stevige bundel. Om praktische redenen werd een leeswijzer aan de startnota toegevoegd. Deze leeswijzer geeft meer duiding over de inhoud van de startnota. Veel mensen willen enkel weten wat er op de betrokken sites als ontwikkeling wordt voorgesteld. Bovenvermelde zin heeft niet als doelstelling de mensen in een richting te duwen, maar moet juist de mensen aanmoedigen om minstens deze hoofdstukken van de startnota door te nemen.

De volledige startnota is publiek en volledig raadpleegbaar voor iedereen. Iedereen is vrij om de volledige startnota door te nemen.

Deze startnota is onnauwkeurig. Er zijn vaak tegenstrijdigheden tegenover de brochure, de startnota en procesnota. Een persbericht van de stad Oudenaarde in Het Laatste Nieuws dd. 16/02/2021 maakt het nog dubieuzer en tegenstrijdig tegenover de brochure, startnota en procesnota. Het publiek wordt niet efficiënt en correct geïnformeerd. Een herneming van een adviesronde met betere startnota is daarom opportuun! R83

Antwoord:

*De startnota en procesnota voldoen aan de decretale vormvereisten.
De startnota legt duidelijk uit wat de planintenties zijn.
De procesnota schetst duidelijk het gelopen en te lopen planningsproces. Het is een informatief en evolutief document dat in de loop van het planningsproces kan worden aangevuld. De procesnota is puur informatief, er is geen inspraak op mogelijk.
De brochure is er om beknopt de belangrijkste informatie weer te geven. Ze is puur informatief, heeft geen enkele juridische waarde en maakt geen deel uit van de raadpleging.
De brochure werd, bovenop wat decretaal is voorzien, in de omgeving van de plangebieden verspreid om mensen actief te informeren over de startnota en het participatiemoment.
Verder geeft reactie-indiener niet weer wat die tegenstrijdigheden dan wel zouden zijn.*

Vraag om startnota aan te vullen/ aan te passen

Een grafisch foutje heb ik vastgesteld op blz. 31 (opmaak ontwerp GRUP voorjaar 2021 , dit dient 2022 te zijn). R41

Antwoord:

Pagina 31 in de startnota betreft een visualisatie van de ontwikkeling Saffrou. De grafische fout werd niet teruggevonden en is niet in de scopingnota aangepast.

Pagina 10 van de startnota: “Kruishoutem en Zingem” zijn gefusioneerd tot Kruisem R83

Antwoord:

Is in de scopingnota aangepast.

Pagina 10 van de startnota: “De derde is gelegen in het Eine” ? R83

Antwoord:

[Is in de scopingnota aangepast.](#)

Pagina 43 van de startnota: Niet alleen de deel-rups werden vernietigd maar ook stukken van de afbakeningslijn. R83

Antwoord:

[Is in de scopingnota aangevuld.](#)

Ondertussen is de fase 2 en fase 3 recent aangevraagd aan Saffrou dus nog meer wooneenheden-overschot tegenover vandaag zal snel de waarheid worden. Gelieve hierbij de startnota aan te passen. R83

Antwoord:

[Is in de scopingnota aangepast.](#)

Pagina 39 van de startnota: “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.” Ik ga ervan uit dat dit ook geldt voor industrie. Dit moet in een vervolg op deze startnota ook worden aangepast. R83

Antwoord:

In het hoofdstuk 7 van de startnota wordt de juridische toestand vermeld. In dit hoofdstuk is het PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde’ dd. 20/03/2009 opgenomen. De bovenvermelde zin betreft een zin die letterlijk is opgenomen in de visie van het PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde (pg. 73). Dit is een goedgekeurd document. Aan deze tekst worden geen aanpassingen gedaan.

Naast de ‘Ruimtelijk-economische studie’ (december 2018) maakte SOLVA in opdracht van de stad Oudenaarde in november 2019 ook de studie ‘Verhogen ruimtelijk rendement op bestaande regionale bedrijventerreinen’. Gelet op het plan uit de startnota om 21,75 ha aan bedrijventerreinen te schrappen is het aangewezen ook deze relevante studie toe te voegen. R66

Antwoord

[Deze studie wordt aan de scopingnota toegevoegd.](#)

Het in opmaak zijnde RUP Stationsomgeving, waarvan de startnota en het masterplan werden toegelicht op de commissie van de burgemeester van 7 oktober 2020, moet als relevante studie / planningsproces toegevoegd worden. Het gebied waarop dit RUP van toepassing is grenst aan het gebied van het RUP Oudenaarde Linkeroever en zal zijn impact hebben op de plangebieden. R66

Antwoord

De stad is momenteel bezig met de opmaak van het RUP Stationsomgeving. De startnota is goedgekeurd, maar de raadpleging heeft nog niet plaatsgevonden. Als er in dit dossier verdere stappen worden gezet, wordt hier rekening mee gehouden.

Kunnen de foto's en feiten over de steenbakkerij een update krijgen naar de realiteit. Zo is de buitenomgeving aangelegd met waterdoorlatende verharding die aansluit op een wadi en zijn er meer dan 100 bomen en een aanzienlijk aantal lopende meters haag aangeplant. Met deze ontwikkeling vormen we trouwens een onderdeel van de Green deal bedrijven en

biodiversiteit. Ook ons nieuw kantoor is een aanwinst voor het aanzicht van Linkeroever. In zijn geheel staat het reeds gerealiseerde gedeelte voor de kwaliteit en de visie waarmee een verdere ontwikkeling van de site zal worden aangepakt. R81

Antwoord:

[Er worden recente foto's aan de scopingnota toegevoegd.](#)

Aan hoofdstuk 4 uit de startnota aub volgende nota en plan toevoegen:

- Het bestuursakkoord 2019 – 2024 'Oudenaarde Mee-maken' en in het bijzonder de hoofdstukken over 'Ruimtelijke Ordening' en 'Mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid'.
- Het Meerjarenplan 2019 – 2024 van de stad Oudenaarde en in het bijzonder beleidsdoelstellingen 4 over zuinig ruimtegebruik en 6 over duurzame mobiliteit. R66

Antwoord:

[Het bestuursakkoord en het meerjarenplan worden aan de scopingnota toegevoegd.](#)

Ik mis heel wat juridische randvoorwaarden en beleidsmatige randvoorwaarden waaronder (R83):

- Gewestelijke RUP Rond Ronse

Antwoord:

Het gewestelijk RUP 'Rond Ronse' is op grote afstand van de plangebieden van voorliggend PRUP gelegen. Er worden op basis van de huidige inzichten geen interferentie met elkaar verwacht. Een verwijzing ernaar in voorliggend GRUP is dus niet relevant.

- Streefbeeld N60;

Antwoord:

[In de scopingnota wordt het streefbeeld voor de N60 toegevoegd bij de planningscontext.](#)

- Plannen en visie omtrent Vervoersregio Vlaamse Ardennen;

Antwoord:

[In de scopingnota wordt de planningscontext aangevuld met het \(in opmaak zijnde\) Regionaal Mobiliteitsplan. Bijkomend wordt het nieuw vervoersplan van De Lijn in de scopingnota vermeld.](#)

- Plannen en visie omtrent detailhandel in Oudenaarde zoals de opstart van een verordening hieromtrent.

Antwoord:

De raad van State vernietigde de stedenbouwkundige verordening Detailhandel. Er kan dan ook niet naar verwezen worden in voorliggend PRUP.

- Wegens het mogelijk schrappen van economische zones en uitbreiden naar watergebonden industrie elders, zocht ik in de startnota tevergeefs naar de site Kluisbergen-Avelgem met mogelijkheid voor watergebonden industrieën (b.v. PRUP - Global Herpeltgem – elektriciteitscentrale Kluisbergen) en site Zulte-Kruishoutem, nu een "Bijzonder" Economisch Knooppunt met veel regionale bedrijvigheid waarvoor in de nabije toekomst ook een PRUP zal worden opgestart. Deze plannen en visies dragen ook bij tot de tewerkstelling in het Zuidelijk Openruimtegebied van Oost-Vlaanderen en hebben invloed op de tewerkstelling van Oudenaarde als economisch knooppunt in het Zuidelijk Openruimtegebied en bedrijvigheid.

Antwoord:

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor het zuidelijk openruimtegebied wordt weldegelijk geduid in de planningscontext. Binnen het zuidelijk openruimtegebied is

Oudenaarde geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Het staat in de ruimtelijke hiërarchie van de structuurplanning boven het genoemde specifiek economisch knooppunt Kluisbergen en het bijzonder economisch knooppunt Zulte-Kruisem. Het kleinstedelijk gebied Oudenaarde heeft dus een belangrijke rol te vervullen in het voorzien van ruimte voor regionale bedrijvigheid.

- Wat met de intentie binnen de kaderovereenkomst eNes (Economisch Netwerk Seine Schelde) waarvoor Provincie Oost-Vlaanderen en Solva gevraagd is te participeren?

Antwoord:

In de startnota is er aandacht voor watergebonden bedrijvigheid. Zo wordt in de ontwikkeling van de steenbakkerij Vande Moortel voorgesteld om de zone te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Op de KMO-zone van site Santens wordt watergebonden bedrijvigheid ook niet uitgesloten. Bedrijven binnen deze zone kunnen evenzeer gebruik maken van de kade nabij de steenbakkerij. Bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen. Dat zal ook zo blijven in de scopingnota.

- De oriëntatienota en verslagen van de participatiemomenten van het nieuw mobiliiteitsplan moeten ook worden toegevoegd en in een vervolg van deze startnota geüpdatet worden met de laatste versies.

Antwoord:

In de scopingnota wordt de planningscontext van het gemeentelijk mobiliiteitsplan geüpdatet met de laatste versie. Wanneer tijdens het planproces nieuwe informatie over het op te maken mobiliiteitsplan beschikbaar wordt gesteld, zal hier uiteraard rekening mee gehouden worden.

Woonbehoeftestudie

De woonbehoeftestudie hield wel geen rekening met de verdere appartementisering van voormalige 1 gezinswoningen in het kleinstedelijk gebied. Dit is een tendens die de laatste 3 jaar meer en meer naar boven komt in de omgevingsvergunningsaanvragen te Oudenaarde. Het is algemeen bekend onder de bewoners dat er een groot overschot is van woongelegenheden. Verder blijft Stad Oudenaarde verkavelingen vergunnen buiten het kleinstedelijk gebied waardoor ze lak heeft aan deze woonbehoeftestudie. Een aanvulling op deze woonbehoeftestudie is dan ook noodzakelijk want tussen 2018 en 2021 zijn er ondertussen al veel kavels en woongelegenheden bijgekomen waardoor het overschot nog groter is geworden. R83

Antwoord:

De woonbehoeftestudie van SOLVA uit 2018 is nog steeds relevant als context voor het GRUP. Het opmaken van een nieuwe woonbehoeftestudie is op dit moment niet aan de orde.

Ruimtelijk-economische studie

De Ruimtelijk-economische studie hield geen rekening met de serieuze uitbreiding van de brouwerij Roman. Deze uitbreiding werd recent bekend gemaakt in de deelRUP Hauwaart van de PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde'. R83

Antwoord:

Het deel-RUP 'Hauwaart-Varent' van het PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde' voorziet net in het schrappen van overtollige ruimte voor bedrijvigheid buiten het kleinstedelijk gebied.

Mobiliteit

De mogelijkheid bekijken om het fietspad langs de Schelde te verplaatsen naar de andere kant van de Schelde. Op deze manier krijg je een 'vrij fietspad' en minder kans dat een wagen een fietser omver rijdt tgv de vele zijstraten die de fietser moet kruisen. (In het centrum ligt het fietspad namelijk vlak naast de Schelde, t.h.v. de Grachtschelde verplaatst het fietspad zich naar de kant van de huizen.) R93

Antwoord:

De locatie van de fietssnelweg is geen onderdeel van het voorliggend GRUP. De fietssnelweg is langs deze zijde van de Schelde gepositioneerd omdat je anders twee keer een brug over moet om het centrum van de stad te bereiken. Deze blijft momenteel behouden op haar huidige locatie.

Is er al gedacht aan het gebruik van Telraam om gegevens en input te verzamelen over de mobiliteit? (<https://telraam.net/nl/what-is-telraam>). Als je dit plaatst op diverse plaatsen in de stad krijg je een mooi overzicht en kan je zelfs meteen de impact zien van bv. proefopstellingen die worden doorgevoerd. Wordt al heel vaak gebruikt in buitenland, maar ook diverse Belgische gemeenten hebben dit reeds geïntroduceerd om hun mobiliteitsstudie te ondersteunen. R94

Antwoord:

In het kader van de opmaak van het ruimtelijk raamwerk Oudenaarde Linkeroever werden verschillende verkeerstellingen uitgevoerd (voor corona). Deze zijn voldoende om een duidelijk beeld te schetsen van de huidige verkeerskundige toestand en zullen besproken worden in de analyse van de referentiesituatie binnen de discipline mobiliteit.

Het nieuw uitgetekende tracé tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat loopt momenteel over onze eigendom, over onze productiegebouwen en over onze woning. Dit is aldus een zéér grote NO-GO. Wij houden dit nauwlettend in de gaten en hopen bij volgende voorstellingen/fase reeds een aangepast tracé te kunnen zien. Er is een tracé mogelijk zonder onze eigendommen te doorkruisen. R88

Antwoord:

De verbinding zoals getekend op het plan is indicatief. Het concrete tracé is nog niet definitief vastgelegd. In het verdere planningsproces wordt onderzocht of deze verbinding wenselijk en haalbaar is, en wat de gevolgen van deze verbinding kunnen zijn. Pas dan zal er een definitief tracé opgemaakt worden.

Ik verwacht onteigeningsplannen voor de aanleg van een doorsteek Galgestraat-N60. Kennis van deze plannen die al lopen of gaan lopen is voor het publiek noodzakelijk in verband met kostenbaten. Volgens notulen van CBS Oudenaarde werd er hier een aanzet voorgegeven. R83

Antwoord:

De verbinding zoals getekend op het plan is indicatief. Het concrete tracé is nog niet definitief vastgelegd. In het verdere planningsproces wordt onderzocht of deze verbinding wenselijk en haalbaar is, en wat de gevolgen van deze verbinding kunnen zijn. Pas dan zal er een definitief tracé opgemaakt worden en zal er kunnen nagedacht worden over de verwerving van de nodige gronden.

Als het traject van de doorsteek Galgestraat-N60 doorheen de industriezone (VIII) van het geldend BPA wordt getrokken is er wel wederom, weliswaar minimaal verlies aan economische zone in Oudenaarde. Waar gaat men dit compenseren? R83

Antwoord:

De resultaten van het milieueffectenonderzoek en mobiliteitsonderzoek zullen uitwijzen of deze verbinding wenselijk is. Indien de verbinding er komt, zal in het verdere planningsproces gekeken worden of en waar deze zone wordt gecompenseerd.

Moeten deze percelen voor de verbinding geen deel zijn van het plangebied? Moet het plangebied niet verder worden uitgebreid richting N60? R83

Antwoord:

Het tracé van de verbinding wordt voorlopig indicatief weergegeven. Wanneer blijkt uit het milieueffectenonderzoek dat het tracé wenselijk is en er een zicht is op het concrete tracé zal het worden meegenomen binnen de plancontour van het deelplan Vande Moortel. Dit werd ook al meegegeven in de startnota op pagina 62.

De doorsteek zal ook invloed hebben op de bedrijvigheid van Oudenaarde zoals mobiliteit dus elk vervolg van deze startnota moet deel worden van de PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde' als beleidsmatige randvoorwaarde. R83

Antwoord:

De nieuwe verbinding, die nog in de onderzoeksfase bevindt, dient voor de ontsluiting van de sites Vande Moortel en Santens en heeft, volgens de huidige inzichten, geen relatie met het PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde en met de plangebieden 'Hauwaart-Varent' en 'Coupure'.

Het is frustrerend en confronterend te merken dat er in het nieuwe mobiliteitsplan geen sprake is van scenario 1. De leefbaarheid voor de woonwijken staat helemaal niet centraal. Ik woonde meer dan 20 jaar in de Galgestraat, in die buurt 500 woningen bij inplanten zal enorm belastend zijn voor de buurt. In het mobiliteitsplan voor Eine zozegd de woonwijken leefbaarder maken, terwijl er enkel verbindingswegen voor nieuwe projecten in staan. Inspraak is schijn, mobiliteitsplan zit al in een volgende fase... Leefbaarheid heeft met andere waarden en normen te maken. Dit zijn economische belangen. R84

Antwoord:

Tussen dit plan en de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan zal er een wisselwerking zijn.

In de startnota wordt gesproken over een platform voor deelauto's, maar dat is nog altijd individueel vervoer. Er is nergens sprake van collectief vervoer, bijvoorbeeld een of meerdere stopplaatsen voor de belbus. Onlangs raakte bekend dat men het systeem van de belbus om budgettaire redenen gaat afbouwen, terwijl het wel intensief gebruikt wordt. In een stedelijke omgeving moet men net meer inzetten op dit soort vervoer. Samen met shuttlebusjes, die lussen maken langs drukke plekken (station, scholen, koopcentra, sportcentra, bejaardentehuizen) en de verschillende wijken, is dit een ideaal middel om verkeersdrukke tegen te gaan en jongeren en ouderen mobiel te maken. R52

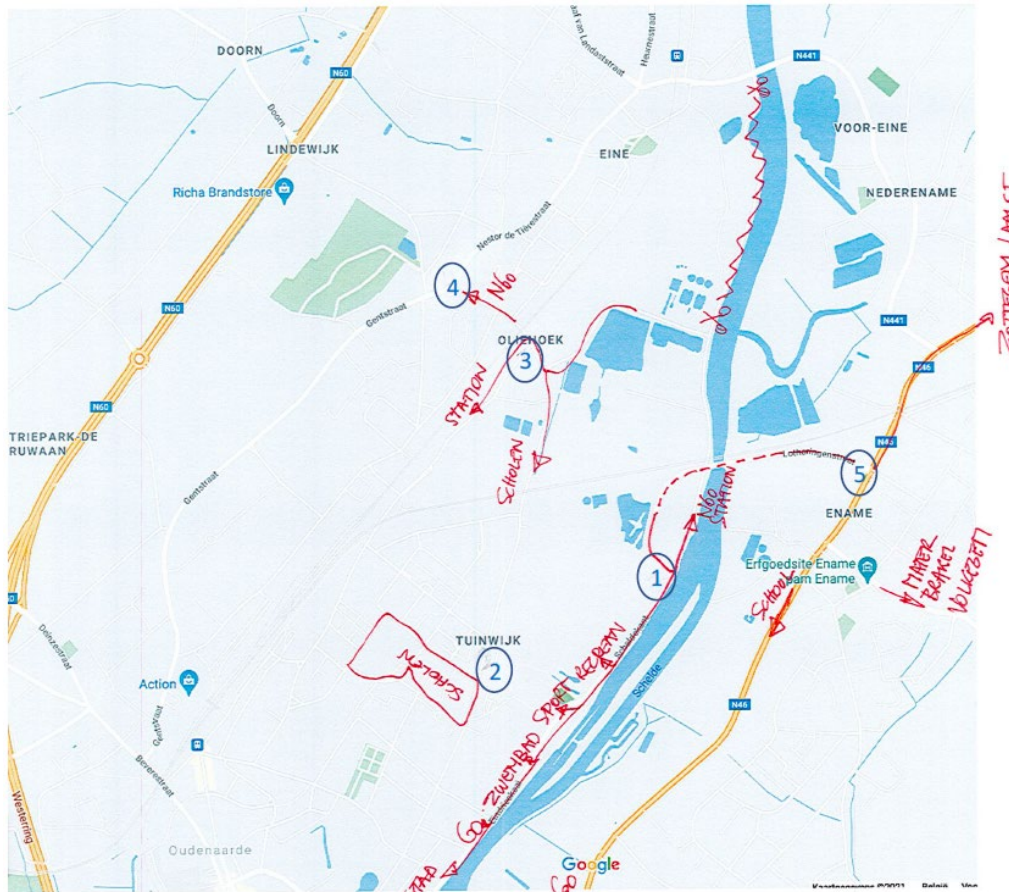
Antwoord:

In het Ruimtelijk Raamwerk werd het voorstel van de shuttlebus besproken. Of dit realiseerbaar is, moet de stad nog verder bekijken. Het voorzien van een autodeel- en fietsdeelsysteem kan via een overeenkomst met de ontwikkelaar opgelegd worden. Het verplichten van een shuttlebus is een last die niet in verhouding staat met de ontwikkeling. Vandaar dat dat niet in de startnota is opgenomen. Sowieso zijn er in de directe nabijheid een station en bushaltes aanwezig. Het nieuw vervoersplan van de Lijn is in de scopingnota opgenomen.

Betreffende mobiliteit is een uitgebreide studie van de huidige intensiteit en capaciteit op de volgende kruispunttakken noodzakelijk.

1. Lotharingenstraat – Scheldekant
2. Galgestraat – Bulkendreef
3. Leebeekstraat – Oliehoekstraat – Broekstraat
4. Gentstraat – Sint-Annastraat
5. Lotharingenstraat – Abdijstraat

Op die manier kan enigszins onderstaande motivatie worden geobjectiveerd op basis van gemiddelden en worstcasescenario's bij de opmaak van het mobiliteitsplan in functie van het GRUP. Er werd bij de reactie een plan toegevoegd. R64



Antwoord:

Alle aangehaalde kruispunten zijn reeds in het kader van het Ruimtelijk Raamwerk Oudenaarde Linkeroever geteld geweest. De resultaten ervan zullen besproken worden in de analyse van de referentiesituatie binnen de discipline mobiliteit.

Wanneer zich te voet of met de fiets verplaatsen de eerste en vanzelfsprekende keuze is en er autodeelsystemen opgezet worden, kan en moet onderzocht worden om het aantal autoparkeerplaatsen te beperken tot 0,8 (of minder) plaatsen per wooneenheid. De bepaling van het aantal autoparkeerplaatsen per wooneenheid dient te gebeuren op basis van een objectieve en grondige analyse. Hierin moet - niet limitatief - het beoogde bewonersprofiel van deze sites, de ligging, de ontsluiting via openbaar vervoer en andere modi van deze sites worden onderzocht. Ook het bijkomend effect van een duurzaam mobiliteitsaanbod volgens het STOP-principe, in combinatie met vraagsturende maatregelen, dient te worden onderzocht met het oog op een verlaging van de parkeerplaatsen. R66

Antwoord:

De doelstelling is de ontwikkeling van een duurzaam en kwalitatief stuk stadsdeel. Hoewel het voorstel van ontwikkeling gefaseerd en op de lange termijn wordt gerealiseerd, zullen mensen niet van vandaag op morgen hun auto thuis laten staan. Dergelijke mindshift vraagt tijd. Het is niet de bedoeling om in de omgeving parkeerdruk te realiseren.

In de startnota wordt een norm voorgesteld van minimum 1 parkeerplaatsen per woontiteit en maximum 1,2 parkeerplaatsen per woontiteit. Deze norm is een weloverwogen keuze. Aspecten zoals het STOP principe worden meegenomen bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften.

Het mobiliteitsplan is wel al opgenomen onder dit hoofdstuk 4. Ook de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan wordt vermeld: "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." (p. 26 van de startnota).

Het verslag van het online participatiemoment van 4 maart stelt duidelijk dat er tussen het in opmaak zijnde RUP en het in opmaak zijnde mobiliteitsplan een wisselwerking zal zijn. Het college van burgemeester en schepenen besliste in zitting van 22 maart 2021 de opmaak van het mobiliteitsplan stil te leggen. Wat is de impact van deze beslissing? R66, R83, R37

Antwoord:

Tussen dit plan en de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan zal er een wisselwerking zijn. De opmaak van het mobiliteitsplan kan parallel verlopen met de opmaak van het plan-MER (discipline mobiliteit). De resultaten van het plan-MER (discipline mobiliteit) worden meegenomen bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan en omgekeerd.

Nu heeft men de zones vol fiets en wandelpaden gepland. Dit kan en moet anders. Recreatie is zeker mogelijk, maar er moet ook de nodige aandacht gegeven worden aan rustzones voor natuur. Het is tenslotte nabestemming natuur en daar dient men dus ook naar te handelen. Hier zijn heel veel mogelijkheden. R70

Antwoord:

Er wordt in de startnota voorzien om voldoende aandacht te hebben voor de trage weggebruiker (fiets- en voetganger) en logische trage verbindingen te voorzien. Er zullen later op het grafisch plan indicatieve verbindingen worden aangeduid. De verbinding langs de meander en VEN-gebied in de site Alvey wordt in de scopingnota aangepast naar een verbinding voor enkel voetgangers.

Ontginningsputten

De ontginningszones hebben momenteel nabestemming natuur. Dit moet ook zo blijven (indien niet, moet dit gepast gecompenseerd worden). Ik mis vooral een goede integratie van recreatie en natuur. R70

Antwoord:

De ontginningsputten zijn niet als deelplan in het RUP meegenomen omdat er geen herbestemming moet plaatsvinden. De ontginningsputten liggen in de correcte (na)bestemming natuur. In de loop van het planningsproces zal er een overeenkomst gemaakt worden tussen de stad en steenbakkerij Vande Moortel die de realisatie van de natuurbestemming moet garanderen.

De putten van de klei- en zandwinningen moeten natuurlijk wel nog opgevuld geraken (*men schat 20 jaar als er voldoende grond is*) maar zoals we allen weten zal Vande Moortel dan waarschijnlijk al lang zijn vleugels uitgestrekt hebben naar elders. Een goede vraag is of Vande Moortel hiervoor al reserves aanlegt om de putten weer te vullen en om te zetten naar

natuur zoals het gewestplan heeft vastgelegd. Het is belangrijk voor ogen te houden dat diepe putten gevuld met water niet beschouwd kunnen worden als natuurwaardevol gebied. Het opvullen met vervuild stort (asbest) of vervuild baggerspecie is hierbij ook uit den boze. Het masterplan alludeerde hier al op maar blijkbaar is er hier geen plaats voor in deze gemeentelijke RUP om dit te vervolledigen. R83

Antwoord:

De ontginningsputten zijn niet als deelplan in het RUP meegenomen omdat er geen herbestemming moet plaatsvinden. De ontginningsputten liggen in de correcte (na)bestemming natuur. In de loop van het planningsproces zal er een overeenkomst gemaakt worden tussen de stad en steenbakkerij Vande Moortel die de realisatie van de natuurbestemming moet garanderen.

Volgens de plandoelstellingen zal er ook meer plaats gegeven worden aan natuur en zal de aanwezige natuur worden versterkt. Logischerwijze is natuur dan ook een bijkomend plangebied naast Santens, Vande Moortel en Alvey. Zoals vermeld zouden “over de inrichting van de ontginningsputten (zowel linker- als rechteroever) met het oog op een verhoging van de beeldkwaliteit van de omgeving” in het in opmaak zijnde RUP en niet “in een latere fase” bindende afspraken moeten gemaakt worden (cf. p. 64 van de startnota).

De uitvoering van het landinrichtingsproject Ename, goedgekeurd bij MB van 22 april 2004, zou moeten opgelegd worden in de stedenbouwkundige voorschriften. De resterende meersen op rechteroever kunnen behouden blijven en de Riedekensbeek kan uit haar betonnen keurslijf gehaald worden. Maar ook veilige doorsteken voor zachte weggebruikers kunnen aangelegd worden: zo kan er voor fietsers een veilige verbinding tussen Ename en Eine gecreëerd worden waardoor de Oudstrijdersstraat en Ohiostraat vermeden worden. Want zoals gesteld in het ‘Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark’: “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.” (p. 49 van de startnota). R66

Antwoord:

Het is de bedoeling om weldegelijk afspraken te maken over de natuurinrichting van de ontginningsputten. Dit kan via een overeenkomst. Een bestemmingswijziging of extra plangebied is niet nodig aangezien de ontginningszones in de correcte bestemming liggen.

De familie Vande Moortel wil bekijken hoe ze de gronden die ze daar bezit mee kan inzetten binnen initiatieven zoals de blue deal en green deals rond biodiversiteit. Het creëren van een plas-dras gebied en het publiek toegankelijk maken van deze gronden zijn zeker een optie, maar worden nu aangekondigd alsof de beslissing hieromtrent al is genomen. R81

Antwoord:

De uitbreiding van de steenbakkerij Vande Moortel zal gekoppeld worden aan de realisatie van de natuurgebieden (de ontginningsputten) aan rechteroever. Omdat er strikt genomen geen bestemmingswijziging van deze ontginningsputten moet gebeuren, ze liggen namelijk in de correcte bestemming, zal er in de loop van het planningsproces een overeenkomst gemaakt worden. Deze overeenkomst moet de realisatie van de natuurgebieden garanderen. In de overeenkomst kunnen o.a. voorwaarden inzake publieke toegankelijkheid, beeldkwaliteit, etc. opgelegd worden.

Suggestie i.v.m. de leemontginningsputten:

- Putten die gemaakt worden voor leemontginning terug laten opvullen.
- Waar de putten gevuld zijn bos maken met plaats voor wandelroutes misschien in het midden een speelplein voorzien.

- In Eine na leemontginning hetzelfde doen, zo wordt daar ook een bos gemaakt met plaats voor wandelroutes en misschien ook een speelplein.
- Zo zorgen we voor extra groen en opname uitstoot door groei Vande Moortel.
- Met extra bossen gaan we ook de mobiliteit tegen omdat de mensen in eigen gemeente kunnen sporten en wandelen (alleen of in sportverband en kinderen krijgen extra plaats om te spelen).

Antwoord:

Zie vorige twee antwoorden

Fietspad maken van einde Misweg naast spoorlijn tot Sterrestraat. R80

Antwoord:

De reactie heeft geen betrekking op één van de plangebieden.

Voor de omzetting van de ontgonnen zones naar natuur, zoals planologisch bepaald, was initieel afgesproken dat Eine linkeroever pas kan aangesneden worden wanneer ontginningen van fase 1 Nederename/Eine rechteroever was omgezet in natuur. Aangezien dit zelfs nog niet ten dele is uitgevoerd dringen we aan om de realisatie van landschapsherstelplan rechteroever, dat deel is van de huidige milieuvergunning, een voorwaarde moet zijn voor uitbreiding met een maximale realisatiedatum per fasegebied. R68, R69

Antwoord:

In het verdere planningsproces wordt gekeken hoe de realisatie van de reeds ontgonnen putten kan omgezet worden naar natuurgebied. Er zal hiervoor een overeenkomst worden opgemaakt. De realisatiedatum zal onderdeel van de overeenkomst uitmaken.

Om deze realisatie te helpen faciliteren hadden we graag een “Blue Deal” project met Otter als vlaggenschipsoort voorgesteld. Zie hiervoor Annex A, wat mee geïntegreerd kan worden in deze GRUP. Door samen te werken met meerdere partners (stad, provincie, RLVA, De Vlaamse Waterweg, ANB, Natuurpunt, hengerverenigingen,... en Vande Moortel) kan de reconversie sneller en beter uitgevoerd worden wegens gedragen door de omgeving. Bij de realisatie van dit project willen we graag een optimaal tijdschema bespreken wanneer de omzetting naar natuur zal worden bewerkstelligd door Vande Moortel met hulp van o.a. DVW,... R69

Antwoord:

In het verdere planningsproces wordt gekeken hoe de realisatie van de reeds ontgonnen putten kan omgezet worden naar natuurgebied. Er zal hiervoor een overeenkomst worden opgemaakt. De suggestie van het Blue Deal project zal hierbij bekeken worden.

Verder zijn we bezorgd over de meetbare verlaging van de grondwaterstand met schadelijke effecten in het Europees beschermde natuurgebied Bos t'Ename, in de abdij site van Ename en aan huizen in Nederename. De meeste beheerders: stad Oudenaarde, provincie Oost-Vlaanderen, Natuurpunt en ANB van deze gebieden constateren deze verdroging, zijn er bezorgd over en moeten dringend actie ondernemen om de negatieve impact niet verder te laten vergroten. Het voorstel voor het creëren van een waterwingebied in de ontgonnen gebieden is daarom nefast en onaanvaardbaar. R69

Antwoord:

De ontginningsputten liggen in de correcte bestemming, waardoor er geen deelplan moet opgemaakt worden. In het verdere planningsproces wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt om de natuurbestemming van de ontginningsputten te realiseren. Dan zullen er ook randvoorwaarden opgenomen worden en wordt deze bezorgdheid meegenomen.

De omzetting van de ontgonnen percelen op rechteroever naar natuur (plas-dras habitat) zou perfect een conditie kunnen zijn. Ik veronderstel dat Vande Moortel deze kosten zal dragen. Een antwoord hierop verwacht ik dan ook in een vervolg van deze startnota. Een tijdsspanne van al de ontginningen en omzettingen moet deel worden van een vervolg op deze startnota. R83

Antwoord:

Steenbakkerij Vande Moortel die het gebied ontgonnen heeft, zal instaan voor de realisatie van het natuurgebied. In het verdere planningsproces wordt gekeken hoe de realisatie van de reeds ontgonnen putten kan omgezet worden naar natuurgebied. Er zal hiervoor een overeenkomst worden opgemaakt. De realisatiedatum zal onderdeel van de overeenkomst uitmaken.

Op de online participatiemeeting (dd. 04/03/2021) gaf men aan dat het nieuwe mobiliteitsplan samen met het proces van GRUP 'Linkeroever' zal lopen. Er zijn bij mij dan wel bedenkingen dat de 2 (al of niet onafhankelijke) experten-groepen in dezelfde richting worden geduwd. Het was dan ook verbazend dat van de 'knip' Eine-Neder-Ename uit het nieuwe mobiliteitsplan-proces opeens geen sprake meer was. Hoe zal men deze knoop in Eine nu ontwarren? Hoe zal dit passen in de ontwikkelingen op de drie sites? Tijdens de online participatiemeeting was het duidelijk dat er hier een serieus ei zal gelegd moeten worden. R83

Antwoord:

Het mobiliteitsplan is momenteel in opmaak. Er wordt nog onderzocht hoe de huidige mobiliteitsproblemen kunnen opgelost worden. Op basis van de bevindingen en verder onderzoek zullen er beslissingen genomen worden.

Kwaliteit en duurzaamheid

Intenties en engagementen over duurzame mobiliteit, klimaatneutrale en -adaptieve ontwikkelingen, circulariteit, versterking van natuur en het engagement om woongebieden of woonuitbreidingsgebieden te schrappen ogen mooi in de voorliggende startnota. Het is evenwel belangrijk dat ze meer zijn dan window dressing om enkel de ontwikkeling van de plangebieden Santens, Vande Moortel en Alvey mogelijk te maken, het is belangrijk dat die intenties en engagementen geen dode letter blijven. Zo moeten "over de inrichting van de ontginningsputten (zowel linker- als rechteroever) met het oog op een verhoging van de beeldkwaliteit van de omgeving" in dit RUP en niet "in een latere fase" bindende afspraken gemaakt worden (cf. p. 64 van de startnota). R66

Antwoord:

Het is weldegelijk de bedoeling om bindende afspraken vast te leggen i.v.m. de ontginningsputten en dit via overeenkomsten in het kader van de opmaak van dit GRUP (zie antwoord eerder bij het onderwerp ontginningsputten). Ook de principes van autodeelsystemen en fietsdeelsystemen kunnen via een overeenkomst opgelegd worden of zelfs als stedenbouwkundige last in een vergunning.

De Schelde en haar mogelijkheden als energiebron zouden onderzocht moeten worden. R66

Antwoord:

Over de potenties van de Schelde als energiebron worden er geen uitspraken gedaan. Dit kan eventueel in een apart project samen met waterwegbeheerder (DWW) onderzocht worden, maar is geen onderdeel van dit GRUP.

Op welke manier zal gegarandeerd worden dat het ganse gebied dat door dit RUP gedekt wordt klimaatneutraal zal zijn, dat de natuur versterkt wordt, dat circulariteit (met bijvoorbeeld het recyclagepark als materialenpark, met bijvoorbeeld het gebruik van de restwarmte van de steenbakkerij als energiebron voor de nieuw te bouwen woningen of de sportsite) ook in de praktijk wordt uitgevoerd? R66

Antwoord:

De potenties inzake restwarmte worden in het planningsproces verder onderzocht. In de stedenbouwkundige voorschriften zullen duurzaamheidsprincipes opgenomen worden.

Sport

Baseballclub The Frogs is sinds al 15 jaar een club in Oudenaarde die sinds een aantal jaren een sterke groei kent. Al jaren maken wij als club gebruik van het G terrein. Een terrein dat ons ondanks de inspanningen van zowel ons bestuur als jullie sportdienst limieten oplegt en de verdere groei van de club tegenhoudt.

Na het bestuderen van het hierboven vermelde document stellen wij vast dat er twee opties voorgesteld worden om de infrastructuur en omgeving van de sportclubs te herschikken. Daarbij is duidelijk dat in geen van de twee opties een baseballveld of veld die kan gedeeld worden met andere sporten voorzien is.

Een baseballveld bestaat uit een infield waarbij er een pitchheuvel, slagperk en basislijnen liggen met gravel als ondergrond. Daarnaast worden ankers voorzien voor verschillende ploegen om de bases vast te leggen en stopt een baseballveld niet aan de basislijnen. Het lijkt ons dus onmogelijk onze sport uit te voeren op één van de voorziene voetbalvelden. Daarbij lijkt het ons ook qua beschikbaarheid een probleem.

Meermaals hebben wij als club in overleg met de sportdienst en de bevoegde schepen gevraagd om als club niet vergeten te worden. Nu blijkt dat er in geen enkel plan een baseball voorzien is willen wij nogmaals met aandrang vragen baseballclub The Frogs niet te vergeten in deze plannen en te kijken waar onze club hierin een plaats kan krijgen.

We dringen alvast aan op gebiedsgerichte en geïntegreerde oplossingen waarbij rekening wordt gehouden met de noden als club. R71

Antwoord:

Momenteel voorziet de stad een opsplitsing van de bestaande voetbal en atletiekpiste. De atletiekpiste zou verplaatst worden binnen of direct aansluitend bij het sportcentrum. Bij deze operatie wordt ook baseball niet uit het oog verloren.

Uit de participatieraden bleek dat velen de nood aan natuur, sportinfrastructuur en lokalen voor jeugdverenigingen naar voren schoven. In de plannen lijken deze laatste twee een beetje vergeten. R94

Antwoord:

Binnen delen van het (flexibel deel) landschapspark op de site Santens kunnen onder voorwaarden sport- en recreatievoorzieningen ingericht worden.

Te onderzoeken alternatieven voor de site Santens R83

Doorsteek Galgestraat-N60 in combinatie met behoud van industrie op de Santens-site:

Stad Oudenaarde heeft nooit enige moeite gedaan om de industrie op de Santens-site (idem-dito Alvey-site) te behouden. Er was al lang vraag naar een doorsteek Galgestraat-

N60 maar Stad Oudenaarde heeft dit (al of niet moedwillig) tegengehouden. Een voorbeeldje van bewijslast is de introductie van de ROK-borden in 2017 waarbij de Santens-site genummerd werd met ROK-1 maar nergens op de bewegwijzering en informatieaanbod kwam. Dit is moedwillig verzuim om deze industriesite nieuw leven in te blazen. Het feit dat er bij de alternatieven in de startnota gekeken wordt voor een doorsteek Galgestraat-N60 is het duidelijk dat de combinatie van 100% industrie op de Santens-site ook onderzocht moet worden, maar dan wel liefst een industriezone voor meerdere bedrijven.

Een sub-alternatief is de combinatie doorsteek Galgestraat-N60 en huidige bebouwde oppervlakte van de Santens-site maar dan liefst voor meerdere bedrijven.

Dit zijn geen onlogische alternatieven als ik de drang van Stad Oudenaarde zie om industriegronden uit te breiden zoals duidelijk is gesteld in de Provinciale RUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde'. Verder is bekend uit een andere studie dat er ook geen nood is aan verdere ontwikkeling van woonzones in Oudenaarde.

- Doorsteek Galgestraat-N60 in combinatie met een ander soort economische zone op de Santens-site:
- Een ander alternatief is het 100% downgraden van industriezone naar KMO-zone/ handelaars-zone/ economische diensten-zone en dit te combineren met de doorsteek Galgestraat-N60. De economische zone is dan wel liefst voor meerdere bedrijven.
- Een sub-alternatief is de combinatie doorsteek Galgestraat-N60 en een economische zone gelijk aan de huidige bebouwde oppervlakte van de Santens-site liefst voor meerdere bedrijven.
- Een ander sub-alternatief is toch een woonzone te creëren op de Santens-site maar hiervoor woonuitbreidingsgebieden om te zetten naar industriezones of economische zones. (Woonuitbreidingsgebied Eine 1; Woonuitbreidingsgebied Eine 2 Westelijk deel)

Dit zijn geen onlogische alternatieven als ik de drang van Stad Oudenaarde zie om industriegronden uit te breiden zoals duidelijk is gesteld in de Provinciale RUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde'. Uit een studie is gebleken dat verschillende bedrijven op de huidige industriegronden eigenlijk daar niet horen. Dus eventueel kan voor deze bedrijven op deze economische zone een plaats worden geboden zodat er meer industriegrond in Oudenaarde vrijkomt (zie ook pagina 30 van startnota). Verder is bekend uit een andere studie dat er ook geen nood aan verdere ontwikkeling van woonzones in Oudenaarde.

Ook VOKA-directeur regio Vlaamse-Ardennen & Leiestreek Sally Verpoort drong er tijdens GECORO Oudenaarde (dd. 17/12/2020) op aan om versneld nieuwe economische zones te zoeken: "In theorie is er voldoende ruimte voor bedrijvigheid. Maar als we vooruitkijken, weten we ook dat veel ruimte voor bedrijvigheid op de site Santens zal verdwijnen. Zware industrie is daar in de toekomst niet meer mogelijk. De beschikbare ruimte voor zware industrie is daardoor heel beperkt. Oudenaarde wil wel graag een hoge tewerkstellingsgraad door maakindustrie. Maar tien jaar wachten biedt geen perspectief om nieuwe bedrijven aan te trekken." R83

Antwoord:

Ter voorbereiding van voorliggend planinitiatief werd een Ruimtelijk Raamwerk opgemaakt. Dit document werd door de stad en de provincie goedgekeurd en vormt de basis voor voorliggend plan. De voorgestelde alternatieven zijn niet in overeenstemming met het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark' waarin voor de sites Santens en Alvey omwille van de ligging binnen het circulair Schedepark en het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde gemengde stedelijke ontwikkelingen worden voorzien.

Parrallel aan dit planningsproces is de Provincie Oost-Vlaanderen bezig met de opmaak van een PRUP Bedrijvigheid Oudenaarde om er voor te zorgen dat er voldoende ruimte voor (regionale) bedrijvigheid in Oudenaarde voorhanden blijft. Zoals de ruimtelijk-economische studie aantoont, is er op vandaag geen behoefte om bijkomende zones te herbestemmen naar regionale bedrijvigheid. Hierbij werd al rekening gehouden met het deels schrappen van de site Santens als ruimte voor (regionale) bedrijvigheid. Om een zicht te krijgen op de behoefte na 2030, zal de ruimtelijk-economische behoeftestudie in 2024 geactualiseerd worden. Alleen als uit die actualisatie zou blijken dat er na 2030 nog behoefte aan ruimte voor regionale bedrijvigheid zou bestaan, wordt op dat moment een geïntegreerd planningsproces met het hieraan gelinkte alternatievenonderzoek voor de participatieve opmaak van een PRUP voor het herbestemmen van een zone naar regionale bedrijvigheid opgestart.

Te onderzoeken alternatieven voor de site Alvey

Doorsteek Galgestraat-N60 in combinatie met de huidige economische zone op de Alvey-site.

- De economische zone is dan wel voor meerdere bedrijven op het huidige bebouwde oppervlakte (vóór de vergunde sloping).
- Een ander sub-alternatief is toch een woonzone te creëren op de Alvey-site maar hiervoor woonuitbreidingsgebieden om te zetten naar industriezones of economische zones.

Uit een studie is gebleken dat verschillende bedrijven op de huidige industriegronden eigenlijk daar niet horen. Dus eventueel kan voor deze bedrijven op deze economische zone een plaats worden geboden zodat er meer industriegrond in Oudenaarde vrijkomt. Verder is de ligging van station Eine en dus de nieuwe doorsteek Galgestraat-N60 een zege voor het ontwikkelen van zo een economische zone. Verder is bekend uit een andere studie dat er ook geen nood is aan verdere ontwikkeling van woonzones in Oudenaarde.

Dit zijn geen onlogische alternatieven als ik de drang van Stad Oudenaarde zie om industriegronden uit te breiden in agrarisch gebied zoals duidelijk is gesteld in de Provinciale RUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde'. Uit een studie is trouwens gebleken dat verschillende bedrijven op de huidige industriegronden eigenlijk daar niet horen. Dus eventueel kan voor deze bedrijven op deze economische zone een plaats worden geboden zodat er meer industriegrond in Oudenaarde vrijkomt. R83

Antwoord:

De voorgestelde alternatieven zijn niet in overeenstemming met het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark' waarin voor de sites Santens en Alvey omwille van de ligging binnen het circulair Schedepark en het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde gemengde stedelijke ontwikkelingen worden voorzien.

Parrallel aan dit planningsproces is de Provincie Oost-Vlaanderen bezig met de opmaak van een PRUP Bedrijvigheid Oudenaarde om er voor te zorgen dat er voldoende ruimte voor (regionale) bedrijvigheid in Oudenaarde voorhanden blijft. Zoals de ruimtelijk-economische studie aantoont, is er op vandaag geen behoefte om bijkomende zones te herbestemmen naar regionale bedrijvigheid. Hierbij werd al rekening gehouden met het deels schrappen van de site Santens als ruimte voor (regionale) bedrijvigheid. Om een zicht te krijgen op de behoefte na 2030, zal de ruimtelijk-economische behoeftestudie in 2024 geactualiseerd worden. Alleen als uit die actualisatie zou blijken dat er na 2030 nog behoefte aan ruimte voor regionale bedrijvigheid zou bestaan, wordt op dat moment een geïntegreerd planningsproces met het hieraan gelinkte alternatievenonderzoek voor de participatieve opmaak van een PRUP voor het herbestemmen van een zone naar regionale bedrijvigheid opgestart.

Vraag naar verduidelijking

Wat betekent 'Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.'? Dit kan op verschillende plaatsen in de startnota worden gelezen.

Antwoord:

In het hoofdstuk (plan-MER) wordt deze tekst inderdaad een paar keer weergegeven. Het betreft een foutieve of verbroken koppeling naar een verwijzingsbron (een tabel of hoofdstuk in de tekst). Dit is in de scopingnota aangepast.

Het is Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Linkeroever' of GRUP 'Linkeroever' en niet iets anders als op sommige plaatsen staat genoteerd in de startnota. R83

Antwoord:

Dit is geen gewestelijk planningsinitiatief. In de startnota wordt duidelijk vermeld dat het plan een Gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP) is. Enkel op pagina 2 wordt foutief over een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan gesproken. Dit is in de scopingnota aangepast.

De procesnota gaat er vanuit dat alles conform artikel 2.2.12 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening zal lopen. De startnota en procesnota is veelal onduidelijk: wordt het nu een GRUP of een PRUP. Wat is de taak van PRCORO in dit alles? Dit zou toch voor het publiek duidelijk moeten zijn. De startnota (procesnota en communicatie) faalt hierbij grondig. R83

Antwoord:

De procesnota is puur informatief, er is geen inspraak op mogelijk. In de startnota wordt duidelijk vermeld dat het plan een Gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP) is. Op pagina 2 wordt foutief over een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan gesproken. Dit is in de scopingnota aangepast. In de geüpdatete procesnota is het artikelnummer aangepast.

Omdat de stad en de provincie voor dit planningsproces samenwerken, werd ook de PROCORO als adviesorgaan betrokken.

Wat is voetnoot 3? Waar kan men die samenwerkingsovereenkomst vinden? Mag dit niet publiek worden gemaakt? R83

Antwoord:

De samenwerkingsovereenkomst tussen Stad en Provincie is publiek raadpleegbaar op de website van de provincie Oost-Vlaanderen. <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/ruimtelijke-planning/projecten/masterplan%20oudenaarde%20linkeroever.html>

De datum van het akkoord voor deze startnota door het CBS Oudenaarde is niet aangepast in de procesnota. Het verschil in datum tussen opmaak startnota en akkoord is trouwens ook dubieus, alsof er enige onenigheid is in het planteam. R83

Antwoord:

Het was oorspronkelijk de doelstelling om de startnota door het CBS Oudenaarde goed te laten keuren in december 2020. Omwille van capaciteitsredenen werd besloten om de startnota pas in januari goed te keuren. De procesnota werd achteraf niet meer aangepast waardoor de datum verschilt. De procesnota is puur informatief, er is geen inspraak op mogelijk. De datum van goedkeuring van de startnota wordt aangepast in de geüpdatete procesnota.

De procesnota gaat er vanuit dat alles conform artikel 2.2.12 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening zal lopen maar verder stopt de samenwerkingsovereenkomst tussen Stad Oudenaarde en Provincie Oost-Vlaanderen op 1 oktober 2021. Hoe zal dit worden opgelost? Wat zal uiteindelijk het financieel plaatje worden voor deze samenwerkingsovereenkomst en eventueel verderzetting? Hoe komt dat de toenmalige mijlpalen niet werden gehaald? Deze informatie en motivatie zou publiek moeten worden gemaakt. R83

Antwoord:

Er is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen beide partijen (Stad en Provincie). Daarin wordt o.a. het financiële aspect vastgelegd. Bij de start van het planningsproces wordt een tijdsinschatting gemaakt met enkele mijlpalen. De tijdsinschatting is een indicatie en kan altijd door onverwachtste omstandigheden zoals de vraag naar bijkomend onderzoek of een pandemie – waardoor telkens een participatiemoment wordt uitgesteld – wijzigen.

GRS

Op pagina 23 van de startnota geeft men aan dat: “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.”. Gelieve hiervoor de goedkeuring GRS Oudenaarde (Besluit van de deputatie van 23 juni 2005) eens door te nemen. Deze stelling in de startnota is niet correct en het is schuldig verzuim van meer dan 10 jaar!

Het is dan ook begrijpelijk dat er een grote terughoudendheid is op de visie van Stad Oudenaarde op GRUP ‘Linkeroever’ die zelf zijn eigen GRS niet volgt maar liever industrieterreinen gaat aansnijden in agrarisch gebied. R83

Antwoord:

In het besluit van de Deputatie wordt de reservatie van de niet aangesneden gronden buiten de planperiode na 2007 van het bedrijventerrein Galgestraat voor het bedrijf Santens uitgesloten. Dit wordt aan de scopingnota toegevoegd.

Er wordt in bovenstaande reactie gesuggereerd dat de overheid moedwillig de gronden van de site Santens gedurende jaren niet heeft willen aansnijden voor industrie. Dit is niet correct. De overheid kan niet aansprakelijk gesteld worden als een eigenaar zijn bedrijfsgronden en - gebouwen niet ontwikkelt en/of op de markt brengt. Daarnaast heeft het faillissement van het bedrijf een nefaste invloed gehad op de verdere ontwikkeling van de site.

Zoals de ruimtelijk-economische studie aantoont, is er op vandaag geen behoefte om bijkomende zones te herbestemmen naar regionale bedrijvigheid. Hierbij werd al rekening gehouden met het deels schrappen van de site Santens als ruimte voor (regionale) bedrijvigheid. Om een zicht te krijgen op de behoefte na 2030, zal de ruimtelijk-economische behoeftestudie in 2024 geactualiseerd worden. Alleen als uit die actualisatie zou blijken dat er na 2030 nog behoefte aan ruimte voor regionale bedrijvigheid zou bestaan, wordt op dat moment een geïntegreerd planningsproces met het hieraan gelinkte alternatievenonderzoek voor de participatieve opmaak van een PRUP voor het herbestemmen van een zone naar regionale bedrijvigheid opgestart.

Oproep aan het stadsbestuur

We verwachten dat het stadsbestuur de stad verder ontwikkelt maar met respect voor behoud/ontwikkeling van natuur, rust en mentale welzijn van de Oudenaardse bevolking en de historische woonfuncties van de bestaande straten. R32

Antwoord:

Het plan komt tegemoet aan die bezorgdheid.

3. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN

3.1. 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-oeveren. 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 traject¹ 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 ontwerpstudio's) 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.

3.2. 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.

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

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

- **Klimaatgezond**

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

4. ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk worden de alternatieven die er n.a.v. de raadpleging zijn ontvangen opgesomd. De alternatieven worden beschreven en op hun redelijkheid onderzocht. Indien relevant worden ze meegenomen in het verdere planningsproces en op hun milieueffecten beoordeeld.

4.1. Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief dat erin bestaat het voorgenomen plan niet uit te voeren. Dit houdt in dat de deelplannen worden ingevuld volgens de geldende bestemmingsplannen. Concreet wil dit betekenen dat de site Santens kan ontwikkeld worden als milieubelastend industrieterrein, de steenbakkerij Vande Moortel niet meer kan uitbreiden en de site Alvey een KMO-zone blijft.

Het nulalternatief kan omwille van onderstaande redenen **niet als een redelijk alternatief** beschouwd worden.

In het voortraject werd het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark' opgemaakt. In het kader hiervan vonden verschillende participatierondes plaats. Dit raamwerk, dat goedgekeurd is door de stad en provincie, vormt de basis voor voorliggend planinitiatief. Het raamwerk geeft o.a. de volgende aanbevelingen mee:

Het landschap vormt het richtinggevend kader. De ontwikkelingen vinden plaats binnen een landschapspark. Specifiek voor de site Santens wordt meegegeven dat er een brede zone moet open blijven als onderdeel van dat park, vrij toegankelijk voor de diverse gebruikers. In het raamwerk staat verwevenheid centraal. Voor de site Santens wordt aangegeven dat er plaats is voor gemengd woon-werken, als deel van een inclusieve stadsfilosofie. Deze vermenging laat toe om ook ruimte en stromen van stoffen en energie te gaan delen. Een gelijkaardig principe is van toepassing voor de site Alvey.

De steenbakkerij Vande Moortel heeft de behoefte aangetoond om uit te breiden, aansluitend bij hun huidige vestiging. In de omgeving van de steenbakkerij bevinden zich immers nog enkele onontgonnen kleiputten. Verschillende reacties gaven aan dat de uitbreiding van de steenbakkerij niet wenselijk is omdat kleiontginning een eindig verhaal is. Hoewel het klopt dat het ontginnen van klei een eindig verhaal is, zijn er nog andere aspecten die pleiten voor het behoud en de uitbreiding van de Steenbakkerij op haar huidige locatie:

- Het bedrijf is historisch verankerd (op die locatie gevestigd sinds 1864). Het niet verder kunnen uitbreiden zou de verhuis van bestaande activiteiten en infrastructuur die historisch op de huidige locatie zijn gegroeid inhouden.
- Het bedrijf is gelegen langs de Schelde. Op vandaag maakt het bedrijf reeds gebruik van de naastliggende laad- en loskade. Indien alle klei ontgonnen is, is er de mogelijkheid om grondstoffen via het water te laten leveren. Verder kan de kade ook gebruikt worden om afgewerkte producten te transporteren.
- De maatschappij alsook de bedrijfswereld evolueert constant. Producten op een duurzame en klimaatverantwoorde manier maken zit in de lift. Het is perfect mogelijk dat het bedrijf in de toekomst bestaande grondstoffen en producten hergebruikt/ recycleert om nieuwe producten te maken.
- Het is omwille van logistieke redenen alsook de bedrijfsvoering wenselijk dat de nieuwe productielijn nabij de bestaande vestiging gelegen is.

In het raamwerk wordt rekening gehouden met de uitbreiding van het bedrijf. 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.

Het is ruimtelijk niet wenselijk om op de sites Santens en Alvey monotone functies te ontwikkelen die geen directe meerwaarde voor de buurt genereren. In plaats daarvan wordt geopteerd om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er ruimte is om te wonen, te werken en te ontspannen. In ieder deelplan is er groene ruimte voorzien die een meerwaarde betekent voor de buurt. Ook zullen er buurtondersteunende functies mogelijk zijn op de site Santens en Alvey.

Naast bovenstaande ruimtelijke overwegingen werd ook het raamwerk beleidsmatig goedgekeurd.

Het nulalternatief wordt in beeld gebracht door een bespreking van de juridische referentiesituatie in het milieueffectenonderzoek.

4.2. Locatiealternatieven Vande Moortel

Sommige reacties sturen aan op een uitbreiding van de steenbakkerij Vande Moortel in de ambachtelijke zone Meersbloem. Terwijl anderen aangeven dat een R&D Labo en R&D Technics van Vande Moortel zou kunnen gelokaliseerd worden op de site Alvey of op de nabijgelegen site Santens.

4.2.1. Uitbreiding op Meersbloem of Coupure

Zoals reeds aangegeven in de bespreking van het nulalternatief (zie hierboven) zijn er verschillende redenen waarom de uitbreiding best plaatsvindt op de huidige locatie. Bijkomend wordt aangegeven dat de KMO-zones Coupure en Meersbloem momenteel al voor het overgrote deel bebouwd zijn. Er is geen ruimte om de nieuwe productielijn van de steenbakkerij te huisvesten. Bovendien is het niet evident om op deze locatie een uitbreiding van de KMO-zones te voorzien. Een bijkomende uitbreiding vraagt een planinitiatief (opmaak RUP). Gelet op de ligging en de ruimtelijke begrenzingen van de KMO-zones door de Schelde, een weg en/of natuurgebied is dit geen evidentie. Bovendien is er ook nog de juridische problematiek (zonevreemdheid) rond het bedrijventerrein Coupure, waarvoor o.a. het planinitiatief PRUP 'Bedrijvigheid Oudenaarde' lopende is.

4.2.2. Uitbreiding op de site Alvey of Santens

De ontwikkeling van een R&D Labo en R&D Technics van Vande Moortel op de sites Santens of Alvey wordt niet uitgesloten. Deze kunnen plaatsvinden in de voorgestelde KMO-zone van de site Santens of de economische zone op de site Alvey. De uitbreiding van het bedrijf gaat echter verder dan een R&D Labo. Het gaat ook over de oprichting van een nieuwe productielijn. Bedrijfstechnisch is het wenselijk dat de nieuwe productielijn op de huidige site gesitueerd wordt (zie bovenstaande argumenten). Binnen de huidige bedrijfsconfiguratie is het uitbouwen van deze nieuwe productielijn niet mogelijk en wordt voorgesteld om op eigen terrein verder uit te breiden.

Beide locatiealternatieven voor de uitbreiding van de steenbakkerij Vande Moortel worden niet als een redelijk alternatief beschouwd.

4.3. Inrichtingsalternatieven

4.3.1. Volledig groen

Voor de sites Alvey en Santens zijn meerdere reacties ontvangen die pleiten voor een volledige herbestemming naar een groene (open) ruimte, al dan niet met sport- en recreatieve voorzieningen.

In het voortraject werd het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark' opgemaakt. In het kader hiervan vonden verschillende participatierondes plaats. Dit raamwerk, dat goedgekeurd is door de stad en provincie, vormt de basis voor voorliggend planinitiatief. Het raamwerk geeft o.a. de volgende aanbevelingen mee:

Het landschap vormt het richtinggevend kader. De ontwikkelingen vinden plaats binnen een landschapspark. Specifiek voor de site Santens wordt meegegeven dat er een brede zone moet open blijven als onderdeel van dat park, vrij toegankelijk voor de diverse gebruikers. In het raamwerk staat verwevenheid centraal. Voor de sites Santens en Alvey wordt aangegeven dat er plaats is voor gemengd woon-werken, als deel van een inclusieve stadsfilosofie. Deze vermenging laat toe om ook ruimte en stromen van stoffen en energie te gaan delen.

Er wordt voor de sites Santens en Alvey geopteerd om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er ruimte is om te wonen, te werken en te ontspannen. In ieder deelplan is er groene ruimte voorzien, die een meerwaarde betekent voor de buurt. Ook zullen er buurtondersteunende functies mogelijk zijn op de site Santens en Alvey. Op de site Santens zullen er ook sport- en recreatievoorzieningen mogelijk zijn gelinkt aan het naastliggende sportcomplex.

Naast bovenstaande ruimtelijke overwegingen, is het vanuit het oogpunt van ruimtelijke efficiëntie aangewezen om al bestaande bebouwde en verharde ruimtes te reconverteren om nieuwe harde functies op te vangen. Op die manier wordt het aansnijden van open ruimte vermeden.

De sites Santens en Alvey volledig herbestemmen naar groene (open) ruimte **is geen redelijk alternatief**.

4.3.2. Santens: dicht bij de Schelde bouwen

Enkele reacties stuurden aan om het mogelijk te maken om op de site Santens dicht bij de Schelde te bouwen.

Een belangrijk aspect binnen dit planinitiatief is het voorzien van voldoende kwalitatieve groene ruimte. Bij voorkeur is deze groene ruimte aaneengesloten en niet versnipperd. In het voortraject werd het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark' opgemaakt. In het kader hiervan vonden verschillende participatierondes plaats. Dit raamwerk, dat goedgekeurd is door de stad en provincie, vormt de basis voor voorliggend planinitiatief. Specifiek voor de site Santens wordt meegegeven dat er een brede zone moet open blijven als onderdeel van een groter landschapspark, vrij toegankelijk voor de diverse gebruikers. Eén van de uitgangsprincipes is immers om nog niet verharde delen zoveel als mogelijk te vrijwaren van verharding en netto zelfs een ontharding na te streven. Op die manier kan het water blijvend infiltreren in de bodem.

Er wordt voorgesteld om langs de Schelde een landschapspark uit te bouwen waar alle inwoners van Oudenaarde gebruik kunnen van maken. Het voorzien van bebouwing dicht bij de Schelde staat haaks op deze doelstelling. Indien er gebouwen dicht bij de Schelde worden gebouwd, ontstaat er versnipperd groen en bestaat de kans dat de ruimte rondom deze bebouwing (semi)privaat wordt ingericht.

Dit kan **niet als een redelijk alternatief** beschouwd worden.

4.3.3. Santens: grootschalige detailhandel

Zoals reeds aangegeven in de voorgaande alternatieven (zie hierboven) zijn er verschillende redenen om te kiezen voor een gemengde stedelijke ontwikkeling.

De site Santens volledig ontwikkelen voor grootschalige detailhandel is niet aangewezen. Grootschalige detailhandel kan veel mobiliteit generen, vooral na de werkuren en op zaterdagen. De stad Oudenaarde heeft reeds verschillende locaties voor grootschalige detailhandel op haar grondgebied zoals bijvoorbeeld het retailpark N60 en De Commercie. Het is niet wenselijk om nog een gelijkaardige (autogerichte) ontwikkeling en type winkels bijkomend op de site Santens te voorzien. Dit kan immers nefaste gevolgen hebben op het bestaande handelsapparaat.

4.3.4. Alvey: buffer en lagere bebouwing

In meerdere reacties wordt aangegeven dat er op de site Alvey een buffer van 10 meter t.o.v. het VEN-gebied moet gerespecteerd worden. In een andere reactie wordt meegedeeld dat hoogbouw zo dicht bij het VEN-gebied niet gepast is. Er wordt meegedeeld dat het maximale scenario 3 bouwlagen kan zijn aan de Misweg (zoals reeds aanwezig) of Ankerstraat om lager naar 1-2 bouwlagen te gaan richting Schelde en VEN-gebied.

We voorzien een groene zone ten overstaan van de omgeving (VEN gebied en naastliggende bestaande bebouwing). Dit is in de scopingnota aangepast. De exacte breedte is op heden nog niet bepaald. Aan de hand van de resultaten van het MER-onderzoek zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling bepaald worden. Dit kan ondermeer de noodzaak tot het voorzien van een visuele groenbuffer tussen de bebouwing en het VEN-gebied omvatten alsook beperkingen voor bebouwing. De vereisten hiervan zullen blijken uit het onderzoek.

4.3.5. Santens: andere woontypologie

In één van de reacties wordt gevraagd om op de site Santens te kiezen voor maximum 30% appartementen, minimum 50% grondgebonden woningen en 20% sociale woningen.

Dit voorstel is niet wenselijk omwille van volgende redenen:

- Meer grondgebonden ééngezinswoningen met tuin zullen voor een groter ruimtebeslag zorgen, wat strijdig is met de principes van het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark'.
- Huidige tendens wijst op gezinsverdunning en kleinere huishoudens (cfr. woonbehoeftestudie SOLVA).

4.3.6. Santens en Alvey: andere woontypologie

In één van de reacties wordt voorgesteld om zowel voor de site Alvey als Santens woningbouw te voorzien van percelen van min. 10 are zodat er een compromis is tussen groen en wonen.

Dezelfde motivering zoals hierboven is van toepassing. Percelen van min. 10 are zijn niet wenselijk omwille van volgende redenen:

- Meer grondgebonden ééngezinswoningen met tuin zullen voor een groter ruimtebeslag zorgen, wat strijdig is met de principes van het 'Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark'.
- Huidige tendens wijst op gezinsverdunding en kleinere huishoudens (cfr. woonbehoeftestudie SOLVA).

De woontypologie maakt voor het milieueffectenonderzoek op zich niet zoveel uit. Belangrijker is het aantal woningen. En deze blijft in bovenvermelde suggestie dezelfde.

Bijkomend wordt nog volgende motivatie meegegeven:

De doelstelling is om zuinig om te springen met de ruimte die voorhanden is en te kijken hoe deze ruimte (indien mogelijk) multifunctioneel inzetbaar is. Woningen voorzien op een perceel van 1000 m² is ruimte verslindend en niet wenselijk. Bovendien is de groene ruimte dan privaat, terwijl het een meerwaarde is om zoveel mogelijk publiek toegankelijk groen te creëren.

4.3.7. Alvey: enkel wonen

Meerdere mensen geven aan dat de site Alvey niet de geschikte locatie is voor economische activiteiten. Sommigen stellen zich de vraag waarom er een KMO-zone moet voorzien worden in een woonzone.

Antwoord:

Om een monotone ontwikkeling tegen te gaan, wordt er voorgesteld om een gemengde stedelijke ontwikkeling te voorzien, waar er plaats is om te werken, te wonen en te ontspannen. Op vandaag is de site Alvey gelegen in een KMO-zone. Bijkomend is er een vraag naar meer plaatsen voor economische activiteiten. Gelet op deze aspecten is gekozen om een deel van de site te ontwikkelen voor een economische zone. De term 'economische activiteiten' en niet 'KMO-zone' werd uitdrukkelijk bij de site Alvey geplaatst. Zo lijkt het evenzeer mogelijk dat in deze zone een kantoor, dokterspraktijk, etc. worden opgetrokken. Er zullen – gelet op de ligging van de site Alvey – beperkingen op de economische activiteiten worden opgelegd. Welke beperkingen dit zijn, wordt in het latere planningsproces bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd.

Op vandaag zijn de milieueffecten nog niet gekend. In het verdere planningsproces worden de mogelijk te verwachten effecten a.d.h.v. een milieueffectenonderzoek (plan-MER) onderzocht. Na dit onderzoek zal duidelijker zijn welke invloed o.a. de economische zone kan hebben op de omgeving. Op basis van de bevindingen kunnen de plannen bijgestuurd worden en/of milderende maatregelen genomen worden.

5. SITUERING VAN HET PLANGEBIED

5.1. 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.

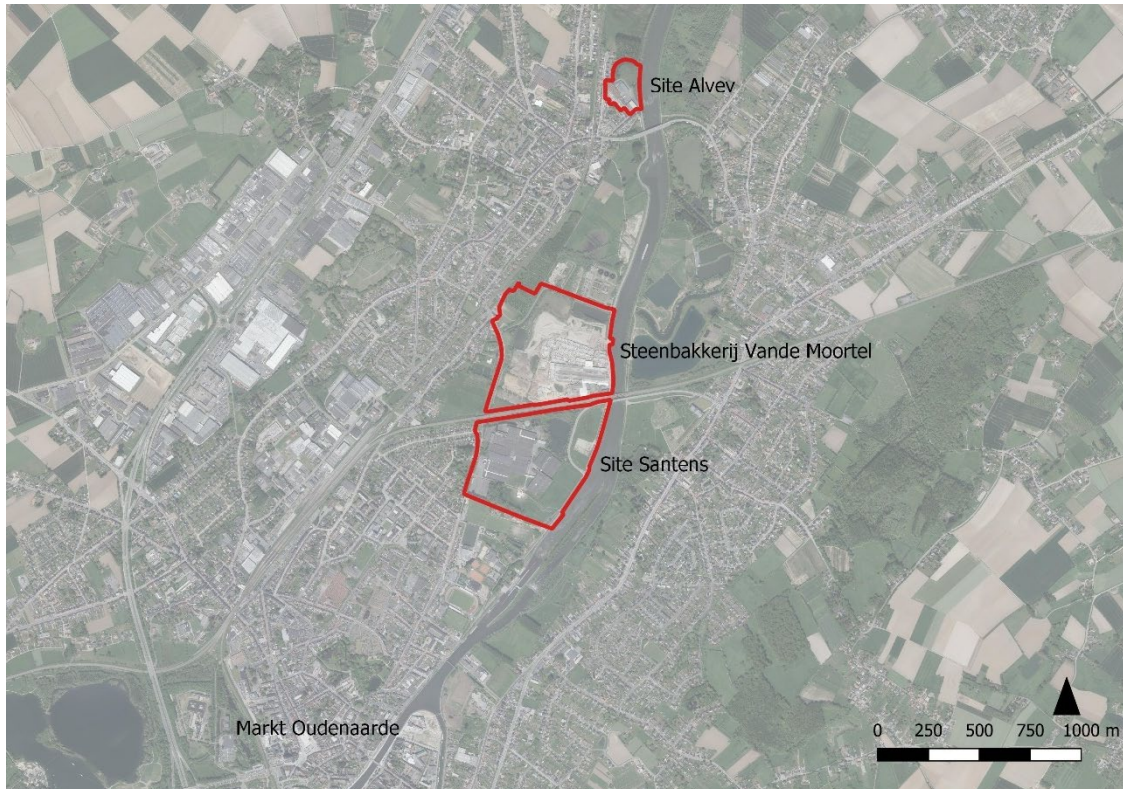
Oudenaarde behoort tot het gelijknamige arrondissement. De fusiestad telt naast zichzelf nog twaalf deelgemeenten, nl. Bevere, Edelare, Eine, Ename, Heurne, Leupegem, Mater, Melden, Mullem, Nederename, Volkegem en Welden. Ze grenst aan de buurgemeenten Kruisem, Zwalm, Horebeke, Maarkedal, Kluisbergen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

5.2. Geografische afbakening

Het GRUP 'Linkeroever' omvat 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.

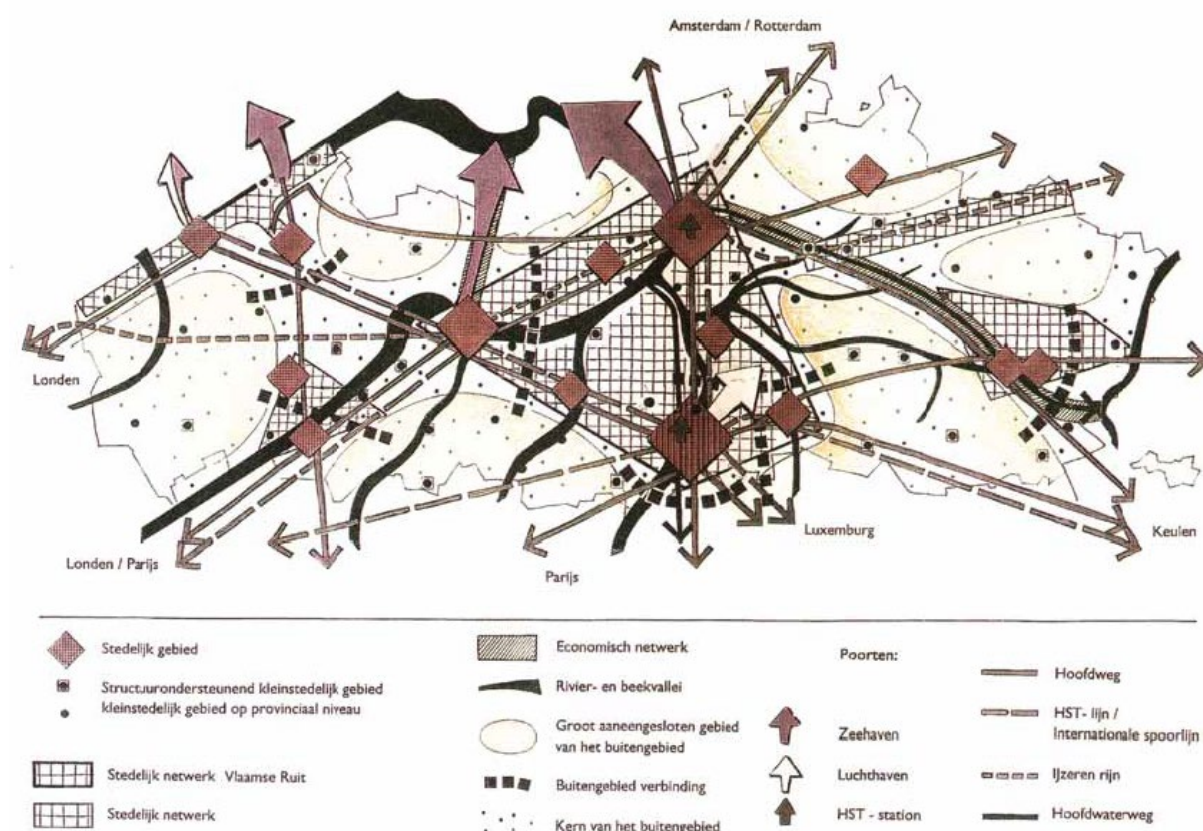


Voorlopige afbakening van de plangebieden van het GRUP 'Linkeroever'. De afbakening kan nog wijzigen in functie van bijvoorbeeld het al dan niet meenemen van de verbindingsweg Oliehoekstraat – Broekstraat.

6. PLANNINGSCONTEXT

6.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011)³

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 woonegelegenheden, 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

6.2. Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)⁴

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.

³ Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is raadpleegbaar op volgende website: <https://rsv.ruimtevlaanderen.be/>

⁴ De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is raadpleegbaar op volgende website: <https://www.ruimtevlaanderen.be/BRV>

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

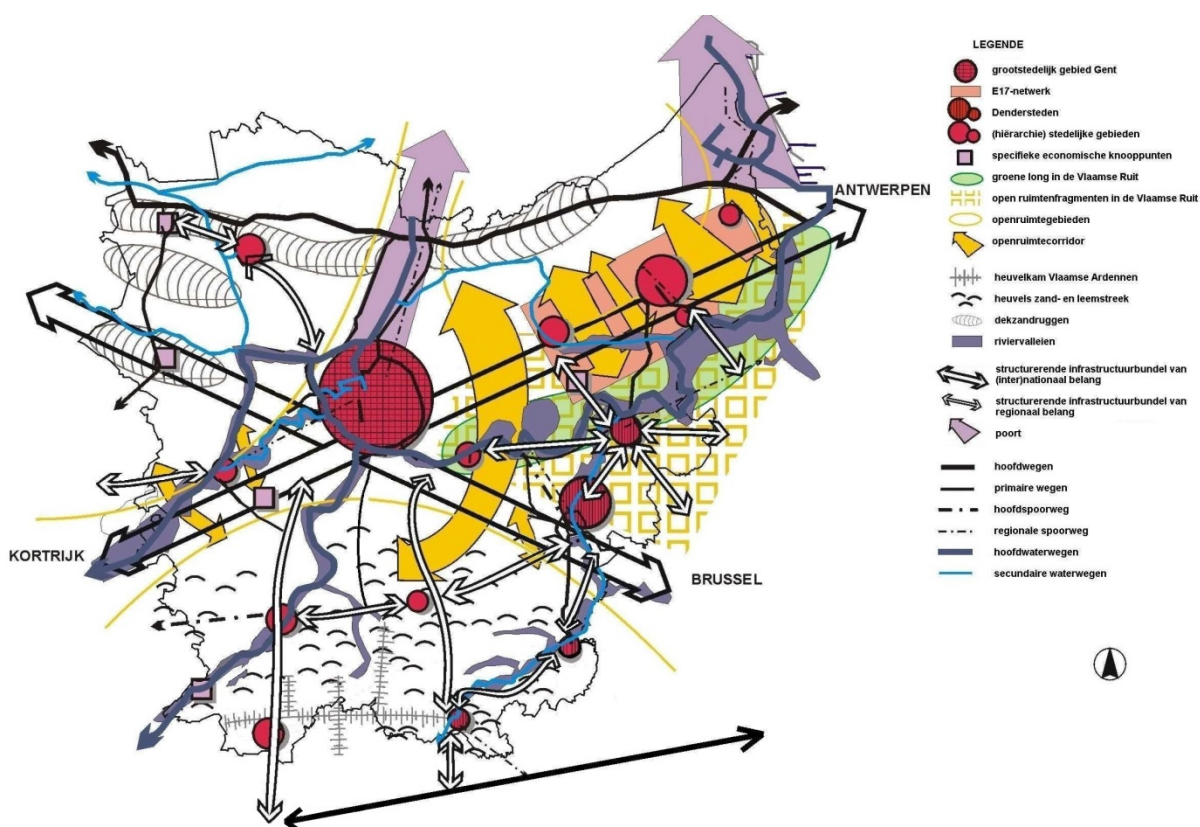
6.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (2004 en 2012)⁵

6.3.1. 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.



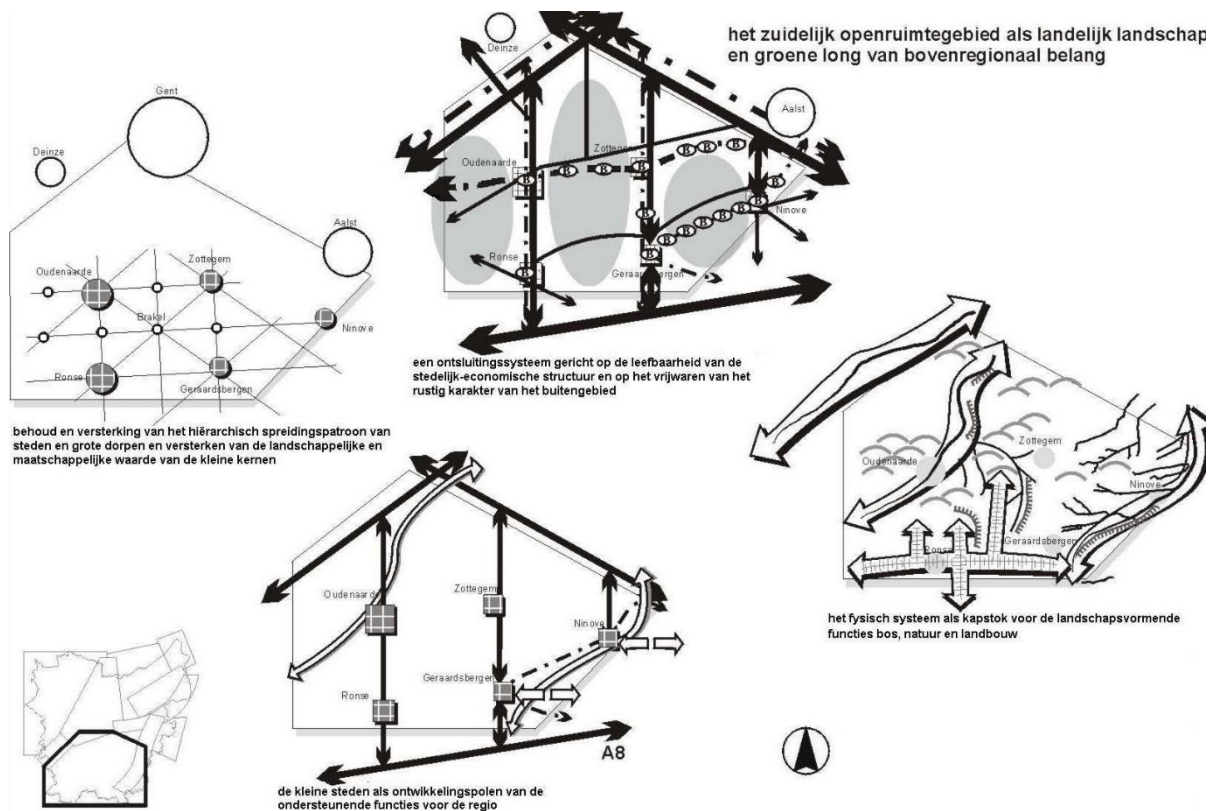
Globale ontwikkelingsvisie in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

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.

⁵ Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan en haar herziening is raadpleegbaar op de website van de provincie Oost-Vlaanderen

De volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld.

- 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

6.3.2. 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.

6.3.3. 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.

6.3.4. 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.

6.3.5. 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.

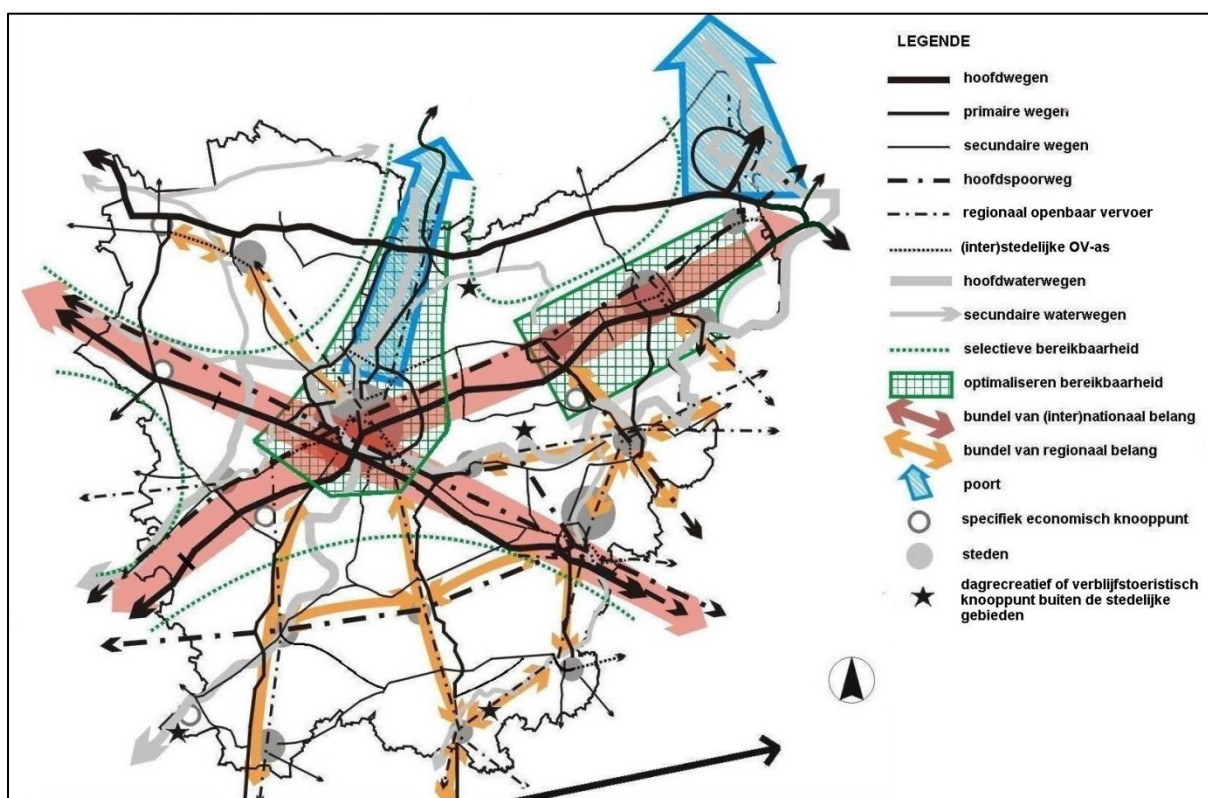
Het dicht spoornet heeft een belangrijke taak in deze woon-werkpendel naar Brussel en in mindere mate naar Gent. Ook voor de interne verplaatsingen naar de kleinstedelijke gebieden in de regio heeft dit (regionaal) spoornet een rol te vervullen. Het versterken van de centrale rol van de Dendersteden 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

6.4. Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050⁶

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.

⁶ De volledige conceptnota (strategische visie en beleidskaders) is raadpleegbaar op de website van 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 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

6.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oudenaarde (2005)⁷

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

⁷ Het volledige GRS Oudenaarde is raadpleegbaar op de website van de stad Oudenaarde.

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.

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

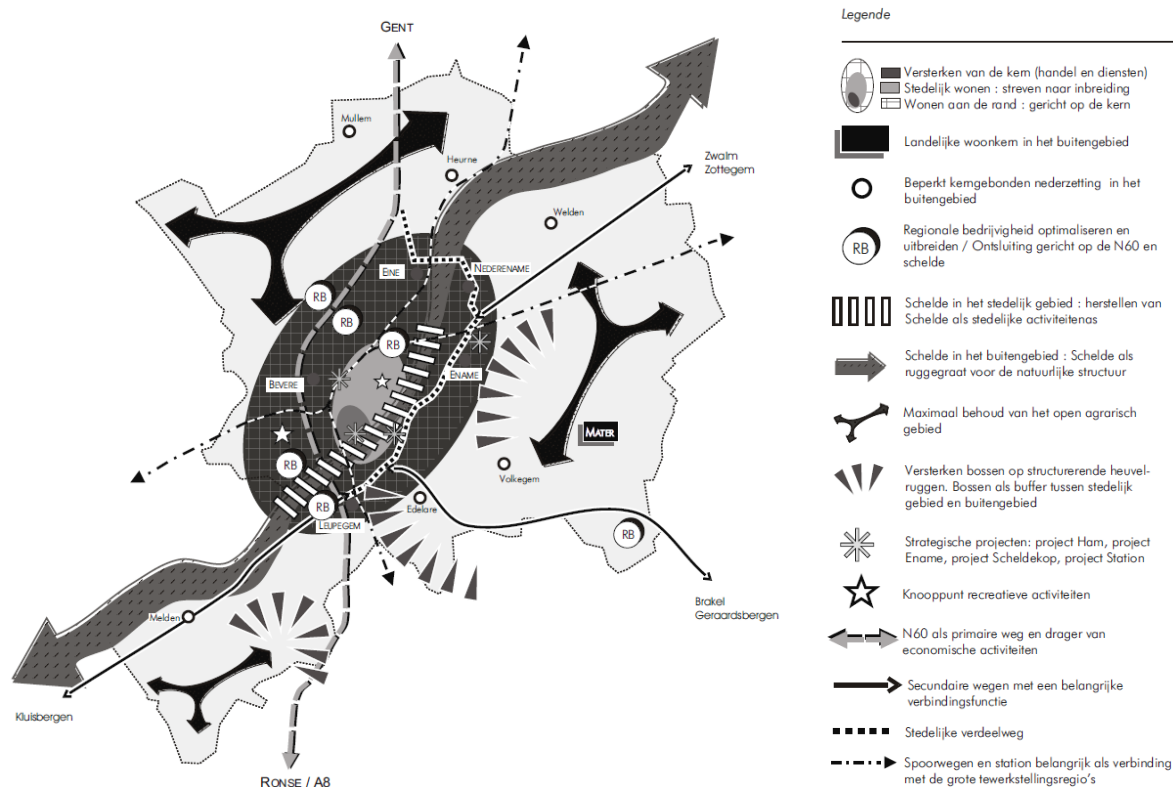
Concept 4: N60 als drager van doorgaand verkeer en economische activiteiten

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

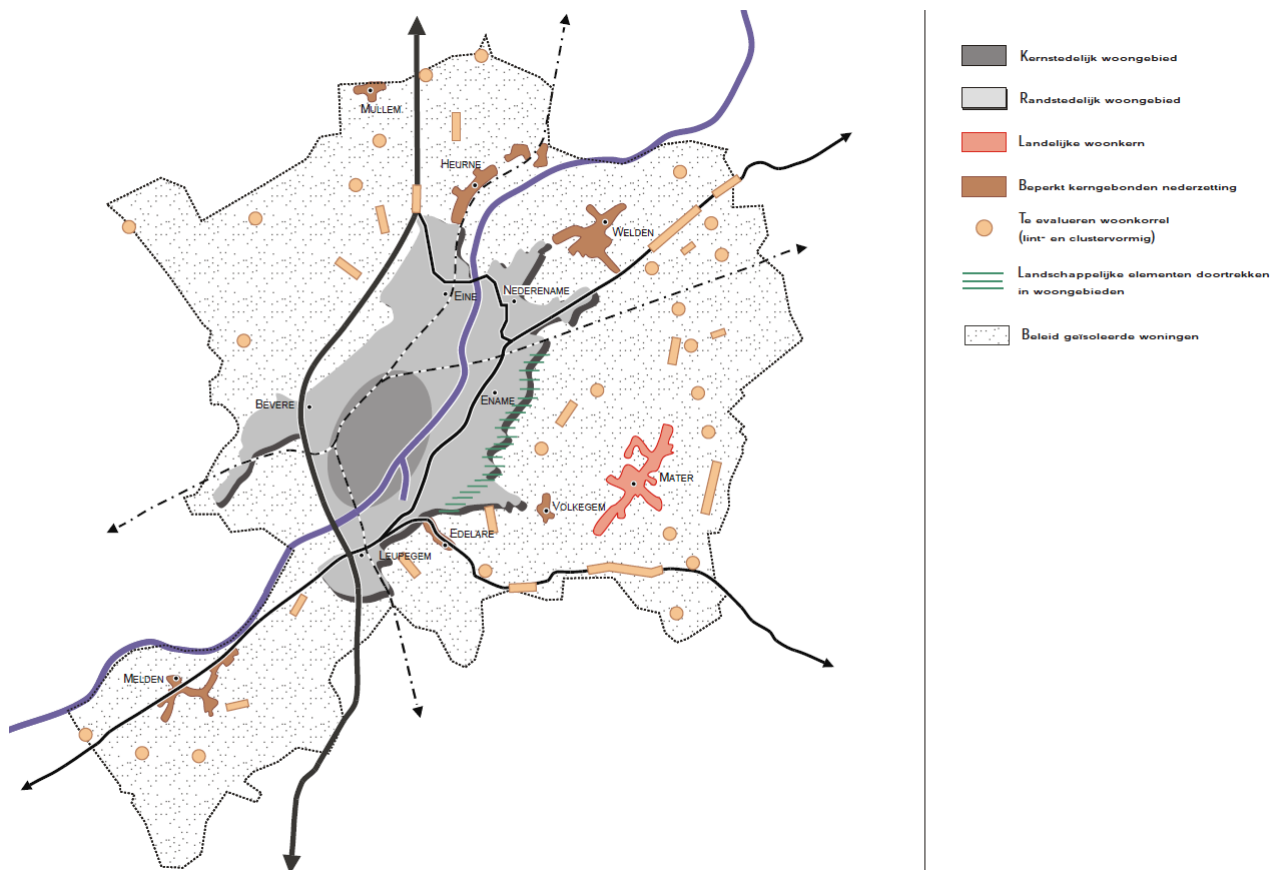


Schematische weergave van de ruimtelijke visie van Oudenaarde (Bron: GRS Oudenaarde)

6.5.1. 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)

6.5.2. 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.

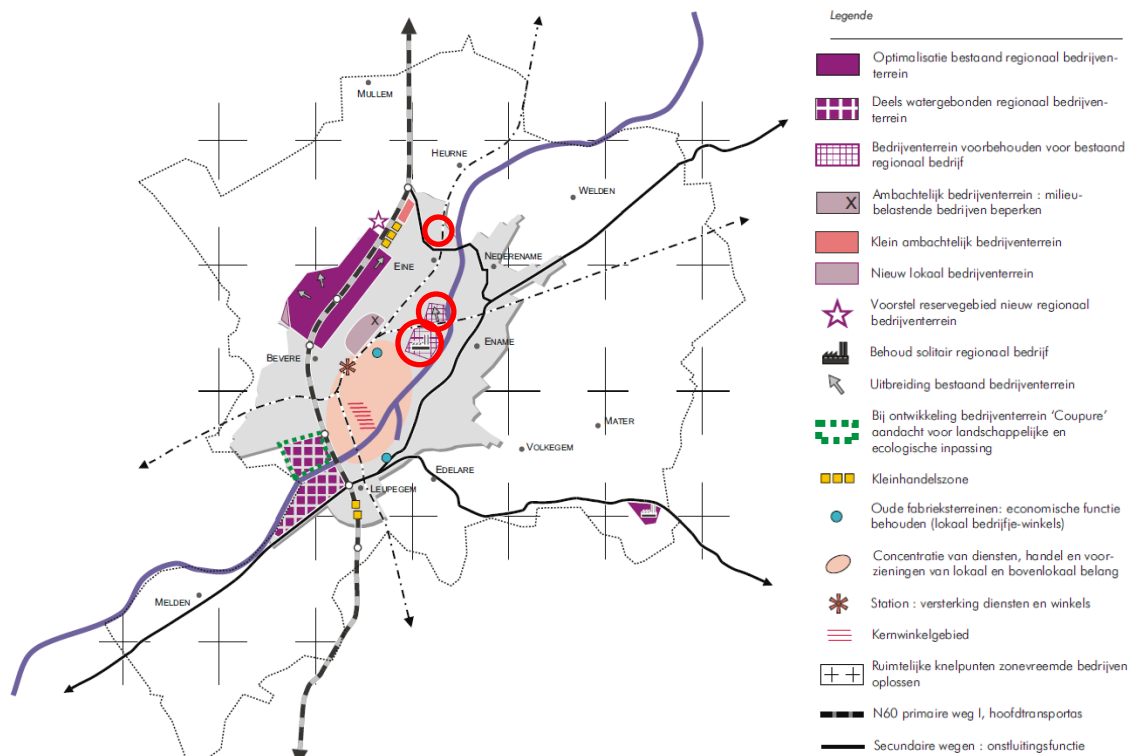
Voor de bedrijventerreinen langs de Galgestraat (Santens) en de Steenbakkerij wordt voorgesteld om deze te behouden voor bestaande bedrijvigheid. Om de omgeving en de lokale wegen niet verder te belasten wordt geopteerd geen nieuwe bedrijven te voorzien op de bedrijventerreinen Galgestraat en Steenbakkerij.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

6.5.3. 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 automobilititeit 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.

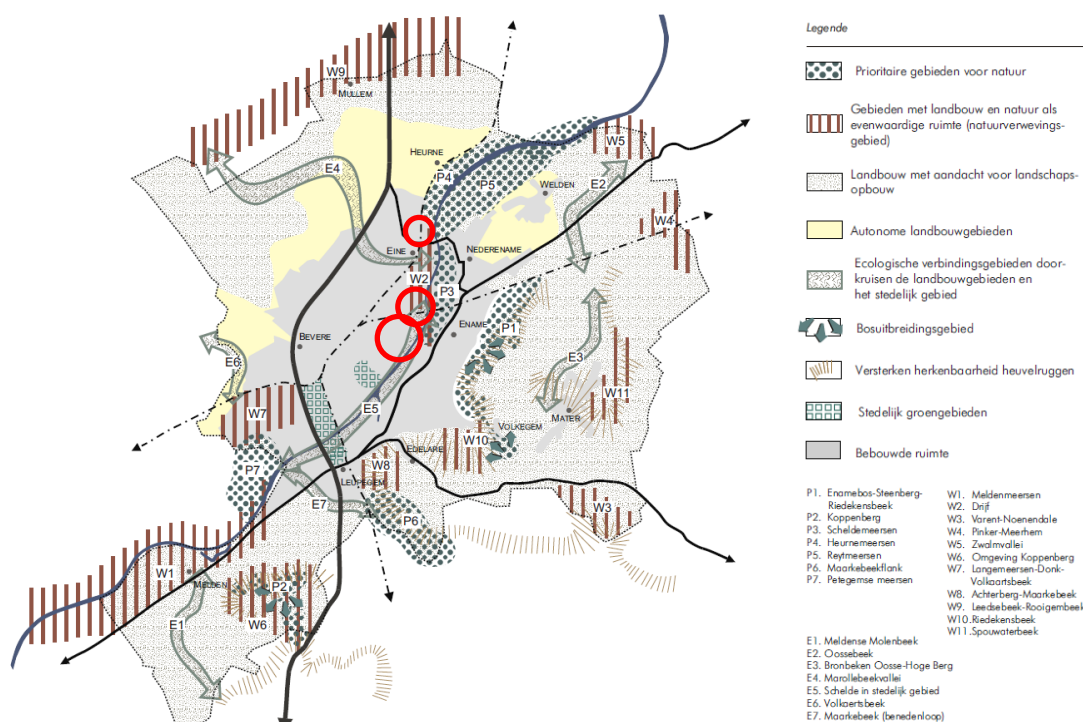
6.5.4. Gewenste structuur open ruimte

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.

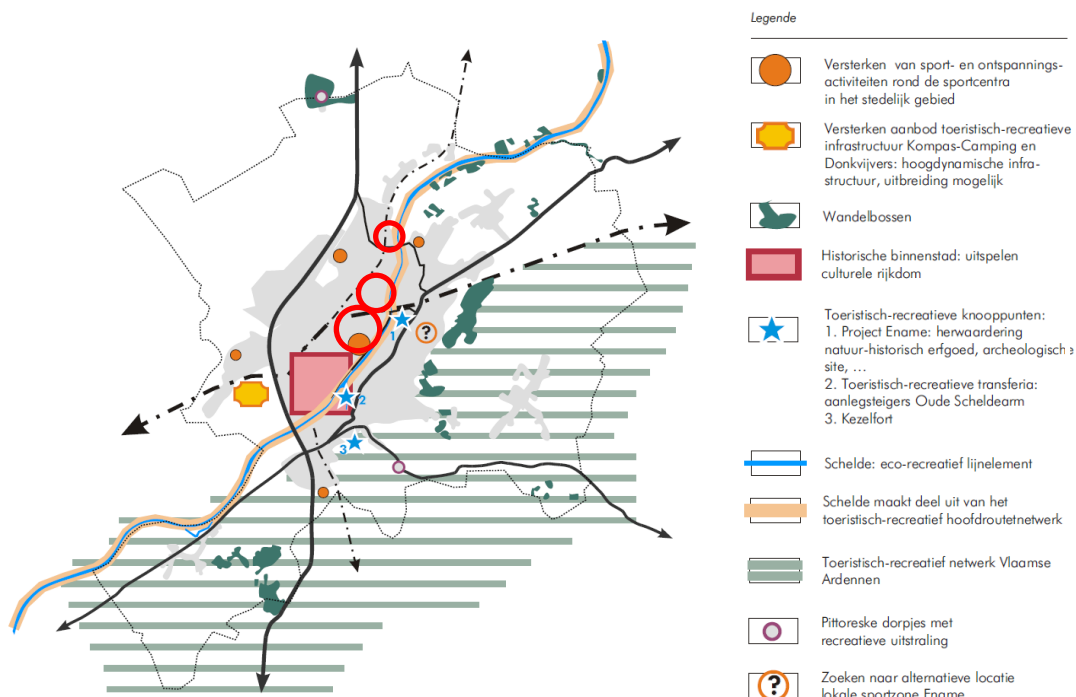
Eén van de prioritaire gebieden voor natuur zijn de Scheldemeersen.



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

6.5.5. 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 hoofdnetwerk 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.*

Op 23 juni 2005 keurde de Deputatie van Oost-Vlaanderen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Oudenaarde goed met in acht name van interpretaties en beperkingen opgenomen in het overwegend gedeelte van de beslissing en met uitsluiting van:

- De ontwikkelingsbepalingen voor de geïsoleerde woningen al dan niet in de prioritaire gebieden voor natuur;
- De ontwikkelingsbepalingen voor de bedrijven buiten de bedrijventerreinen en kernen;
- De reservatie van de niet aangesneden gronden buiten de planperiode na 2007 van het bedrijventerrein Galgestraat voor het bedrijf Santens; (cfr. rd p 39, bb p 5)

6.6. 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 huidige 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-principe⁸.
- 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.

⁸ 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).

- Het fietsverkeer verder uitbouwen van een samenhangend, continu en comfortabel fietsnetwerk waarbij ook het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Op belangrijke locaties worden veilige fietsstallingen voorzien.

Momenteel bevindt de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan⁹ zich in de tweede fase. In deze stap wordt de toekomstvisie vertaalt in concrete keuzes.

Op basis van de conclusies uit de oriëntatienota werkte het adviesbureau Tridée twee mogelijke oplossingsrichtingen uit in de vorm van twee hoofdsenario's. Elk scenario is een samenhangend geheel van keuzes voor de mobiliteit in Oudenaarde.

- Scenario 1: ringstructuur
In dit scenario zitten de verbindingswegen de N60 Gent – Ronse, N46 Oudenaarde – Aalst, N8 (Brussel – Kortrijk), N441 (Graaf van Landaststraat – Ohiostraat – Oudstrijdersstraat) vervat. Dit is de structuur zoals ze vandaag de dag reeds gebruikt wordt. In dit scenario wordt de huidige situatie bestendigd voor wat betreft de keuze van belangrijkste verkeerswegen in Oudenaarde.

Daarnaast wordt er voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Oudenaarde Linkeroever (de sites Santens en Alvey vragen om een nieuwe invulling, bovendien willen de steenbakkerij Vande Moortel en het sportcentrum uitbreiden) een nieuwe ontsluitingsweg voorzien. Deze ontsluitingsweg kan ofwel lopen vanuit dit gebied naar de Galgestraat/Oliehoekstraat en zo verder via een nieuw aan te leggen weg naar de Broekstraat en N60, of er kan ook een ontsluitingsweg zijn via de Lotharingenbrug naar de N46 Abdijstraat. Deze route wordt in scenario 1 echter niet als verbindingsweg gezien voor doorgaand verkeer tussen Abdijstraat en N60 (zie hiervoor scenario 2), maar als ontsluitingsweg voor lokaal verkeer.

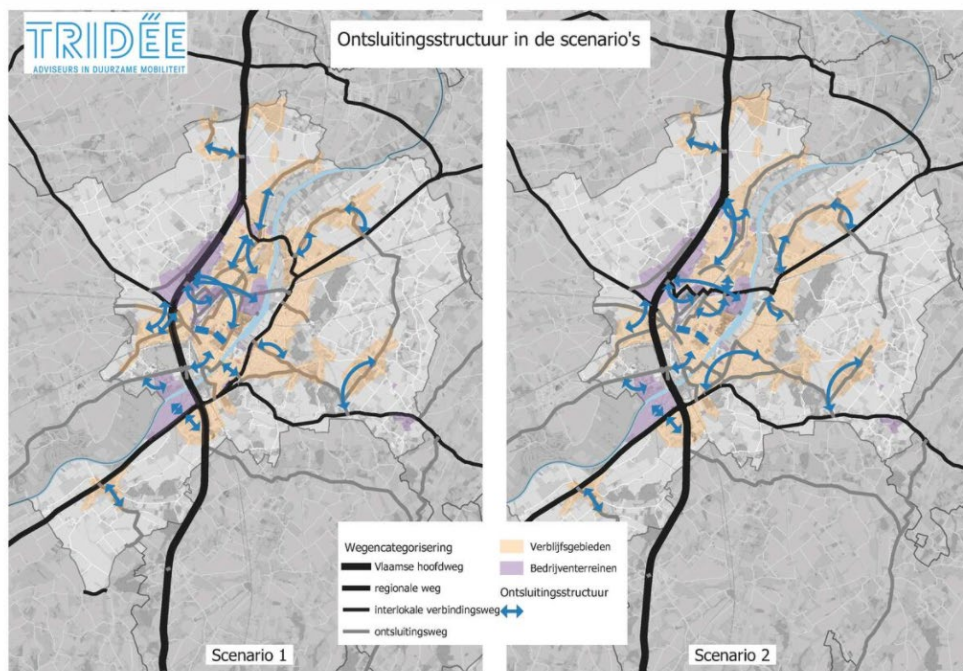
Onderliggend maken leefbare woonwijken en leefbare doortochten onderdeel uit van dit scenario.

- Scenario 2: nieuwe verbindingsweg Linkeroever
Van de nieuwe verbindingsweg Linkeroever wordt een nieuwe hoofdverbinding gemaakt van de N46 Abdijstraat naar de N60. Deze verbinding loopt via een nieuwe verbinding langs de Lotharingenbrug tot aan de Broekstraat en zo via de Wilgenstraat, Lindestraat, Arend de Keyserestraat, Gentstraat en Doornikse Heerweg verder naar het rondpunt aan Samsonite. Deze nieuwe hoofdverbinding biedt kansen om enerzijds de kernen van Nederename en Eine te ontlasten in het noorden en anderzijds de kern van Leupegem te ontlasten in het zuiden.

In scenario 2 is ook een voorstel van Infrabel opgenomen voor een nieuwe verbindingsweg in Leupegem. Na verder onderzoek is dit voorstel ondertussen niet meer weerhouden omdat het geen meerwaarde biedt ten opzichte van de huidige situatie.

Deze scenario's werden voorgesteld en besproken met de bevolking op 4 participatieavonden in oktober 2020.

⁹ Meer info over de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan is op de website van de stad Oudenaarde terug te vinden:
<https://www.oudenaarde.be/nl/nieuwmobiliteitsplan>



6.7. Oudenaarde Mee-maken (bestuursakkoord 2019-2024)

In het bestuursakkoord¹⁰ wordt de beleidsvisie voor 2019-2024 uitgestippeld. Specifiek voor dit planningsproces wordt verwezen naar:

- Ruimtelijke ordening
De nadruk ligt op een zuinig ruimtegebruik. Het bijkomend aansnijden van open ruimte wordt zoveel mogelijk beperkt. Stadsinbreiding en verdichting mag niet ten koste gaan van ons groen in de stad.

Voor het aansnijden van industriegronden wordt in de eerste plaats gekeken naar de nog ongebruikte percelen op de bestaande industrieterrainen en ambachtelijke zones, waarbij de stad erover waakt dat er geen uitbreiding mogelijk is buiten het kleinstedelijk gebied. Het stadsbestuur werkt verder aan de ontwikkeling van de geplande bedrijvenzone Bruwaan-Noord.

Het stadsbestuur streeft naar een selectieve bouw en inplanting van appartementsgebouwen. Op sommige plaatsen moet er werk gemaakt worden van ontharding. Verdichting kan enkel op een kwalitatieve manier en rekening houdend met een doordachte mobiliteit.

Het stadsbestuur geeft uitvoering aan de gemeentelijke verordening met omkaderende maatregelen voor versterken handelskern en beperking aan de handelsontwikkeling langs de N60.

Er komt een Masterplan/GRUP voor de stationsomgeving in functie van herwaardering stationsbuurt in aansluiting met de handelskern. De ontwikkeling van het project van de Saffersfabriek met haar zeer diverse ruimtelijke functies zal hier een belangrijke rol spelen. De stad werkt verder aan het masterplan Linkeroever dat

¹⁰ Het volledige bestuursakkoord is raadpleegbaar op de stedelijke website:
https://www.oudenaarde.be/sites/default/files/public/stad/Bestuur_en_beleid/Beleidsplanning/Bestuursakkoord19.pdf

wordt opgemaakt samen met de provincie. Dit masterplan zal later worden omgezet in GRUP's. Er wordt bekeken of er bij de ontwikkeling van deze site een brownfieldconvenant kan worden afgesloten.

- Mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid
Het mobiliteitsplan wordt geactualiseerd in functie van een verkeersveilige en -leefbare stad en deelgemeenten. De twee beginselen uit het decreet basisbereikbaarheid (STOP-principe : stappers, trappers, openbaar vervoer, privé-vervoer + participatie) dienen hiervoor als leidraad.

Een gemeentelijke mobiliteitsvisie moet inspelen op de noden van de hele bevolking, van jong tot oud. De stad moet niet zelf de mobiliteitskeuzes maken voor haar inwoners, maar kan bepaalde keuzes wel stimuleren. Een actieve participatie van de bevolking is hiervoor essentieel.

Een slimme mobiliteitsvisie focust daarom niet op één welbepaald vervoersmiddel, maar speelt de troeven van ieder transportmiddel maximaal uit.

- Verkeersveilige schoolomgevingen zijn topprioriteit
- Verkeersveiligheid in het algemeen
- Deelmobiliteit
- Fietzers
- Parkeerbeleid en pendelaars
- Verbeteren lokaal openbaar vervoer
- Draagvlak voor duurzame mobiliteit vergroten
- Stadsbestuur heeft een voorbeeldfunctie

6.8. Meerjarenplan 2019-2024

In het meerjarenplan¹¹ werden de ambities uit bovenvermeld bestuursakkoord samengevoegd met de input uit het participatietraject 'Maak Oudenaarde Mee' en vertaald in concrete acties en bijhorende budgetten. Specifiek voor dit planningsproces wordt verwezen naar:

- Beleidsdoelstelling 4 zuinig ruimtegebruik
- Beleidsdoelstelling 6 duurzame mobiliteit

¹¹ Het volledige bestuursakkoord is raadpleegbaar op de stedelijke website:
<https://www.oudenaarde.be/nl/bestuur/beleidsprogramma/meerjarenplan>

7. RELEVANTE STUDIES EN PLANNINGSPROCESSEN

7.1. 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 studie¹² 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 toekomst een 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 gezinsverdunding zich in Oudenaarde sterker doorgezet dan gemiddeld in Vlaanderen. Dit blijft in de toekomst zo. De gezinsverdunding 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

¹² 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 reconversieprojecten¹³ of nieuwe aansnijdingen die op mobiliteits- en voorzieningenvlak goed gelegen zijn.

7.2. Ruimtelijk-economische studie (2018)

Tegelijkertijd met de woonstudie heeft de stad door SOLVA een ruimtelijk-economische studie laten opmaken. De ruimtelijk-economische studie¹⁴ 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 deel (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

¹³ Reconversieprojecten: projecten waarbij er een omschakeling zal gebeuren. Bijvoorbeeld een oude bedrijfssite die omgeschakeld wordt naar een woonplek

¹⁴ De conclusies van de ruimtelijk-economische studie worden hier kort omschreven. De volledige studie is terug te vinden op de website van de stad.

beschikt om de vraag naar ruimte voor regionale bedrijvigheid op te vangen. In het kader van 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.

7.3. Studie verhogen ruimtelijk rendement op bestaande (regionale) bedrijventerreinen (2019)

In navolging van de ruimtelijk-economische studie heeft SOLVA in 2019 in opdracht van de Stad Oudenaarde en met subsidie van de Provincie de studie verhogen ruimtelijk rendement op bestaande (regionale) bedrijventerreinen¹⁵ opgemaakt. Dit om na te gaan hoe op de bestaande (regionale) bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied Oudenaarde meer kan gedaan worden op dezelfde ruimte.

In deze studie worden 13 maatregelen en 19 instrumenten aangereikt om het ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen te verhogen. Het is een vaststelling dat maatregelen die veel ruimtewinst opleveren ook gepaard gaan met een hoge kostprijs. De concrete haalbaarheid van de maatregelen op de bedrijventerreinen in Oudenaarde staan echter los van deze kostprijs. Er zijn zowel goedkope als dure maatregelen mogelijk, die in meer of mindere mate voor bijkomend ruimtelijk rendement zorgen. De kleinste ruimtelijke winsten worden geboekt door maatregelen die in verband staan met transport en mobiliteit. Ongeveer de helft van de voorgestelde maatregelen hebben daarentegen het potentieel om substantiële ruimtewinst op te leveren. De zes voornaamste maatregelen met een hoog ruimtelijk rendement zijn:

- Zonevreemdheid aanpakken
- Leegstand aanpakken

¹⁵ De volledige studie is terug te vinden op de website van de Provincie: <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/f230560e-84d1-46e0-bce3-dc860fed1a4b/191127%20OU%20Verhogen%20ruimtelijk%20rendement-gecomprimeerd.pdf>

- De bebouwingsgraad verhogen, bijvoorbeeld door parkeren te bundelen
- Dakoppervlaktes beter benutten
- De bouwhoogte verhogen
- Restpercelen activeren

7.4. 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’¹⁶ 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..

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

7.5. Visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Vlaamse Ardennen (AGNAS Vlaamse Ardennen)

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2008 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Vlaamse Ardennen¹⁷.

Op 8 mei 2009 nam de Vlaamse Regering kennis van deze visie en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 29.000 ha agrarisch gebied én een operationeel uitvoeringsprogramma goed.

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

De vallei van de Bovenschelde is structuurbepalend voor de natuurlijke structuur op Vlaams niveau. Binnen dit natuurcomplex wordt gestreefd naar een afwisseling van meersen, verspreide moerassige delen en kleine landschapselementen en bos, die in bepaalde delen

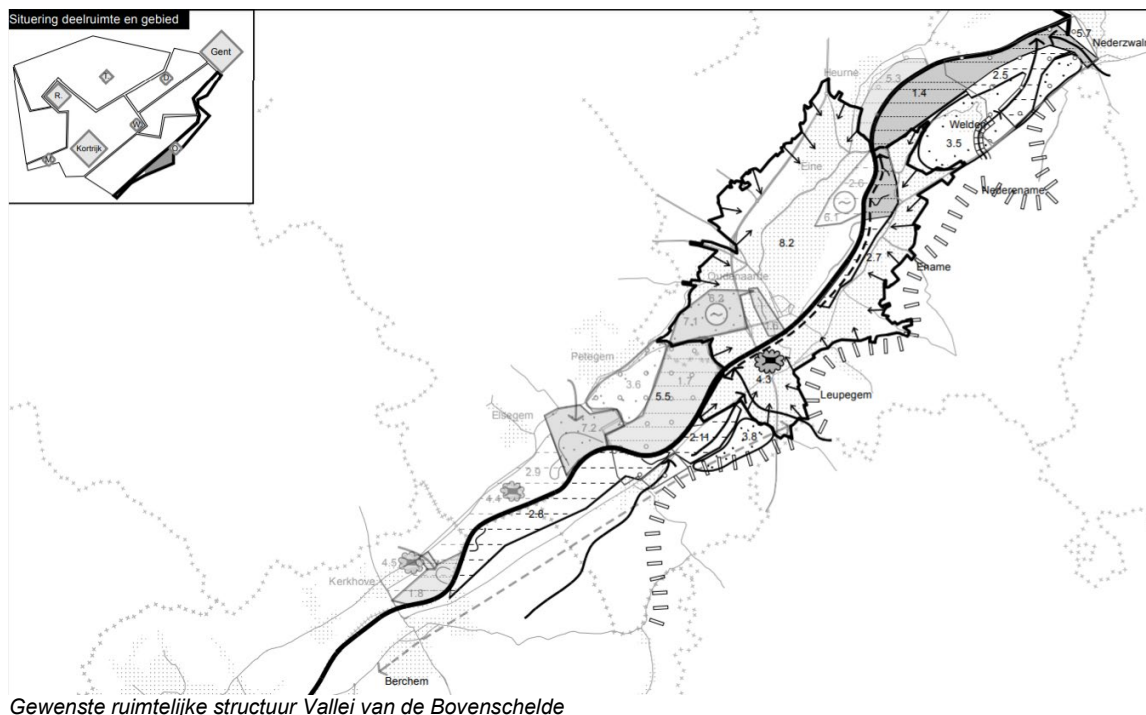
¹⁶ Het project ‘Bedrijvigheid Oudenaarde’ is lopende. Voor een actuele stand van zaken rond dit project wordt verwezen naar de website van de provincie.

¹⁷ Het AGNAS Vlaamse Ardennen is raadpleegbaar op de website van het Departement Omgeving: <https://omgeving.vlaanderen.be/regio-vlaamse-ardennen>

verweven voorkomen met de landbouw. De hoger gelegen delen van de deelruimte worden erkend en gevrijwaard voor de land- en tuinbouw.

De gewenste ruimtelijke structuur voor de vallei van de Bovenschelde met relatie tot Leiestreek is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke concepten.

- Behoud en versterken van uitgesproken natuurwaarden in valleien met ruimte voor waterberging;
- Behoud en versterken van gevarieerde (open/halfopen) valleilandschappen met ruimte voor waterberging;
- Ruimtelijk-functioneel samenhangende gebieden vrijwaren voor de land- en tuinbouw als drager van de open ruimte;
- Behoud en versterken van parken en kasteeldomeinen;
- Vrijwaren en versterken van waardevolle landschappen en erfgoedwaarden;
- Behoud (en ontwikkeling) van open water met ecologische waarde;
- Ontwikkelen van landschappelijk en ecologisch waardevolle lineaire elementen;
- Behoud en versterken van de landschappelijke en natuurwaarden in stedelijk recreatiegebied en golfterrein;
- Ruimtelijk begrensde stedelijke gebieden.



7.6. Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Ardennen (in opmaak)

In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer natuurlijk niet stopt aan de grens van een gemeente werd Vlaanderen hiervoor opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. In deze vervoerregio's of VVR's werken verschillende gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio. Vervoerregio Vlaamse Ardennen is één van die regio's. Het Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Vlaamse Ardennen is nog in opmaak.

7.7. Streefbeeld N60

Binnen de visie van het streefbeeld voor de N60 wordt het aantal knooppunten met de N60 gereduceerd en worden langsheen het gehele tracé slechts 14 knooppunten weerhouden.

Concreet is de landschappelijke inpassing van de N60 ten aanzien van de omgeving van belang, waarbij aandacht uitgaat naar het behoud en het versterken van het zicht op de Schelde en het bijhorende natuurverbindingsgebied.

7.8. Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Ardennen (in opmaak)

In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer natuurlijk niet stopt aan de grens van een gemeente werd Vlaanderen hiervoor opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. In deze vervoerregio's of VVR's werken verschillende gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio. Vervoerregio Vlaamse Ardennen is één van die regio's. Het Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Vlaamse Ardennen is nog in opmaak.

7.9. Ontwikkelingen met impact op de 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:

7.9.1. 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

7.9.2. 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 (met 16, 18 en 21 appartementen). De werken zijn inmiddels gestart en de 2^{de} en 3^{de} fase werden recent aangevraagd.



Visualisatie van de ontwikkeling Saffrou

8. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

8.1. 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.

8.2. 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 21^{ste} -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 natuurgebied 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.

8.3. 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



Afbeeldingen bestaande situatie Steenbakkerij Vande Moortel

8.4. 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

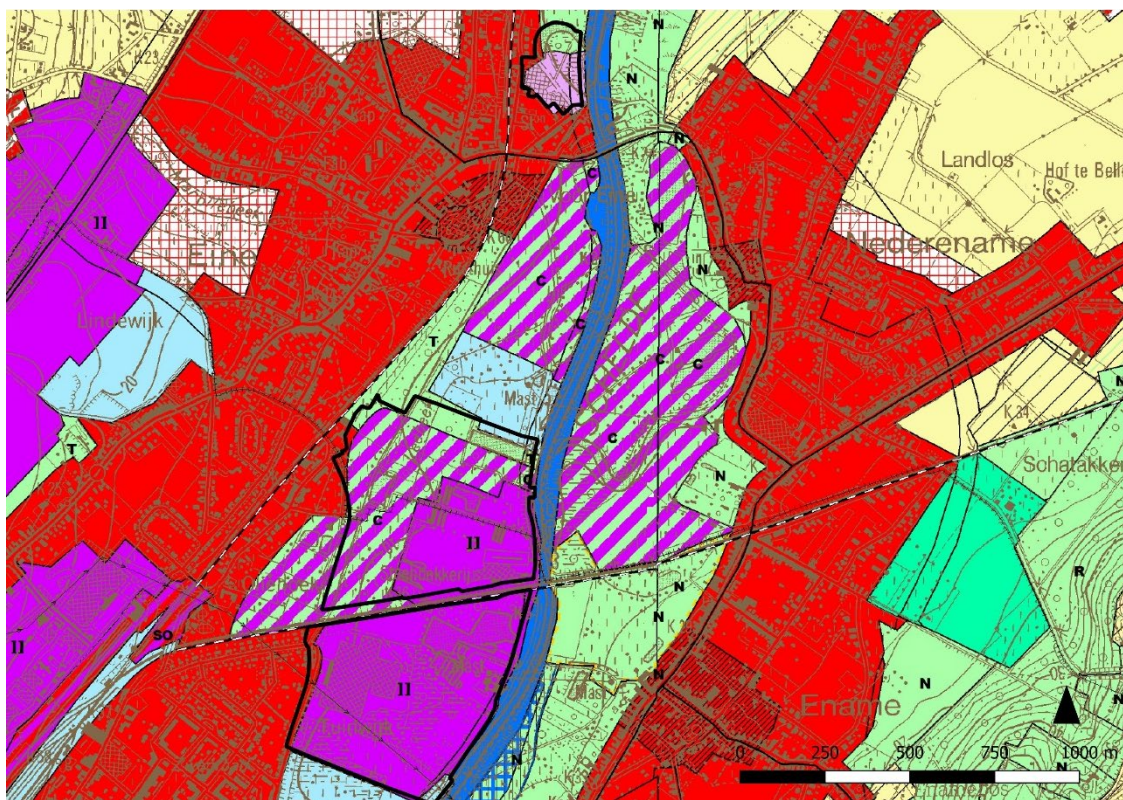
9. JURIDISCHE TOESTAND

9.1. 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

9.2. BPA's en RUP's

9.2.1. Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde'

In uitvoering van het stedelijke gebieden beleid van het RSV, worden de 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.

Op 20 maart 2009 keurde de Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) 'Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde' goed. Het PRUP bevatte de deel-RUP's 'Afbakeningslijn', 'Bruwaan-West', 'Diepenbeek', 'Bruwaan-Noord' en 'Coupure'. De Raad van State vernietigde de deel-RUP's 'Diepenbeek', 'Bruwaan-West' en de delen van het deel-RUP 'Afbakeningslijn' grenzend aan die deel-RUP's op 23 november 2010. Op 14 maart 2012 vernietigde de Raad van State ook het deel-RUP 'Coupure' en het deel van het deel-RUP 'Afbakeningslijn' grenzend aan dat deel-RUP.

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 onderkennen 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

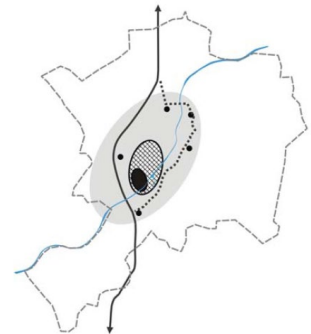
Het ruimtelijk concept geeft de ruimtelijke uitwerking van de visie en bevat de ontwikkelingsrichting voor het kleinstedelijk gebied. Met het ruimtelijk concept als referentiekader wordt de gewenste ontwikkeling inzake verkeer en vervoer, wonen, bedrijvigheid en groen verder uitgewerkt.

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:

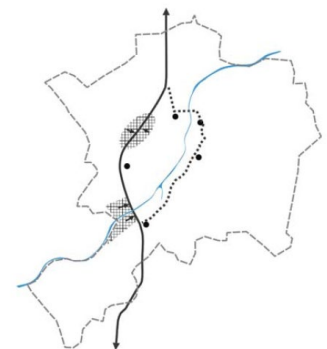
- versterken van het kernstedelijk gebied als handels- en dienstencentrum. Op de as station-Markt-Pamele zijn heel wat stedelijke voorzieningen aanwezig. Het versterken van deze diverse stedelijke functies is van essentieel belang voor het functioneren van het kernstedelijk gebied evenals het randstedelijk 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 verbindingssas 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 verbindingssas.

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 dichterbij 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.

Kaart 9

INRICHTINGSPLAN

VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ
De zorg voor de open ruimte in Vlaanderen
Provinciale Afdeling Gent
Ganzendries 149
9000 Gent



Inrichtingsmaatregelen:

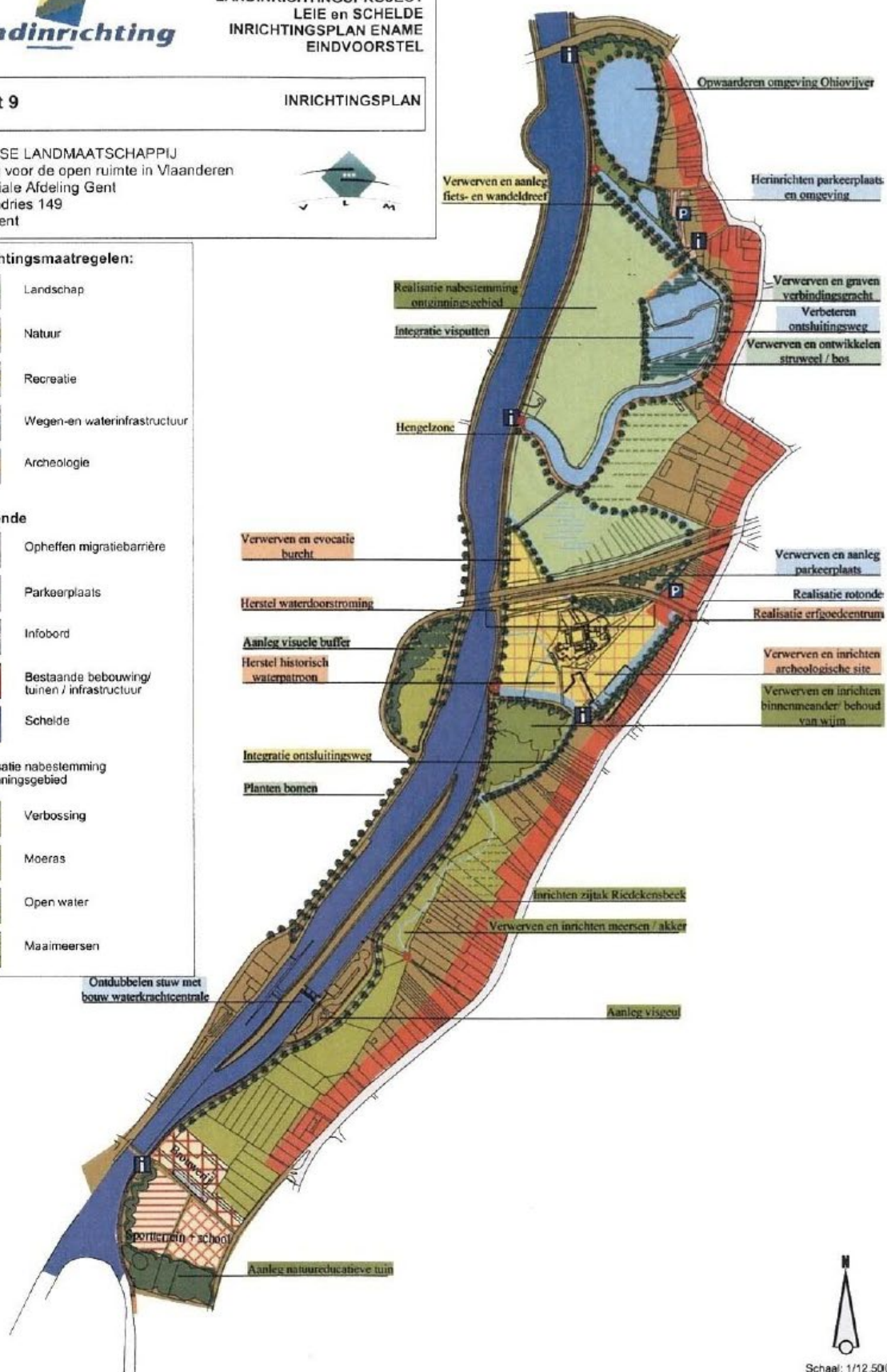
- Landschap
- Natuur
- Recreatie
- Wegen- en waterinfrastructuur
- Archeologie

Legende

- Opheffen migratiebarrière
- Parkeerplaats
- Infobord
- Bestaande bebouwing/ tuinen / infrastructuur
- Schelde

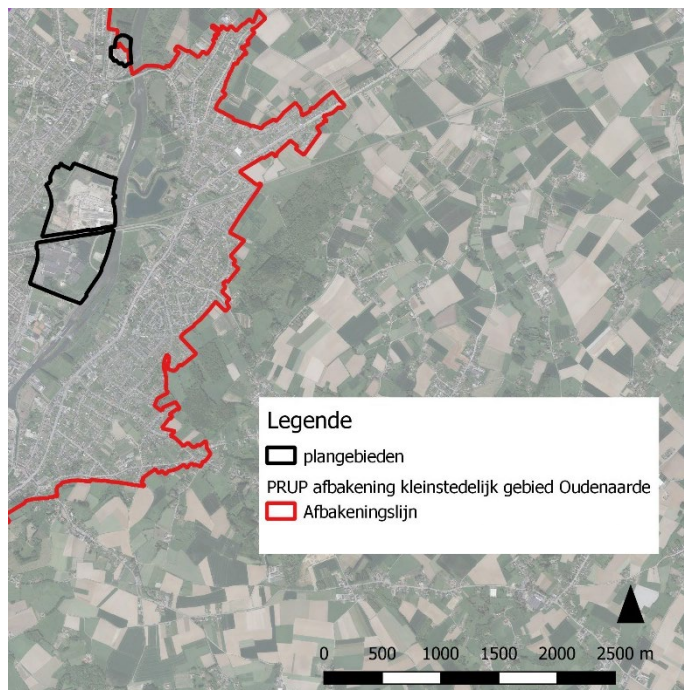
Realisatie nabestemming ontginningsgebied

- Verbossing
- Moeras
- Open water
- Maaimoerasen



Schaal: 1/12.500

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

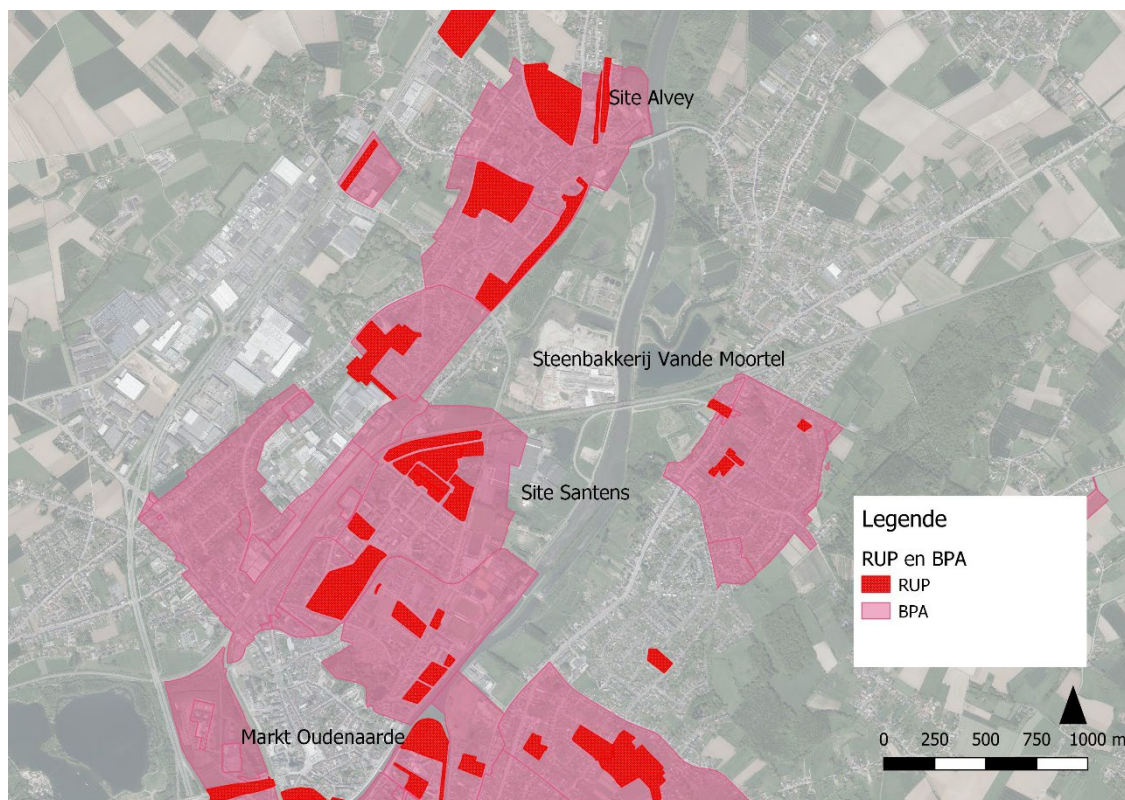


Huidige juridische toestand afbakening Kleinstedelijk Gebied Oudenaarde ter hoogte van de plangebieden

9.2.2. 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 onmiddellijke 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 '1/2 Nieuwe Eindries' (5/02/1993)

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

9.3. Verkavelingsvergunningen

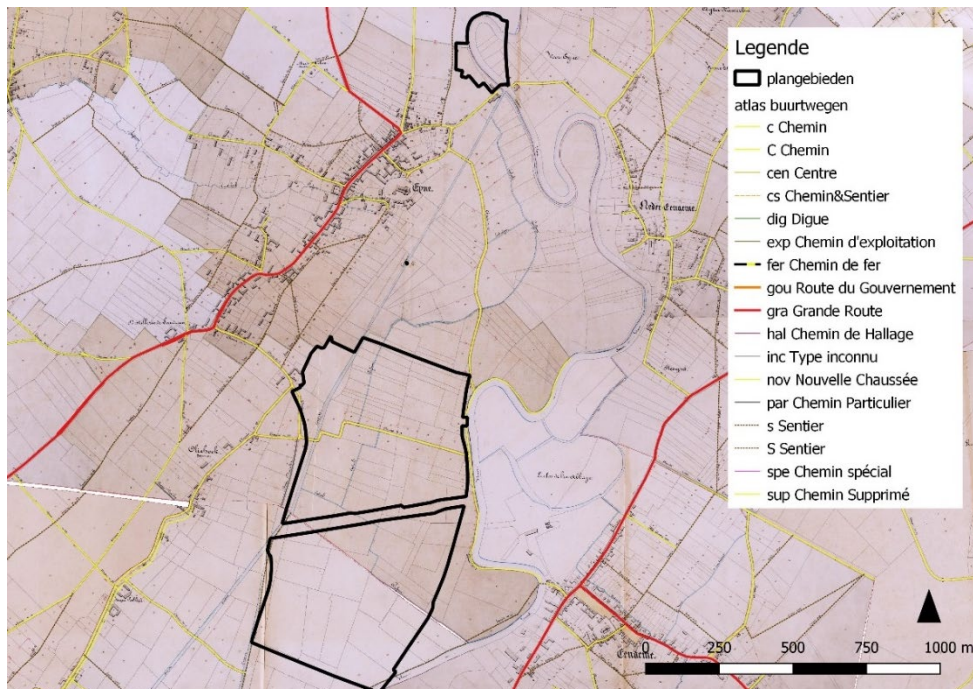
In het plangebied zijn geen goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingsvergunningen gelegen.



Verkavelingen ter hoogte van de plangebieden

9.4. Buurt- en voetwegen

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



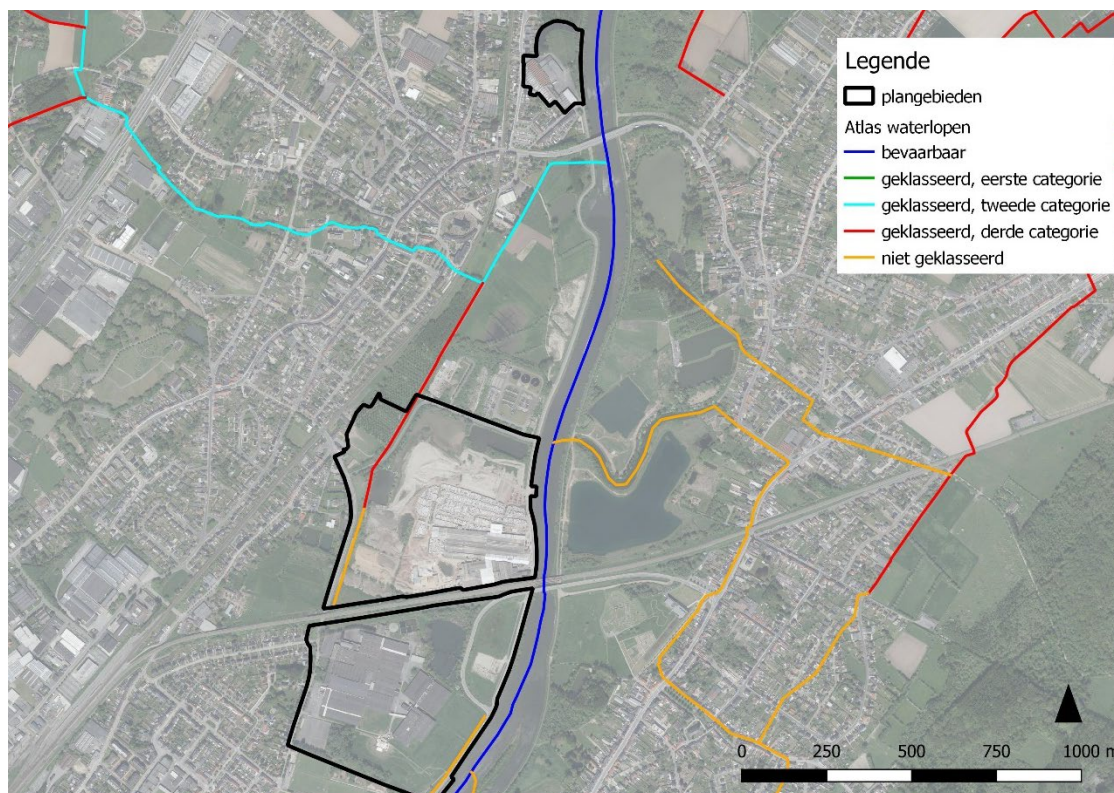
Atlas der buurtwegen ter hoogte van plangebieden

9.5. 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 3^{de} 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.

10. 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.

10.1. 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 participatiemomenten¹⁸ 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.



¹⁸ Een gedetailleerde omschrijving van het participatietraject kunt u terugvinden in de procesnota.

Plangebied van het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever - Circulair Scheldepark
Het raamwerk¹⁹ 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 herprofiëren, koppelen en vergroenen van de putten zal de waterkwaliteit verhoogd worden.

¹⁹ 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...

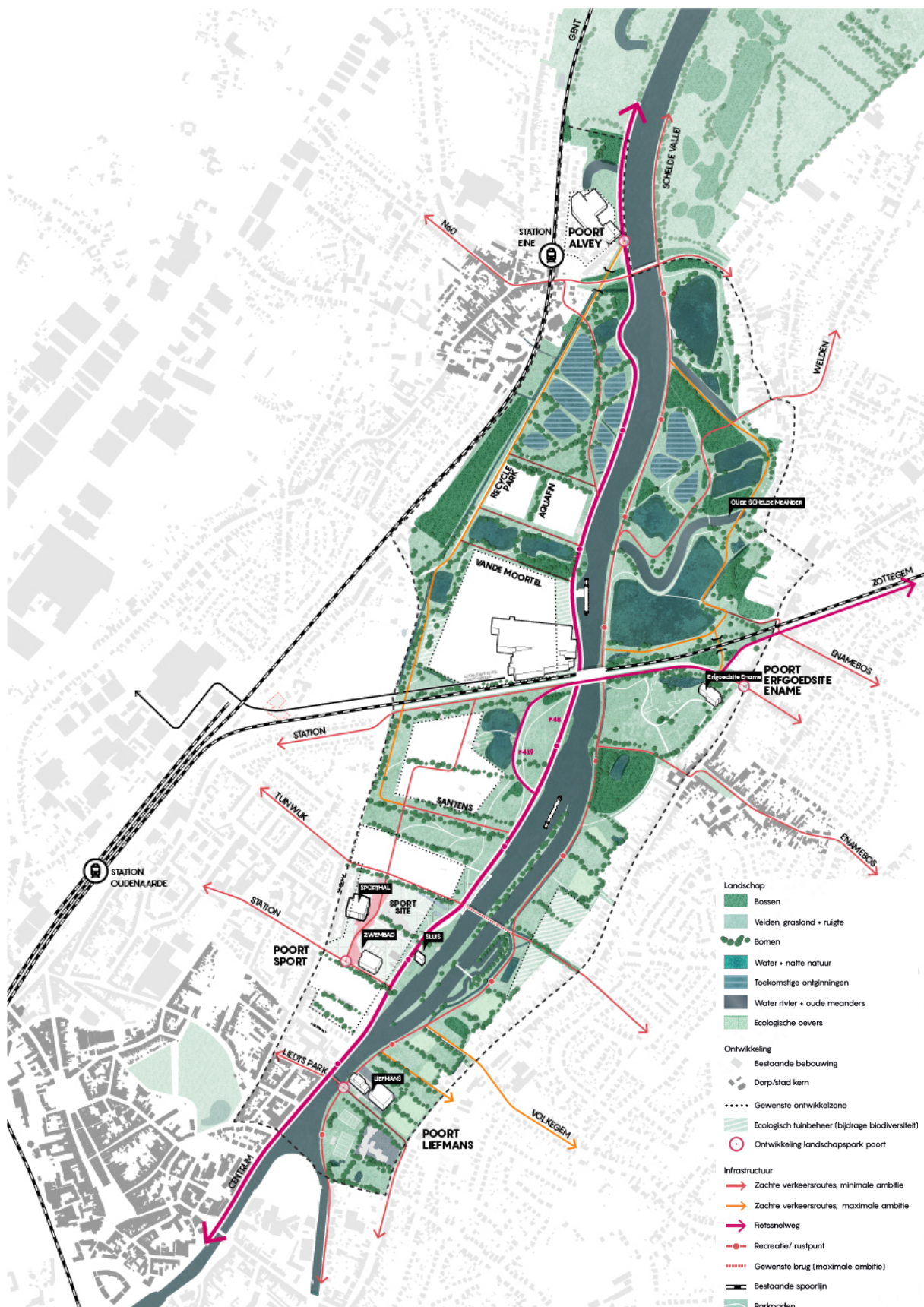


CIRCULARITEIT

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 aanbevelingen²⁰ 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.

²⁰ 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 ontsnipperingsinitiatieven²¹.

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

²¹ Het hoofdstuk over het schrappen van slechtgelegen woon(uitbreidings)gebieden is niet meer opgenomen in de scopingnota. Dit wordt verder opgenomen bij de opmaak van het beleidsplan dat het onderwerp in zijn totaliteit zal behandelen.

geen parkeerveld zijn, maar net een voorkant die het beeld van een duurzame onderneming in de twintigste eeuw ondersteunt.

- Groene parkzone rond 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.

Mobiliteit

- 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.

Circulariteit

- 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 ontsnipperingsinitiatieven²².

10.2. Bijkomende mobiliteitsopdracht²³

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 aanzuigefect van de in het raamwerk voorgestelde nieuwe verbindingen (van Wilgenstraat tot Lotharingenbrug) zal met behulp van het regionaal verkeersmodel worden bestudeerd in het kader van het plan-MER (zie discipline mobiliteit). 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.

10.3. 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

²² Het hoofdstuk over het schrappen van slechtgelegen woon(uitbreidings)gebieden is niet meer opgenomen in de scopingnota. Dit wordt verder opgenomen bij de opmaak van het beleidsplan dat het onderwerp in zijn totaliteit zal behandelen.

²³ De mobiliteitsstudie is raadpleegbaar op de website van de provincie: <http://www.oost-vlaanderen.be/oudenaardelinkeroever>

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 traject²⁴ waar overheden, verenigingen, organisaties burgers en experts bij betrokken waren.

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



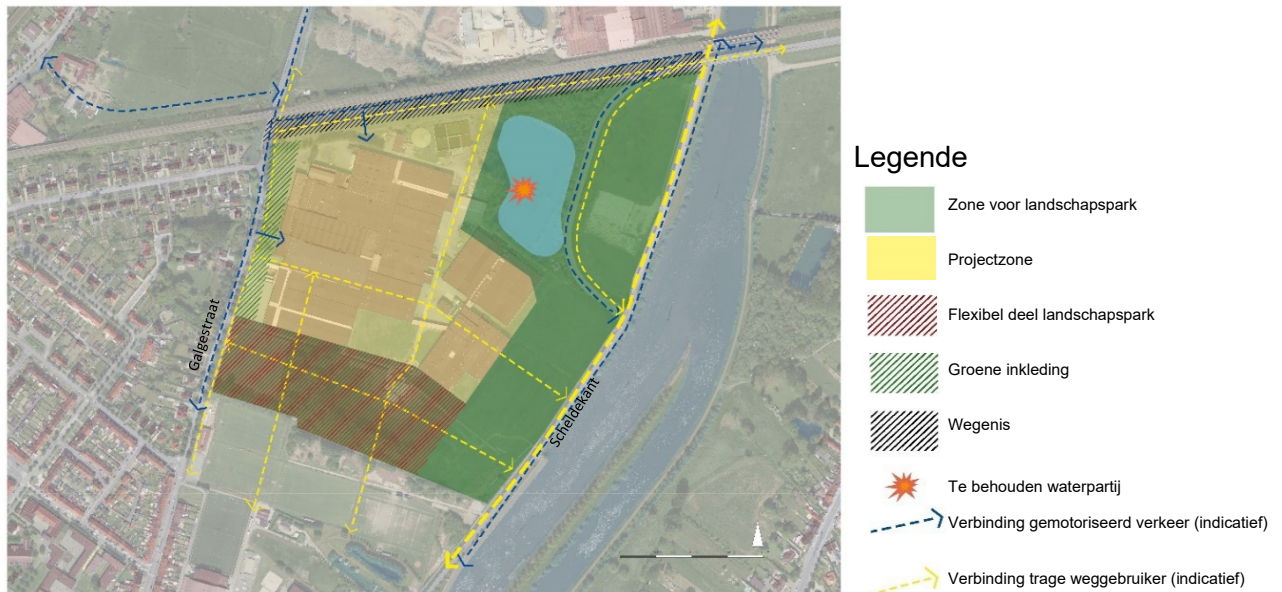
Impressies van het ontwerpend onderzoek

²⁴ Een gedetailleerde omschrijving van het participatietraject kunt u terugvinden in de procesnota.

11. PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES

Het voorstel voortvloeiend uit het raamwerk en het ontwerpend onderzoek 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.

11.1. Site Santens



Schetsmatig voorstel deelgebied 'Site Santens'

Dit is nog geen verordenend grafisch plan maar een richtinggevende conceptschets. De voorgestelde zonegrenzen kunnen dan ook nog licht wijzigen.

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 een projectzone waar een KMO-zone en woningen kunnen ontwikkeld worden. 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's en de woningen onderling als tussen de bedrijven 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.

Projectzone

- Wonen

Er wordt maximum 60.000m² 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. Dit wordt o.a. onderzocht tijdens het milieueffectenonderzoek (plan-MER). Bovendien gebeurt de ontwikkeling gefaseerd (zie verder).

Voor een gedifferentieerd woonaanbod zijn minimum 25% van de woonentiteiten 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.

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. Bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften zal rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de hoogspanningsleiding.

- Economie

Binnen de projectzone moet er minstens 40.000 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) voorzien worden voor economische activiteiten in de ruime zin van het woord.

Door de beperkte wegontsluiting wordt ervoor gekozen om geen regionale bedrijven toe te laten. KMO's en economische activiteiten die geen zwaar en/of veel vervoer genereren worden vooropgesteld. Ook buurtondersteunende functies (zoals kleinschalige detailhandel, een hotel, horeca, vrije beroepen, kleine kantoren, ...) zijn binnen de projectzone mogelijk. Grootschalige detailhandel is niet mogelijk.

- Groen

Binnen de projectzone wordt nog een groennormering opgelegd.

Zone voor landschapspark

De ontwikkelingen worden geïntegreerd binnen een landschapspark. De bestaande waterpartij blijft behouden en maakt deel uit van het landschapspark. Een belangrijk aandachtspunt is een kwalitatieve inrichting van de rand van het landschapspark met de projectzone. Ook de zone langs de Galgestraat krijgt een groene inkleding.

Het gedeelte tussen de bestaande bebouwing en het sportcentrum bestaat uit een flexibel deel landschapspark. In deze zone kunnen functies onder voorwaarden geïntegreerd worden binnen het landschapspark. Op die manier ontstaat meer ontwerpvrijheid. Gebouwen mogen in deze zone van het landschapspark gebouwd worden als de terreinoppervlakte van de gebouwen gecompenseerd wordt met dezelfde terreinoppervlakte kwalitatieve groene ruimte in de effectieve projectzone. 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.

Binnen delen van het landschapspark en het flexibel deel landschapspark zijn sport en recreatieve functies mogelijk.

Mobiliteit

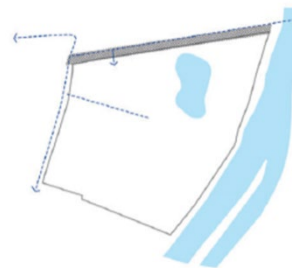
Volgende mobiliteitsaspecten worden vooropgesteld:

- 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 woontiteit;
- 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 woontiteit zijn er minstens 2 bovengrondse overdekte fietsparkeerplaatsen. Er wordt ook een deelfietsensysteem voorzien.
- In het verder planproces wordt de ontsluiting tussen de Lotharingenbrug en de Galgestraat onderzocht. Indien dit wenselijk is, zal deze nieuwe verbinding opgenomen worden in het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.



Gefaseerde ontwikkeling

De ontwikkeling gebeurt gefaseerd. Van zodra een eerste fase woningen is gebouwd, realiseert de ontwikkelaar minstens een deel van de economische activiteiten. Pas daarna realiseert de ontwikkelaar opnieuw woningen. Zo wordt de realisatie van de economische activiteiten 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.



Inspiratiebeelden

11.2. Steenbakkerij Vande Moortel



Legende

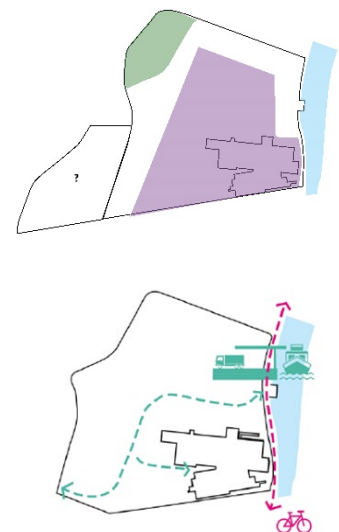
- Natuurgebied
- Zone voor landschapspark
- Zone waarin groen ingeklede parking toegelaten is
- Zone voor watergebonden bedrijvigheid
- Groene parking en opslag onder voorwaarden
- Wegeniszone
- Bebouwingshoek
- Aandachtszone laadkade
- Verbinding gemotoriseerd verkeer (indicatief)
- Verbinding trage weggebruiker (indicatief)

Schetsmatig voorstel deelgebied 'Steenbakkerij Vande Moortel'
Dit is nog geen verordenend grafisch plan maar een richtinggevende conceptschets. De voorgestelde zonegrenzen kunnen dan ook nog licht wijzigen.

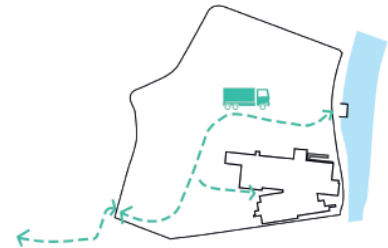
Dit deelplan wordt opgemaakt in functie van de uitbreidingswensen van steenbakkerij Vande Moortel. Het bedrijf wil op korte termijn een tweede productielijn voorzien en dat kan niet binnen de huidige juridische context.

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.



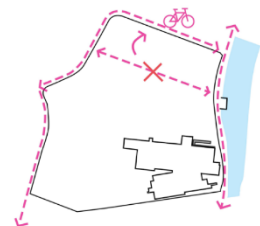
Er worden indicatief twee toegangswegen voor gemotoriseerd verkeer naar het bedrijf voorzien. Deze worden enkel ontwikkeld als een bijkomende verbindingsweg richting de N60 wordt aangelegd. Vervolgens kan de Scheldekant (gedeeltelijk) autoluw worden.



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.

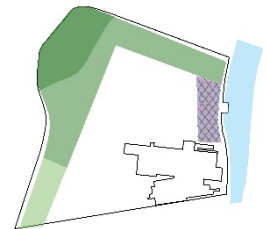
Er wordt voorgesteld om een fietspad aan te leggen langs de Leebeekstraat. De realisatie van dat fietspad kan:

- 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.



Deze zone voor landschapspark is een onderdeel van het bedrijventerrein en zal ook bedrijfsgerelateerde functies kunnen invullen. 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.

De aanwezigheid van een hoogspanningslijn binnen de contouren van het plangebied vormt een aandachtspunt voor de ontwikkeling. In het schetsmatig voorstel is hiermee rekening gehouden. Bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften zal rekening worden gehouden met de aanwezige hoogspanningsleiding.

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) o.a. 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

11.3. Site Alvey



Legende

-  Zone voor landschapspark
-  Economische zone
-  Overdrukzone voor lage bebouwing
-  Woonzone
-  Flexibele zone waar wonen en/of economie worden toegelaten
-  Hoogteaccent
-  Waardevolle erfgoedelementen
-  Verbinding gemotoriseerd verkeer (indicatief)
-  Groene verbindingen (indicatief)
-  Verbinding trage weggebruikers voetgangers en fietsers (indicatief)
-  Verbinding trage weggebruiker enkel voetgangers (indicatief)

Schetsmatig voorstel deelgebied 'Site Alvey'

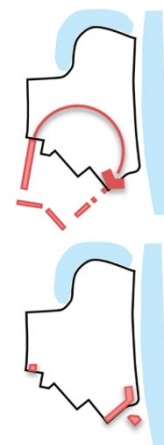
Dit is nog geen verordenend grafisch plan maar een richtinggevende conceptschets. De voorgestelde zonegrenzen kunnen dan ook nog licht wijzigen.

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.

Wonen

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. Dit wordt o.a. onderzocht tijdens het milieueffectenonderzoek (plan-MER). Bovendien gebeurt de ontwikkeling gefaseerd (zie verder).

Voor een gedifferentieerd woonaanbod zijn minimum 25% van de woontypes 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.

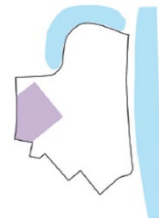
Op de hoek van de Scheldekant en de Ankerstraat (in het schetsmatig voorstel aangeduid als 'hoogteaccent') kan een hoger gebouw komen waarvan de plint (gelijkvloerse verdieping) minstens 4 meter hoog is. Hierdoor ontstaat er een flexibele ruimte die voor verschillende doeleinden kan ingezet worden, bijvoorbeeld 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.



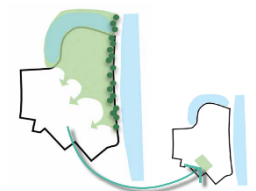
Flexibele zone

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.



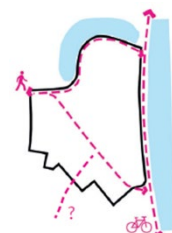
Landschapspark

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 binnengesloten. 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 langs de oude Scheldemeander en een doorgang van de Misweg naar de Ankerstraat en fietssnelweg voorzien.
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 enkel voor voetgangers bedoeld. Op het plan wordt al 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 wonentiteit;
- 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 wonentiteit zijn er minstens 2 bovengrondse overdekte fietsparkeerplaatsen.



Gefaseerde ontwikkeling

De ontwikkeling gebeurt gefaseerd. Het aantal wonentiteiten wordt begrensd op 50 zolang de economische zone niet wordt ontwikkeld. Zo wordt de realisatie van de economische zone gegarandeerd.

Duurzaamheidsprincipes

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



Verbouwing van een reëlabriek tot een project voor 6 woningen, 1 atelier en 2 kamoruimtes in Ronse, Volk architecten



Pradopark in Kortrijk, De Smet vernieuwen architecten



Voormalige kerk 'de Porne' wordt wijkpark met een buurtcentrum en een uitbreiding van een school in Gent, Buro Voor Vrije Ruimte



Voorbeeld van beeldkwaliteit Castelijm Kappellen, Abscix architecten



Inspiratiebeelden

11.4. 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.

11.5. Ruimtebalans

De ruimtebalans zal in de loop van het planningsproces opgemaakt worden.

12. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE

12.1. Detailleringniveau

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.

12.2. 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 wegen vormen een logische en natuurlijke grens. De plancontour kan echter nog wijzigen.

13. SCOPING EN AANZET METHODOLOGIE PLAN-MER

13.1. 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 DABM²⁵?

>> 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-Besluit²⁶. 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.

²⁵ Decreet van 5 april 1995 (en latere wijzigingen) houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (Titel IV).

²⁶ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (en latere wijzigingen) houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

13.2. Ingreep-effect-schema

[illegible]

13.3. Algemene methodologie

13.3.1. 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). Het studiegebied omvat het invloedgebied van een ingreep of effect en wordt bepaald per discipline. Het studiegebied is vaak (veel) ruimer dan het plangebied.

13.3.2. 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 juridische 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. Voor wat de feitelijke referentiesituatie betreft, zal rekening gehouden worden met het referentiejaar 2030 omdat er reeds een aantal ontwikkelingen zijn binnen of in de onmiddellijke omgeving van het studiegebied die relevant zijn voor de effectbespreking (zie 12.3.3). Aan de hand van de nu reeds gekende ontwikkelingen zal getracht worden een zo goed mogelijke inschatting te maken van deze toekomstige toestand.

13.3.3. Ontwikkelingsscenario's

De geplande en concrete ontwikkeling van 'het sportpark', 'de Scheldekop', 'site Saffrou', project 'Watermolenstraat' en 'uitbreiding bedrijventerrein Bruwaan-Noord' worden meegenomen als één ontwikkelingsscenario' om de feitelijke referentiesituatie (2030) te beschrijven.

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.

Voor de discipline biodiversiteit wordt rekening gehouden met volgende zaken in het ontwikkelingsscenario:

- AGNAS Vlaamse Ardennen;
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan;
- Natuurbeheerplan van de Heurnemeersen;
- Bijenplan;
- Klimaatverandering.

Dit wordt uitgebreid besproken in de discipline biodiversiteit.

13.3.4. Beschrijving relevant juridisch en beleidsmatige randvoorwaarden

Per discipline wordt aangegeven welke randvoorwaarden van toepassing (kunnen) zijn.

13.3.5. 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).

13.3.6. Cumulatieve effecten

In de verschillende disciplines zal ook aandacht besteed worden aan eventuele cumulatieve effecten van de verschillende deelgebieden enerzijds en in de mate van het mogelijke relevante reeds gekende voorziene ontwikkelingen in de omgeving.

13.3.7. Synthese van de milieueffecten

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

13.3.8. 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 *Tabel 1*.

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

13.3.9. Leemten in de kennis

Per discipline zal ook aangegeven zijn of er leemten in de kennis zijn en wat de gevolgen zijn naar effectbespreking.

13.4. Alternatieven

In hoofdstuk 4 werden de verschillende onderzochte alternatieven besproken en waarom ze al dan niet verder weerhouden worden. Hieronder wordt aangehaald welke alternatieven meegenomen worden in het effectenonderzoek.

13.4.1. Nulalternatief

Het nulalternatief omvat het scenario waarbij de huidige mogelijkheden worden behouden en waarbij het plan (RUP) niet wordt uitgevoerd. Het is dus te beschouwen als de mogelijke ontwikkeling van het plangebied zonder enige herbestemming door te voeren met een nieuw planinitiatief. Het nulalternatief komt hier dus overeen met de juridische referentiesituatie. Dit wordt evenwel niet als een redelijk alternatief beschouwd.

13.4.2. Uitvoerings- of inrichtingsalternatief

Inzake alternatieven zullen voornamelijk alternatieven met betrekking tot ontsluitingsmogelijkheden onderzocht worden. Bij site Steenbakkerij zullen volgende ontsluitingsalternatieven onderzocht worden, namelijk

- 1) de bestaande ontsluiting via de kade behouden
1bis: auto- en vrachtverkeervrij maken van de Scheldekant tussen de Ankerstraat en Leebeekstraat
- 2) de nieuwe ontsluiting ten westen van het (deel)plangebied (Oliehoekstraat-richting N60).
- 3) de nieuwe ontsluiting Oliehoekstraat-Broekstraat en een nieuwe doorsteek langs de Lotharingenbrug.

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.

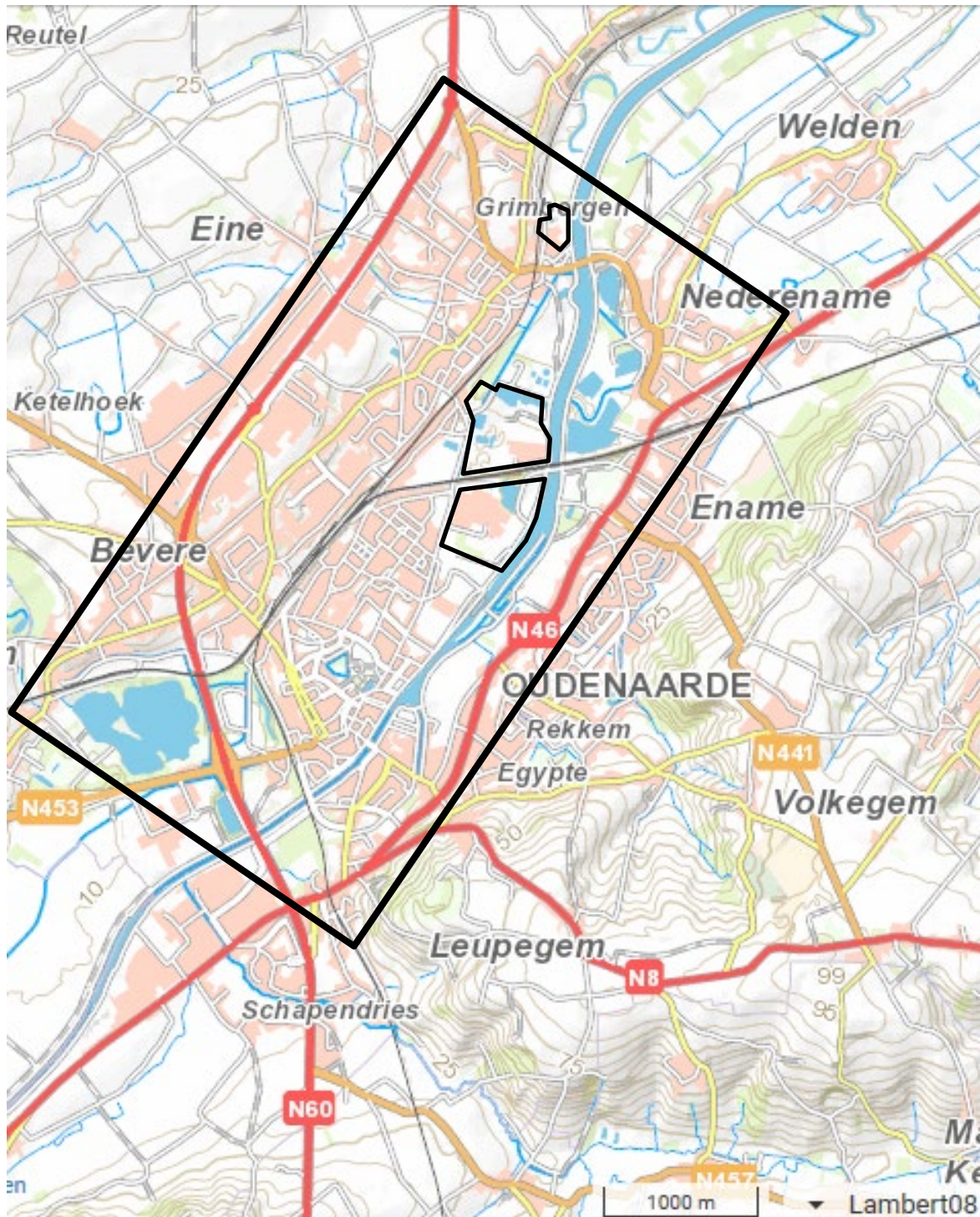
De nieuwe ontsluiting heeft bovendien ook gevolgen voor site Santens en wordt aldus ook daar meegenomen als alternatief. Daarnaast wordt voor het fietsverkeer twee alternatieven onderzocht waarbij het fietspad zich ofwel langs de zijde van de steenbakkerij op de grond van de steenbakkerij bevindt ofwel langs de zijde van het recyclagepark op openbaar domein. Om de conflictpunt met de laadkade en de fietssnelweg op te lossen zullen de alternatieven van een ongelijkvloerse transportband of een regeling via een politieverordening. Deze alternatieven zullen aan bod komen bij verkeersveiligheid.

Een doorsteek (of verschillende) voor fauna en recreatie voorzien onder de Lotharingenstraat zal onderzocht worden. Dit zal vooral van belang zijn voor de disciplines biodiversiteit, ruimtelijke aspecten en mens-gezondheid.

13.5. Discipline mens - mobiliteit

13.5.1. 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 N441 in het noorden.



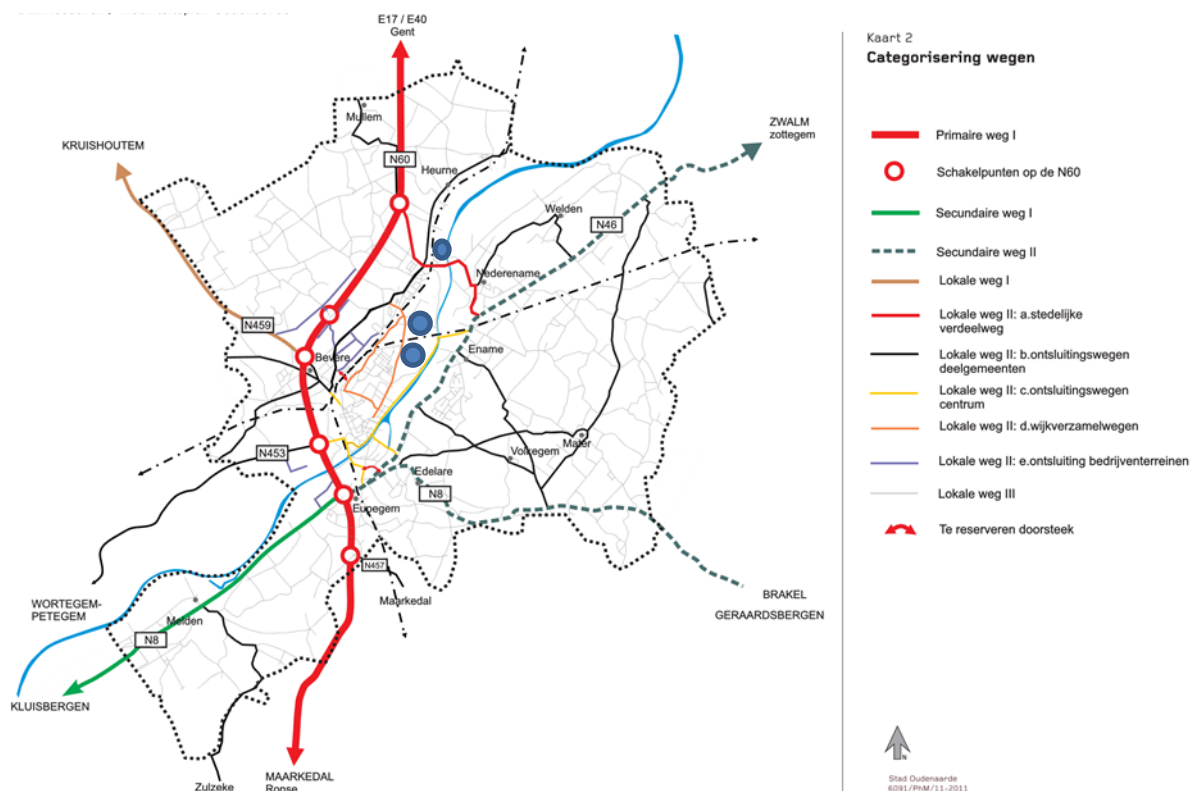
Figuur 1 Afbakening studiegebied en plangebieden

13.5.2. Referentiesituatie

Globale verkeerssituatie

De verkeerskundige structuur van Oudenaarde is tweeledig van aard. Enerzijds is de regio Oudenaarde sterk 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 II d). De Steenbakkerij Vande Moortel is vandaag bereikbaar via Scheldekant – Eindrieskaai (lokale weg II c, 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 hoofdvas 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).

- 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.

13.5.3. 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 juridische 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 vier scenario's worden bekeken:

- Een scenario (1) zonder bijkomende infrastructuur (dus uitgaan van de bestaande verkeerssituatie);
- Een scenario (1bis) zonder bijkomende infrastructuur, maar waarbij de Scheldekant auto- en vrachtverkeervrij wordt gemaakt tussen de Ankerstraat en de Leebeekstraat.
- 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 (Vectris) is dat nog niet gebeurd.

Hiervoor zal het regionaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen maar verfijnd op stedelijk niveau worden aangewend. Dit model zal worden gekalibreerd (o.a. aan de hand van het gehouden verkeersonderzoek in kader van het Raamwerk) en vormt aldus de basis voor het verder mobiliteitsonderzoek. Er wordt hierbij een referentiesituatie 2030 doorgerekend, waarin rekening wordt gehouden met de volgende geplande ontwikkelingen (als beslist beleid):

- *Project Saffrou*
- *Project Scheldekop*
- *Project Watermolenstraat*
- *Uitbreiding bedrijventerrein Bruwaan-Noord.*

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 – openbaar vervoer

In deze effectgroep worden binnen en rondom de drie deelplannen de huidige en toekomstige voorzieningen voor openbaar vervoer beschouwd. De indicator bereikbaarheid wordt 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

Verzadiging s-graad toekomstige situatie	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschi l < 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

- routing 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. De vooropgestelde parkeernorm zal geëvalueerd worden naar ruimtelijke haalbaarheid en mogelijk effect naar de omgeving. Het uitgangspunt is hierbij dat de parkeervraag op eigen terrein dient te worden opgevangen.

13.5.4. Milderende maatregelen

Voor alle onderzochte verkeersscenario's 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.

13.6. Discipline geluid

13.6.1. 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.

13.6.2. Juridisch en beleidsmatige context

VLAREM II

Voor ingedeelde inrichtingen (zoals 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.

Volgens de voorschriften van VlareM II, Bijlage 2.2.1. "Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht" gelden volgende normen voor het LA95,1h van het oorspronkelijk omgevingsgeluid, afhankelijk van de gewestplanbestemming (of daarmee equivalente BPA- of RUP-bestemming) of de ligging t.o.v. een andere bestemming.

Tabel 5: Milieukwaliteitsnormen VlareM II voor geluid in open lucht (dB(A), LA95)

Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht			
Categorie	Richtwaarde in dB(A)		
	overdag	's avonds	's nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40

Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht

Categorie	Richtwaarde in dB(A)		
	overdag	's avonds	's nachts
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd: bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35

Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.

Dag: van 07.00 tot 19.00 uur

Avond: van 19.00 tot 22.00 uur

Nacht: van 22.00 tot 07.00 uur

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 geluidsbelastingkaarten 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 geluidsbelastingkaarten 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 5), alsook naar norm NBN S 01-400-1 - akoestische criteria voor woongebouwen.

Tabel 6 Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid (uit rapport 'onderzoek naar maatregelen omgevingslawaaï') (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 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
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
		65	55	
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 6 worden de eisen voor luchtgeluidsisolatie bij woongebouwen weergegeven. De luchtgeluidsisolatie wordt uitgedrukt als het gewogen gestandaardiseerde geluidsdrukniveauverschil, symbool $D_{nT,w}$, tussen ruimten.

Tabel 7 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	$D_{nT,W} \geq 54$ dB	$D_{nT,W} \geq 58$ dB
Elke ruimte in een nieuwbouw rijwoning	Elke ruimte in een nieuwbouw rijwoning behalve een technische ruimte	$D_{nT,W} \geq 58$ dB	$D_{nT,W} \geq 62$ 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	$D_{nT,W} \geq 35 \text{ dB}$	$D_{nT,W} \geq 43 \text{ dB}$
--	---------------------------	-------------------------------	-------------------------------

De eisen die moeten gerespecteerd worden om te kunnen genieten van een 'normaal' akoestisch comfort ($D_{nT,W} \geq 54 \text{ dB}$) 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 ($D_{nT,W} \geq 58 \text{ dB}$ 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: $LA_{eq} < 60 \text{ dB(A)}$, $60 \text{ dB(A)} < LA_{eq} < 65 \text{ dB(A)}$, $65 \text{ dB(A)} < LA_{eq} < 70 \text{ dB(A)}$ en $LA_{eq} > 70 \text{ dB(A)}$. Afhankelijk van het omgevingsgeluid wordt de minimale gevelisolatie bepaald. In *Tabel 7* 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 $60 \text{ dB(A)} < LA_{eq} < 65 \text{ dB(A)}$ 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 8 Eisen voor gevelisolatie volgens NBN S 01-400-1, 2008

Type omgeving afhankelijk van het buitenlawaai waaraan het geveleppervlak is blootgesteld	$D_{Atr,w,i} = D_{2m,nT,w,l} + C_{tr} [\text{dB}] \geq$			
	Woonkamer, keuken		Slaapkamer	
	NAC	VAC	NAC	VAC
Type 1: $LA_{1,2m,i} \leq 60 \text{ dB}$ voorbeelden: rustige landelijke wegen, rustige verkavelingen met plaatselijk verkeer, stadsstraten met beperkt verkeer, sterk afgeschermd gevelvlakken in andere omgevingen	30 dB	30 dB	30 dB	30 dB
Type 2: $60 \text{ dB} < LA_{1,2m,i} \leq 65 \text{ dB}$ voorbeelden: geasfalteerde stadsstraten met normaal verkeer op één rijvak per rijrichting	30 dB	32 dB	32 dB	35 dB
Type 3: $65 \text{ dB} < LA_{1,2m,i} \leq 70 \text{ dB}$ voorbeelden: druk en zwaar verkeer	34 dB	36 dB	36 dB	39 dB
Type 4: $70 \text{ dB} < LA_{1,2m,i}$ 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

13.6.3. Feitelijke referentiesituatie

Dit betreft de reële situatie, waarbij enkel de steenbakkerij in uitbating is.

De huidige toestand wordt beschreven enerzijds aan de hand van de strategische geluidsbelastingsskaarten (waar relevant en nuttig) 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 plangebieden), waar de geluidsbelastingsskaarten onvoldoende informatie geven. Aanvullend wordt op een parametrische manier het verkeersgeluid berekend, waar relevant.

Huidige situatie geluid – strategische geluidsbelastingskaarten (referentiejaar 2016)

De geluidskaarten voor wegverkeer voor het plangebied zijn weergegeven in onderstaande figuren, respectievelijk voor de parameter L_{den} en L_{night} .

De geluidskaarten voor spoorverkeer voor het plangebied zijn weergegeven in de figuren op volgende pagina, eveneens voor de parameter L_{den} en L_{night} .

De kaarten van het luchtverkeer zijn ook bekeken, maar de invloedssfeer zit niet in de omgeving van het plangebied.



Figuur 4 Geluidskaart wegverkeer L_{den} en

L_{night} (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 Geluidskarta spoorverkeer Lden en Night (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. De aanduiding stopt abrupt op de lijn naar Gent (de andere ook), maar eigenlijk kan je de belasting ervan doortrekken tot Eine en voorbij.

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 (plangebiedsteenbakkerij Vande Moortel en plangebiedsite Alvey) en in de omgeving van de Sint-Annastraat/Leebeekstraat (plangebiedsite Santens). Op basis van voortschrijdend inzicht kan de exacte locatie van de meetpunten nog aangepast worden. Naar aanleiding van een inspraakreactie werd gevraagd om een extra meetpunt te voorzien op rechteroever. Deze locatie wordt echter niet weerhouden (voor motivering, zie inspraakreactie). Er wordt wel een meetpunt voorzien t.h.v. de Broekstraat i.k.v. de ontsluitingsalternatieven.

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:

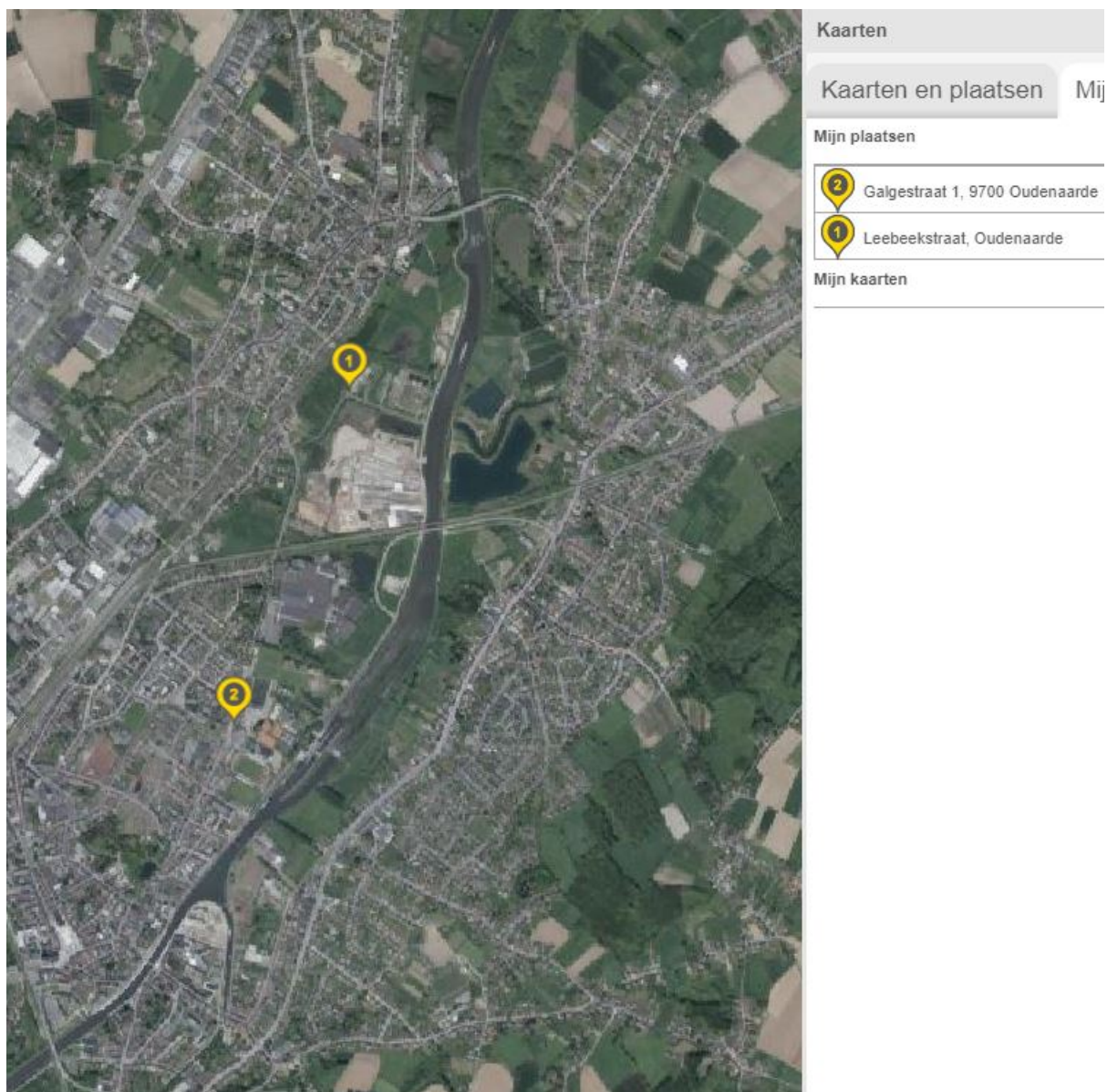
- de waarden van LAeq,T (energetisch gemiddelde van het geluidsdrukniveau),
- de waarden LAN,T (statistische analyse van het geluidsdrukniveau met N= 5, 50, 95 (achtergrondniveau volgens VLAREM II indien T=1h)).

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 ontwikkelingen mag worden geproduceerd, afhankelijk van het heersende omgevingsgeluid (O.G.).

Er worden geen ambulante meetpunten voorzien, 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.

13.6.4. Juridische referentiesituatie

Deze referentiesituatie 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 geluidsruijnte in het plangebied volledig wordt ingevuld. Er zal met andere woorden vanuit gegaan worden dat t.h.v. de omliggende woningen de geluidsnormen niet gerespecteerd worden. Om deze beoordeeling 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.

13.6.5. 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, indien relevant. Dat is een weergave van de door het gewestplan of ander geldig bestemmingsplan bepaalde milieukwaliteitsdoelstellingen binnen en rondom de verschillende plangebieden 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 ‘veranderde’ 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 (verlagen, verhogen of verschuiven, afhankelijk van plangebied tot plangebied) 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/KMO-gebied.

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 beoordeeling 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 2030 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 geluidbelastingkaart van LNE), en getoetst worden aan het significantiekader geluid. Bij relevante ontbrekende wegsegmenten worden parametrische berekeningen uitgevoerd op basis van de verkeerscijfers vanuit de discipline Mobiliteit om de waarde van de referentiesituatie te bepalen.

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 geluidbelastingkaarten 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. *Tabel 5*) voor een nieuwe woonontwikkeling en het akoestische comfort (volgens de norm NBN S 01-400-1 - akoestische criteria voor woongebouwen, cfr. *Tabel 6* en *Tabel 7* 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 *Tabel 8* 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. Om die reden worden de laatste kolommen geschrapt waarbij afgetoetst wordt of aan VlareM voldaan wordt. 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 voor de bepaling van de eindscore (tabel 5).

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 9 Significantiekader geluid

		Voldoet aan het VLAREM ?				
Lna-Lvoor* $\Delta L_{AX,T}$	tussenscore (effectscore)	Nieuw of verandering		Bestaand		
		Lsp≤GW	Lsp>GW	Lsp≤RW	RW<Lsp≤RW+10	Lsp>RW+10
$\Delta L_{AX,T} > +6$	-3	-1	-3	-1	-2	-3
$+3 < \Delta L_{AX,T} \leq +6$	-2	-1	-3	-1	-2	-3
$+1 < \Delta L_{AX,T} \leq +3$	-1	-1	-3	-1	-1	-3
$-1 \leq \Delta L_{AX,T} \leq +1$	0	0	-1/-2 **	0	-1	-3
$-3 \leq \Delta L_{AX,T} < -1$	+1	+1	-	+1	+1	-
$-6 \leq \Delta L_{AX,T} < -3$	+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 geluidsdrukkniveau ($L_{Aeq,T}$), 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 (Tabel 9):

Tabel 10 Koppeling van resultaat aan milderende maatregelen

-1 (matig significant negatief)	Onderzoek naar milderende maatregelen is <u>minder dwingend</u> , 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 <u>noodzakelijkerwijs</u> gezocht te worden naar milderende maatregelen, te koppelen aan de <u>langere termijn</u> . Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden
-3 (zeer significant negatief)	Er dient <u>noodzakelijkerwijs</u> gezocht te worden naar milderende maatregelen te koppelen aan de <u>korte termijn</u> . 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 11 Methodologie-effectengroepen discipline Geluid en trillingen

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Geluid	Geluidsniveaus in de omgeving van de mogelijk voorziene exploitatie	Meting/bepaling van de te verwachten emissies van de geluidsbronnen. Bepaling van de te verwachten geluidsimmissies in de omgeving	Wijziging in geluidsklimaat – voldoen aan de geluidswaarden uit VLAREM II
Geluid	Geluidsniveaus in de omgeving ten gevolge van het verkeer	Bepaling van te verwachten geluidsniveaus in de omgeving	Wijziging in het geluidsklimaat

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.

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

13.7. Discipline lucht

13.7.1. 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 12.5.1), 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 in de overige plangebieden, waardoor er daar weinig relevantie is m.b.t. overige luchtzijdige aspecten (naast verkeersemissies).

13.7.2. Juridische referentiesituatie

Deze referentiesituatie 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.

13.7.3. Feitelijke referentiesituatie

Deze referentiesituatie 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);
- Richtlijnsysteem Lucht (2021).

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 meer in detail geëvalueerd worden. Op de overige plangebieden is er geen activiteit aanwezig die een relevante impact zal hebben op de luchtkwaliteit.

De huidige verkeerssituatie zal in kaart gebracht worden op basis van gegevens van de discipline mobiliteit.

13.7.4. Beschrijving en beoordeling effecten

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. Door het ontbreken van gegevens met betrekking tot de potentiële activiteiten zal geen kwantitatieve evaluatie inzake luchtmissies, gerelateerd aan activiteiten (d.i. zonder verkeersmissies), beschikbaar zijn. Hiervoor zal dan ook een kwalitatieve effectbeoordeling op basis van expertenoordeel uitgevoerd worden.

Voor de emissies van de uitbreiding van de steenbakkerij zal wel getracht worden een kwantitatieve beoordeling te doen met behulp van IMPACT.

De overige kwantitatieve effectevaluaties zullen deze m.b.t. de verkeersmissies 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 IMPACT (afhankelijk van het type weg).

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

- NO₂ : 40 µg/m³ (jaargemiddeld) en 200 µg/m³ (die 18 keer per jaar overschreden mag worden, d.i. P-99,79);
- PM₁₀ : 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)

De luchtkwaliteit moet beoordeeld worden zowel t.o.v. jaargemiddelden, daggemiddelden, uurgemiddelden als aantal overschrijdingen (afhankelijk van de pollutent). De beoordeling van het effect van het plan gebeurt in verschillende stappen:

Eerst wordt – voor elke te toetsen locatie – de bijdrage van het plan berekend, uitgedrukt in µg/m³. Dit is het verschil tussen de immissiewaarde in de geplande situatie en de referentiesituatie. Deze bijdrage moet in het MER weergegeven worden aan de hand van een verschilkaart (bij voorkeur) of in tabelvorm.

Vervolgens wordt de procentuele bijdrage bepaald aan de jaargemiddelde toetsingswaarden uit onderstaande tabel. Dit resulteert op basis van het beoordelingskader in een tussenscore. Tenslotte gebeurt nog een correctie door de eindbeoordeling te verzwaren als er een inname is van 80% van de milieukwaliteitsnorm in de geplande situatie.

Volgend toetsingskader wordt voorgesteld in het Richtlijnsysteem Lucht (2021) (*Tabel 11*).

Tabel 12 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
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	beperkt negatief effect	onderzoek naar milderende maatregelen minder dwingend
MKN < 80 % ingevuld 1 % < X < 3 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 2	negatief effect	onderzoek naar milderende maatregelen dient te gebeuren
MKN > 80 % ingevuld 3 % < X < 10 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 2	negatief effect)	onderzoek naar milderende maatregelen dient te gebeuren
MKN < 80 % ingevuld 3 % < X < 10 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 3	aanzienlijk negatief effect	milderende maatregelen dienen voorgesteld te worden
MKN > 80 % ingevuld X > 10 % van luchtkwaliteitsdoelstelling, milieukwaliteitsnorm of richtwaarde of toegelaten aantal overschrijdingen	- 3	aanzienlijk negatief effect	milderende maatregelen dienen voorgesteld te worden

13.7.5. 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.

13.7.6. 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 altijd mogelijk zijn om gekwantificeerde inschattingen te maken van de effecten inzake luchtzijdige aspecten en zal vooral kwalitatief getracht worden om een uitspraak te doen.

13.8. Discipline bodem

13.8.1. 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.

13.8.2. Juridische referentiesituatie

Voor het in kaart brengen van deze referentiesituatie 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 juridische referentiesituatie vnl. kwalitatief op basis van een experten beoordeling beschreven worden, rekening houdend met o.a. de actuele wettelijke bepalingen die van toepassing zijn.

13.8.3. Feitelijke referentiesituatie

Deze referentiesituatie 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
- Gegevens beschikbaar bij de stad Oudenaarde inzake bodemverontreiniging en -historiek

13.8.4. 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 of tijdelijke grondopslag bij grondverzet. 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 13 : Beoordelingscriteria discipline bodem

Effect	Criterium	Methodiek	Eenheid
Bodemgebruik	Wijziging wijze van bodemgebruik	Inschatting oppervlakte onderhevig aan wijziging bodemgebruik	m ²
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 14 Categorieën bodemgebruik

Categorie bodemgebruik	Voorbeelden
Cat.3 : Verhard	Infrastructuur: Weg, spoorweg, vliegveld Bebouwing: Woongebied, handel, horeca, bedrijventerrein

Categorie bodemgebruik	Voorbeelden
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 15 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 16 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
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.

Beoordeling	Score	Betekenis
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.

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.

13.8.5. 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.

13.9. Discipline water

13.9.1. 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.

Met betrekking tot het aspect grondwater wordt een gebied van 1 km rond het plangebied als studiegebied aanzien.

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.

13.9.2. Juridische referentiesituatie

Voor het in kaart brengen van deze referentie situatie 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 vestigen) dat dit onmogelijk voldoende nauwkeurig kan ingeschat worden om kwantitatieve beoordelingen mogelijk te maken) zal in het MER de juridische referentiesituatie 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 juridische referentie situatie 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.

13.9.3. Feitelijke referentiesituatie

Deze referentie situatie 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>)
- Geopunt
- 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)
- Gegevens beschikbaar bij de stad Oudenaarde inzake lozingen, overstromingsgevoeligheid, grondwaterwinningen, ...

Als relevante waterlopen in het studiegebied kunnen vermeld worden:

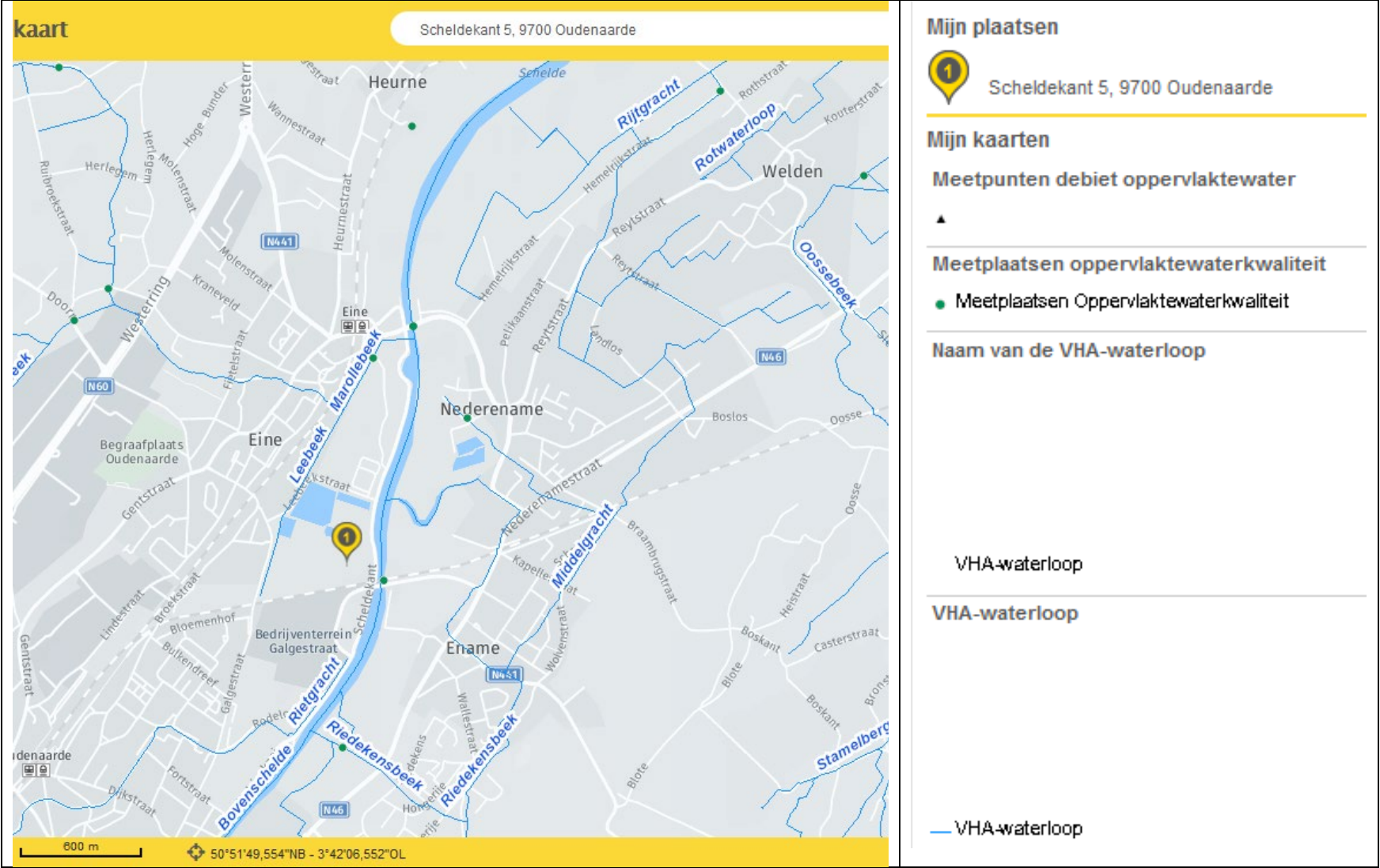
- Schelde
- Waterlopen in en in de omgeving van de verschillende te bestuderen plangebieden

De ligging van deze oppervlaktewateren wordt opgenomen in *Figuur 7*. Bij de beschrijving van de referentiesituatie zal elk plangebied in detail bekeken worden.

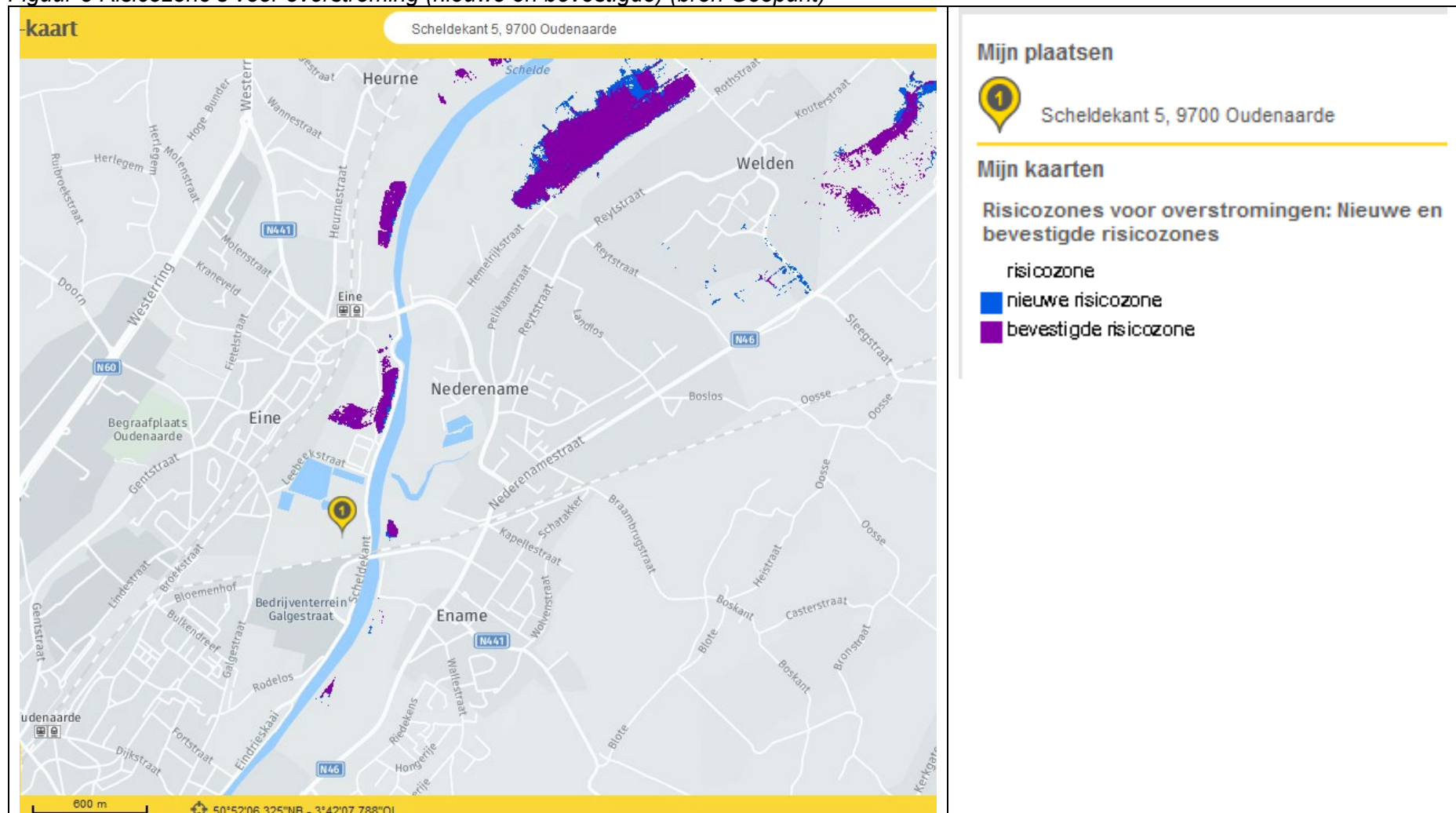
De waterkwaliteit in het studiegebied kan beschreven worden op basis van meetgegevens van de VMM.

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 *Figuur 8*.

Figuur 7 Ligging oppervlaktewateren in het studiegebied (bron Geopunt)



Figuur 8 Risicozone's voor overstroming (nieuwe en bevestigde) (bron Geopunt)



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

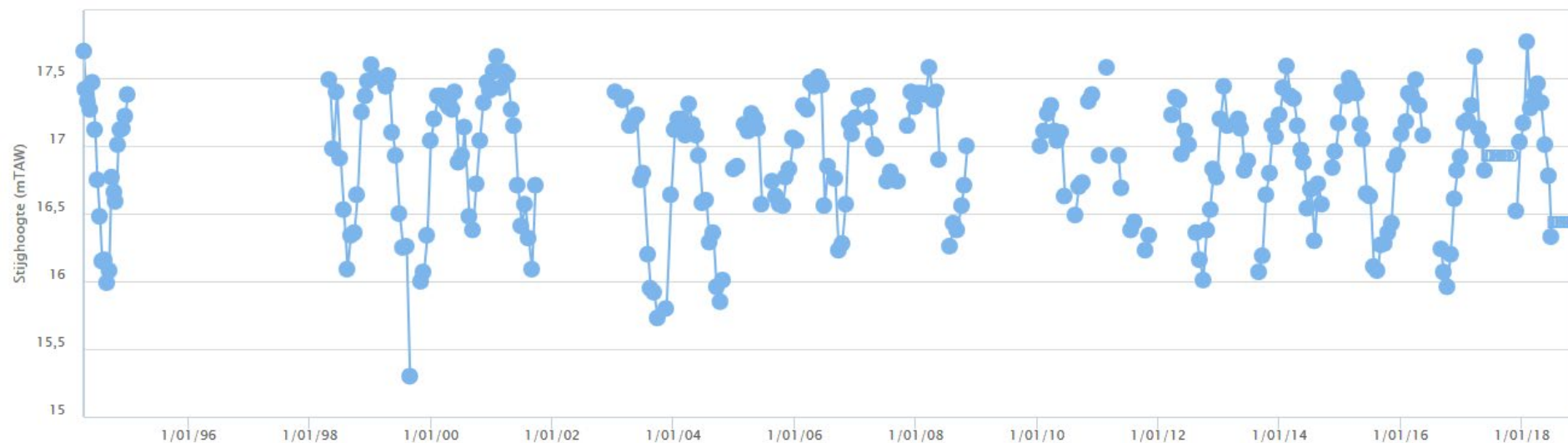
Aquifer
0100 - Quartaire aquifersystemen
0160 - Pleistocene afzettingen
0162 - Pleistoceen van de Vlaamse Vallei
0163 - Pleistoceen van de riviervalleien
1010 - Landeniaan Aquifersysteem
1300 - Sokkel
1340 - Cambro-Siluur Massief van Brabant

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. het maaiveld 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)

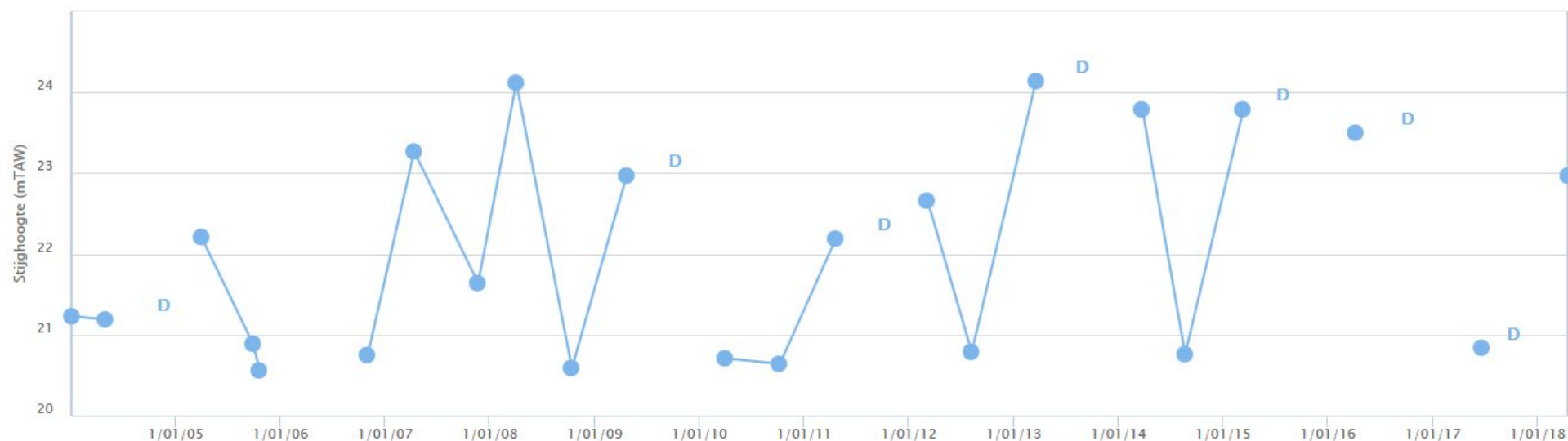
Putcode:	BTEP001	Aantal filters:	1
X (mLambert):	99489.0 (XY_GPS - RTK FLEPOS (nk 2-3cm))	Datum plaatsing:	01/04/1994
Y (mLambert):	172616.0 (XY_GPS - RTK FLEPOS (nk 2-3cm))	Status:	Actief
Z (mTAW):	18.88 (Z_GPS - RTK FLEPOS)		
Gemeente:	Oudenaarde		

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

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

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.
- Impact op grondwaterstand door wijziging infiltratie/buffering met mogelijke impact op grondwaterhuishouding van nabijgelegen natuur

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 en mogelijke invloed op afstromend en infiltrerend hemelwater.

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 oppervlakte- en grondwater

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Oppervlakte-waterkwantiteit	Interferentie met mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied	Experten-oordeel op basis van kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Vergelijking met huidig waterbergend vermogen
	Wijziging in hydrologische kenmerken van waterlopen (waterstand, debiet, ...)	Experten-oordeel op basis van kwalitatieve bespreking gebaseerd op de wijziging van de hydrologische kenmerken van de betrokken waterlopen	Vergelijking met huidig hydrologisch gedrag van waterlopen

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
		Er wordt geen oppervlaktewatermodellering uitgevoerd.	
Impact op oppervlakte-waterkwaliteit	Verwachte wijziging waterkwaliteit van waterlopen (o.a. door wijziging bodemgebruik)	Experten-oordeel op basis van kwalitatieve bespreking gebaseerd op aannames m.b.t. toe- of afname van verontreinigingsbronnen en rekening houdend met de huidige oppervlaktewaterkwaliteit, op basis van ervaringsgegevens en literatuur en kwaliteitsevolutie oppervlaktewater	Waterkwaliteits-normen en -doelstellingen
Grondwater-kwaliteit	Verwachte wijziging grondwaterkwaliteit	Experten-oordeel op basis van kwalitatieve bespreking gebaseerd op aannames m.b.t. toe-of afname van verontreinigingsbronnen en rekening houdend met de huidige grondwaterwaterkwaliteit, op basis van ervaringsgegevens en literatuur en kwaliteitsevolutie grondwater	Grondwater-kwaliteits-normen en -doelstellingen
Grondwater-kwantiteit	Verwachte wijziging grondwaterkwantiteit	Experten-oordeel op basis van kwalitatieve bespreking gebaseerd op aannames m.b.t. de toe- of afname van de kwantiteit van het grondwater	Vergelijking met huidige infiltratiecapaciteit

Naargelang de ernst van de effecten wordt op basis van een experten-oordeel en impactbeoordeling opgenomen gaande van aanzienlijk negatief effect (impactscore -3) tot een aanzienlijk positief effect (impactscore +3).

13.9.5. 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.

13.10. Discipline biodiversiteit

13.10.1. Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat het plangebied en de volledige zone waar natuurwaarden door het voorliggend project beïnvloed worden. Dit studiegebied op microniveau omvat het plangebied en de directe omgeving. Op macroniveau is het studiegebied de zone waar natuurwaarden beïnvloed worden door wijzigingen in geluid, luchtkwaliteit, verlichting, bodem- en waterkenmerken. Om ook de ruimere ecologische samenhang van de omgeving te kunnen duiden, wordt deze op macroschaal op dit moment beschreven tot 1 km rond het

plangebied. Op basis van de input uit de discipline “lucht” met betrekking tot verzurende en vermestende emissies kan dit studiegebied uitgebreid worden. In het studiegebied op macroniveau worden de zones of gebieden die hoge ecologische waarden herbergen, beschreven als “aandachtsgebieden”.

13.10.2. Juridische referentiesituatie

Voor de beschrijving van deze referentiesituatie 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 de juridische referentiesituatie natuur aanwezig is of zich nog kan ontwikkelen.

13.10.3. Feitelijke referentiesituatie

Deze referentiesituatie is de actuele situatie van de plangebieden. De huidige situatie wordt besproken op basis van informatie voorkomend uit:

- Biologische waarderingskaart en de habitatkaart geraadpleegd via geopunt.be (meest recente versie, momenteel versie 2020);
- Rapport Ecodistricten Sevenant et al. 2002;
- Eigen terreinwaarnemingen (datum terreinbezoek 12 juli 2021);
- Afbakening beschermde gebieden (Natura 2000, erkende/Vlaamse natuurreservaten, bos, VEN/IVON geraadpleegd via geopunt.be);
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen;
- Natuurbeheerplan Heurnemeersen (Oudenaarde) Aanvraag 2019. Matthias Strubbe i.s.m. beheerteam. Natuurpunt. https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/inserted-files/nbp_ov_0027_natuurbeheerplan_heurnemeersen.pdf
- Publiek beschikbare gegevens over deze gebieden op websites e.a..

Op onderstaande figuren worden reeds informatief de huidige situatie op macroniveau en op microniveau beschreven (situatie anno 2021), met afbakening van macroniveau tot op 1 km rond de plangebieden. Indien uit de discipline lucht zal blijken dat er emissies zijn die verder reiken dan 1 km, zal de beschrijving van aandachtsgebieden uitgebreid worden.

Huidige situatie macroniveau

De plangebieden situeren zich in de ecoregio van de Pleistocene riviervalleien en het Pleistoceen riviervalleiendistrict. Het reliëf is overwegend vlak, met een uitgesproken microreliëf. Er komen vrij veel landschappelijke en hydrografische relicten voor zoals loopwijzingen en afgesneden meanders en rivierduinen (donken). In de valleien komen kwelgebieden voor. De gronden zijn er slecht tot zeer slecht gedraineerd. Verder is ook een sterk vertakt hydrologisch netwerk kenmerkend ((Info uit rapport “ecodistricten, ruimtelijke eenheden voor gebiedsgericht milieubeleid in Vlaanderen”, 2002).

De valleistructuur van de Boven-Schelde is voor de natuurlijke structuur een dominant structurerend element. Het gaat om een vallei met belangrijke graslandcomplexen met verspreide kernen van voornamelijk populieraanplantingen en moerasbosjes. De oude Scheldemeanders, de moerasige gedeelten en de resterende vochtige, onbemeste graslanden herbergen de meeste natuurwaarden (Bron: PRS Oost-Vlaanderen).

Binnen het landinrichtingsproject “Ename”, goedgekeurd door ministerieel besluit van 22 april 2004 en uitgevoerd periode 2006 tot 2014, zijn inrichtingswerken uitgevoerd in de zone ten westen van de Lotharingenstraat. Het gaat om de aanleg van een groenbuffer/visuele buffer,

herstel van de waterdoorstroming en van het historisch waterpatroon en integratie van de ontsluitingsweg.

Huidige situatie microniveau – deelplannen

Deelplan 1. Alvey

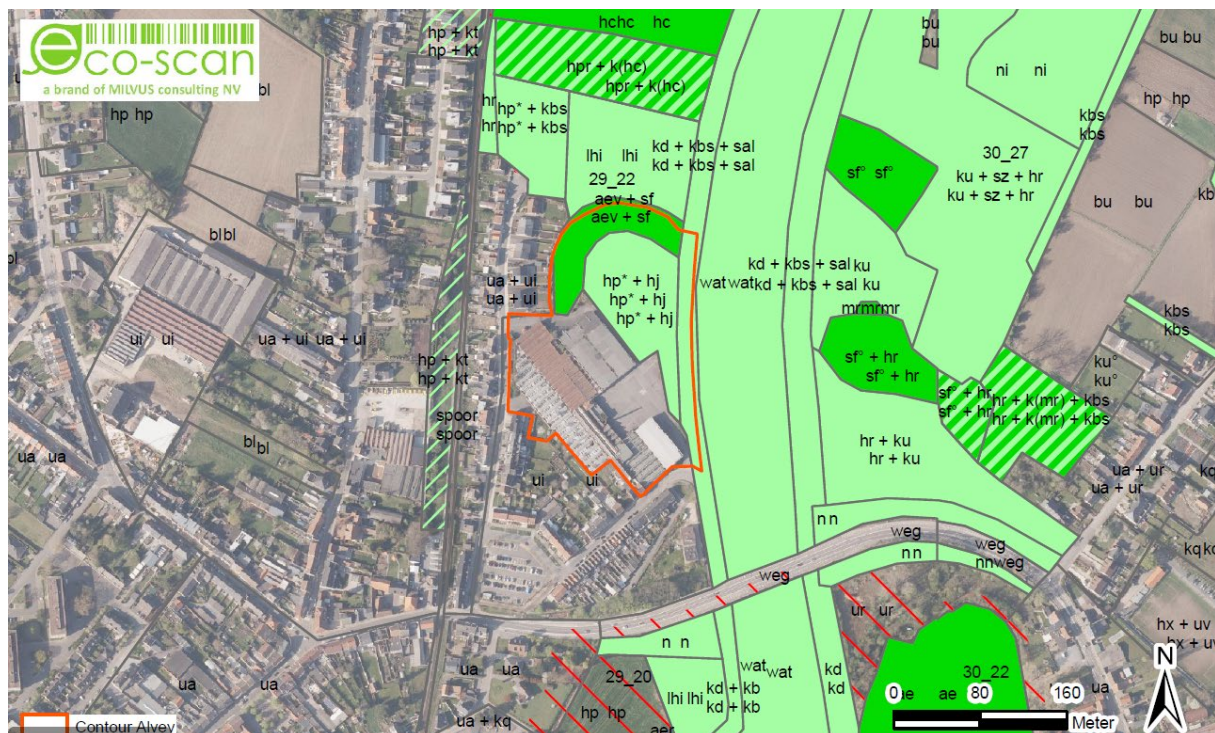
Deelplan 1 ligt langs de Bovenschelde. Aan zijde van het jaagpad, dat begeleid is met populieren, is een groenzone met opgaand groen met als meest dominante soorten zwarte els en wilg.

Daarachter ligt een grasland met dominantie van glanshaver en jakobs kruiskruid. De Biologische Waarderingskaart v2 (BWKv2) karteert deze zone als biologisch waardevol met code hp*+ hj.

De vijver – eigenlijk in oorsprong een afgesneden Scheldemeander - is aan de zijde van de bedrijvensite afgespannen met een draadafsluiting. De Biologische Waarderingskaart v2 (BWKv2) karteert deze zone als biologisch zeer waardevol met code aev+ sf. Maar door de vertuining ervan, is deze waardering een overschatting.

Het deelplan grenst aan noordzijde aan het door Natuurpunt beheerd natuurreservaat Heurnemeersen dat beschermd is als VEN. Het gaat om het GEN (grote eenheid natuur)-216_2 “Vallei van de Bovenschelde – zuid”. De zuidkant van de Heurnemeersen, tegen het deelplan, is de Snippenweide. De Heurnemeersen zijn voor avifauna bijzonder belangrijk en zijn dan ook op BWK aangeduid als faunisch belangrijk.

Ook aan westzijde, op ca 100 m ligt een zone dat onder de bescherming als GEN (Grote Eenheid Natuur)-216_2 “Vallei van de Bovenschelde – zuid valt.



Figuur De biologische waarderingskaart (BWK; Bron: geopunt) deelplan Alvey.

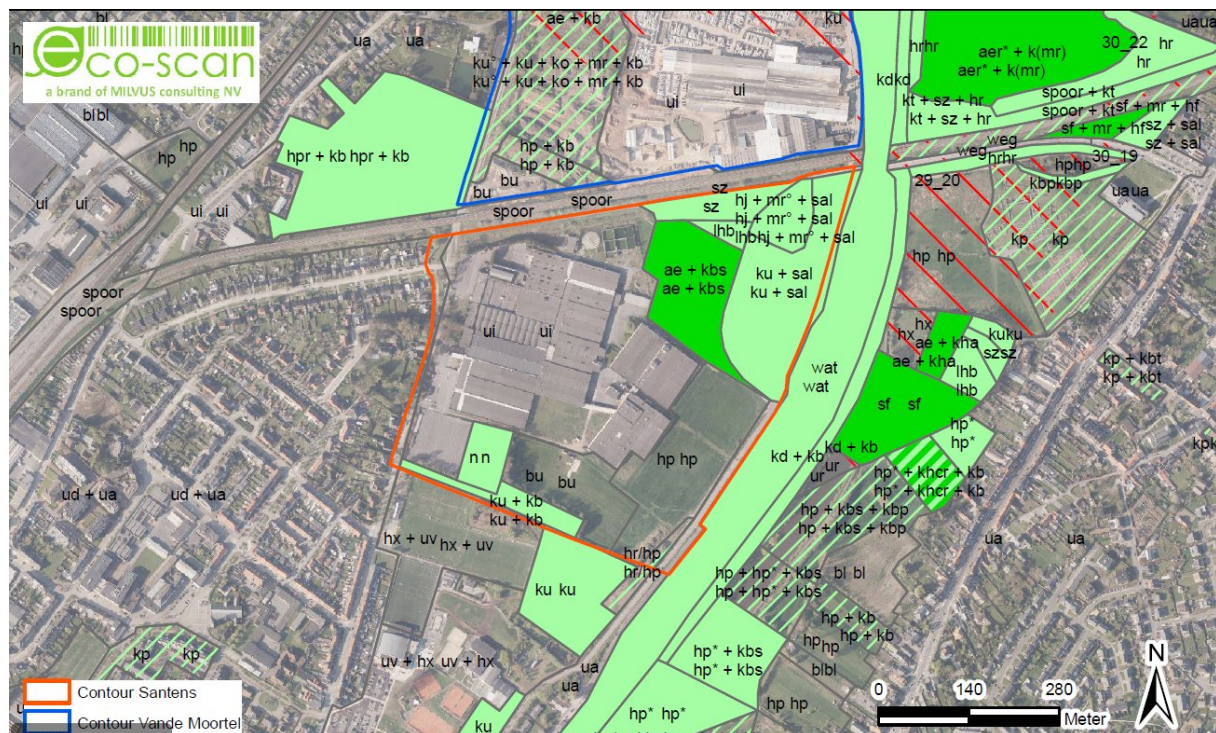
Deelplan 2. Site Santens

Deelplan 2 ligt langs de Bovenschelde. Het plangebied omvat de bedrijfssite van het bedrijf Santens met rondom parkeerzone. De Biologische Waarderingskaart v2 (BWKv2) karteert deze zone als biologisch minder waardevol bedrijventerrein.

Aan de zuidrand van het plangebied is een klein, maar goed ontwikkeld wilgenbosje. Aan oostzijde van het plangebied ligt tussen de Lotharingenstraat en de Dender een vochtige ruigte. Deze ruigte is goed ontwikkeld en gevarieerd met beperkt rietontwikkeling.

Aan westzijde van de Lotharingenstraat is de “Zevenput” aanwezig – een vijver die teruggaat op ambachtelijke klei-ontginning. Deze is omgeven door (smalle) rietzones die over gaan in vochtig struweel met onder meer wilg. Volgens BWKv2 gaat het om zeer waardevol ae+kbs.

Er ligt geen erkend of Vlaams natuurreservaat, gebied beschermd als Vlaams Ecologisch Netwerk(VEN) of als Habitat- of Vogelrichtlijngebied in de omgeving. Het meest nabije beschermd natuurgebied – Bos t Ename - ligt aan westzijde op meer dan 1.000 m. Waardevolle ecotopen in de nabije omgeving betreffen de Bovenschelde en zijn oevers, een zone ruigte ten zuiden van het plangebied, waardevolle ecotopen ten noorden van de spoorlijn in en rondom het plangebied Van De Moortele ten noorden en waardevolle gronden aan oostzijde van de Bovenschelde.

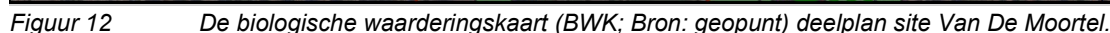


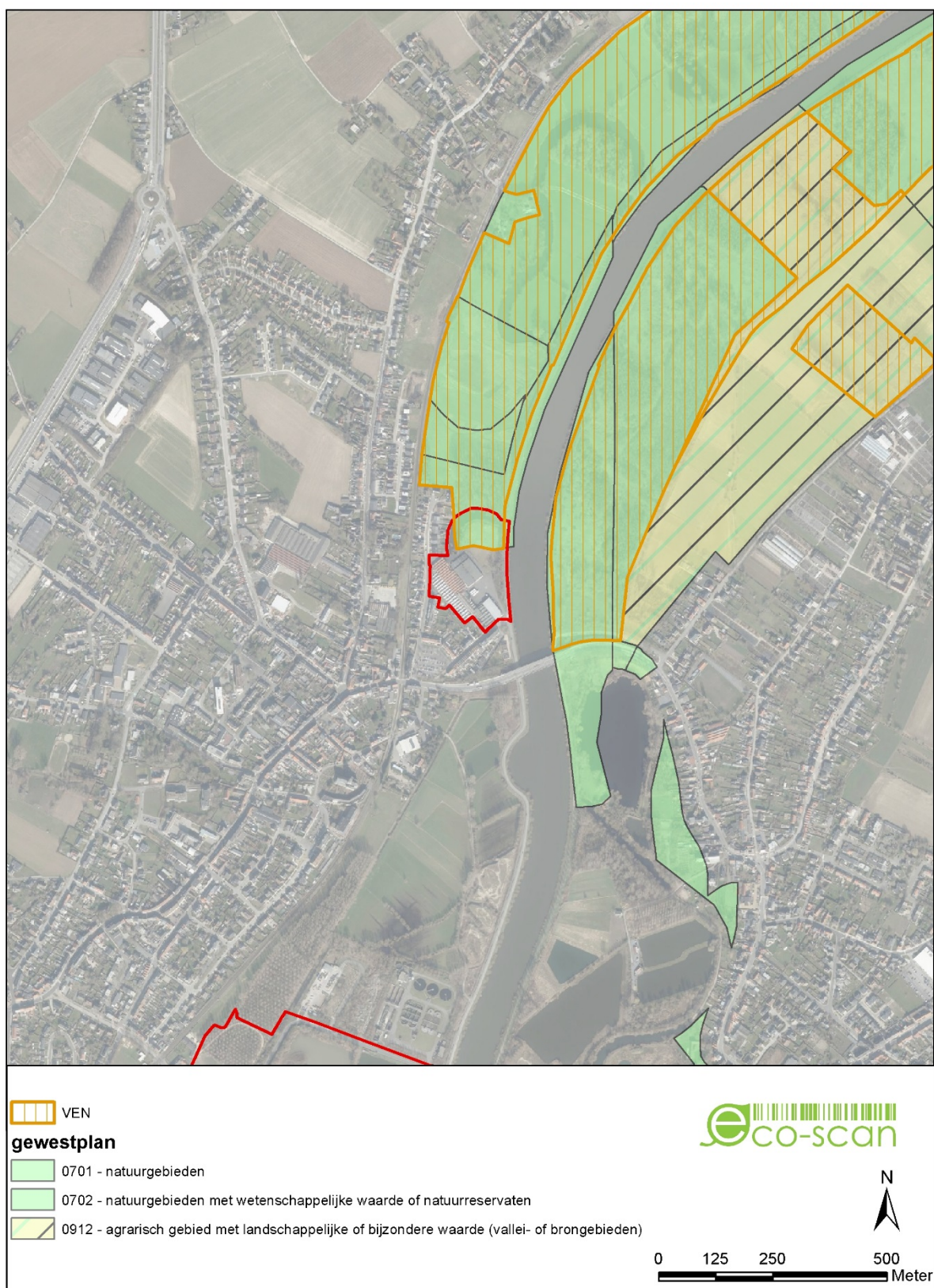
Figuur 11 De biologische waarderingskaart (BWK; Bron: geopunt) deelplan site Santens.

Deelplan 3. Site Van De Moortel

Ook deelplan 3 is gelegen langs de Bovenschelde. De site Vande Moortel omvat de bedrijfssite en de errond gelegen ruigte- en struweelzones waartussen een drietal vijvers aanwezig zijn. De vijver die gebruikt wordt als visvijver is ter plaatse aangeduid als “Leebeekvijver”. Ten zuiden van deze vijver is een populier- en wilgenbosje. Daarachter zijn opgehoogde zones van de exploitatie van het bedrijf. De Biologische Waarderingskaart v2 (BWKv2) karteert de vijver als biologisch zeer waardevol met code ae + kbp, de achterliggende zones als zeer waardevol lhb/sf, lhb/vn en hc+mc en waardevol hr. De opgehoogde zone is volgens de BWK waardevol ku. De waardering van de vijver is op heden en onder het gevoerde beheer minder dan de BWK suggereert.

Waardevolle ecotopen in de nabije omgeving betreffen de Bovenschelde en zijn oevers, waardevolle ecotopen ten zuiden van de spoorlijn in en rondom het plangebied Santens, de overige delen van het waardevolle populierenbos “Oliehoek” en waardevolle graslanden langs de Leebeek, de graslanden ten noorden van het recyclagepark en waardevolle alluviale ecotopen aan oostzijde van de Bovenschelde.





Figuur 13: aandachtsgebieden in de nabije omgeving van site Alvey



Figuur 14: aandachtsgebieden in de nabije omgeving van steenbakkerij Vande Moortel en site Santens

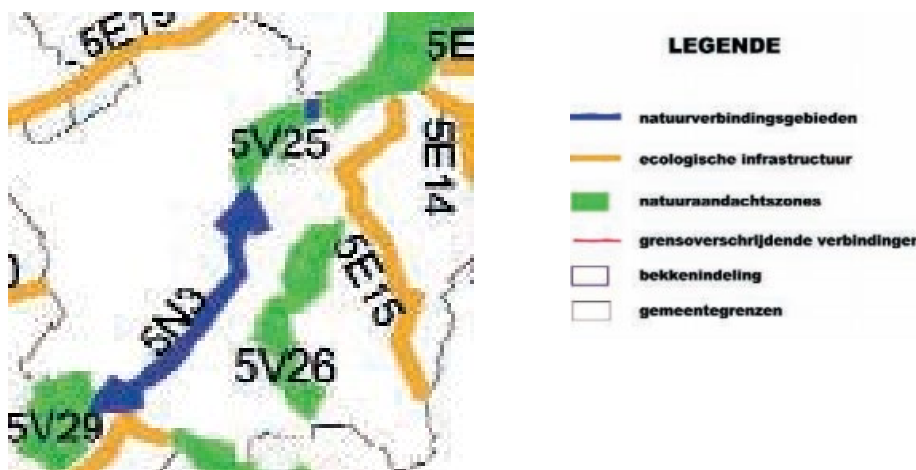
13.10.4. Ontwikkelingsscenario discipline biodiversiteit

Op 8 mei 2009 nam de Vlaamse Regering kennis van de visie op landbouw, natuur en bos voor de regio Vlaamse Ardennen (AGNAS Vlaamse Ardennen). De vallei van de Bovenschelde is structuurbepalend voor de natuurlijke structuur op Vlaams niveau. Binnen dit natuurcomplex wordt gestreefd naar een afwisseling van meersen, verspreide moerassige delen en kleine landschapselementen en bos, die in bepaalde delen verweven voorkomen met de landbouw.

Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen goedgekeurd door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening op 18 februari 2004, duidt de gebieden belangrijk als ecologische infrastructuur en natuurverbindingen aan.

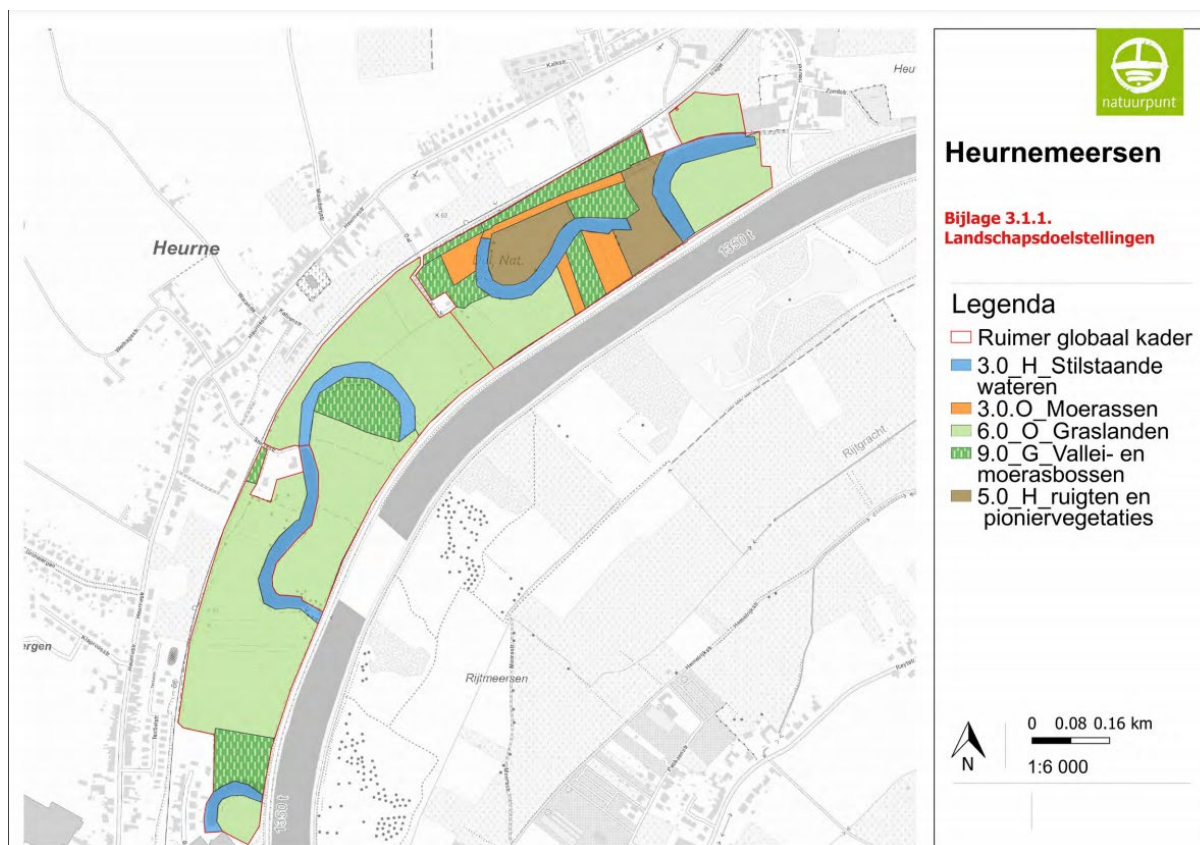
Voor de deelplannen, gelegen in het Boven-Scheldebekken gaat het om de volgende selecties:

- natuuraandachtszones:
 - o 5V25 Rijtmeersen – Scheldemersen Heurne (gelegen ten noorden van deelplan Alvey)
 - o 5V29 Scheldemeersen Petegem
- Natuurverbindingsgebieden en elementen die de verbinding schragen:
 - o 5N3: Vallei Bovenschelde - Liedemeers



Figuur 15 Uittreksel selecties natuurlijke structuur in PRS Oost-Vlaanderen

Het natuurbeheerplan van de Heurnemeersen, beschrijft de landschapsdoelstellingen voor het erkend natuurreservaat. De vijver en aangrenzend verruigend grasland van deelplan 1 zijn opgenomen binnen het “globaal kader” van dit natuurbeheerplan en het beheerplan beschrijft als doelstellingen hiervoor respectievelijk “3.0_H_stilstaande wateren” en “6.0_0_graslanden”. De gronden aangrenzend aan deelplan 1 hebben als natuurstreefbeeld “9.0_G_vallei- en moerasbossen”.



Figuur 16 Heurnemeersen natuurbeheerplan bijlage landschapsdoelstellingen

In zitting van 5 juli 2021 besliste het college van burgemeester en schepenen van de stad Oudenaarde om een bijenplan op te laten maken.

Verder moet rekening gehouden worden met de klimaatverandering. In functie van het anticiperen op de problematiek van klimaatwijziging is het noodzakelijk ruimte te maken voor water in de beekvalleien.

13.10.5. Beschrijving en beoordeling effecten

Deze discipline is een integrerende discipline, waar effecten op de fauna en flora onderzocht en geëvalueerd worden op basis van gegevens die in de overige disciplines bepaald worden.

Volgende effectgroepen kunnen onderscheiden worden:

- ecotoopinname;
- versnippering en barrière-effecten;
- impact op standplaatskenmerken via de waterhuishouding;
- verstoring (licht, geluid, visuele verstoring tgv beweging, aanwezigheid e.d.);
- verontreiniging;
- verzuring/vermesting.

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 weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 19: Beoordelingscriteria discipline biodiversiteit

effect	subeffect	criterium	Methodiek
ecotoopiname	direct verlies van andere ecotopen /leefgebieden	oppervlakte (potentieel) waardevol ecotoop dat verloren gaat, waardering, bescherming, habitatwaarde	begroten op basis van overlay met BWK, kwalitatieve bespreking
impact op ecologische verbindingen; versnippering en barrièrewerking	onderscheiden van belangrijke ecologische corridors binnen het studiegebied	impact op verbindingen	kwalitatieve beschrijving
impact op standplaatskenmerk en via waterhuishouding	wijziging waterstand (verdroging, vernatting, wijziging kweldruk,...), wijziging waterkwaliteit: zowel grond- als oppervlaktewater	impact op waardevolle verdrogingsgevoelige vegetaties	- op basis van discipline grond- en oppervlaktewater - kwalitatieve beschrijving
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 - rekening houdend met type geluid - rekening houdend met bestaande verstoringsklimaat
	verstoring door kunstlicht	impact op met name nachttactieve fauna	- kwalitatieve bespreking - rekening houden met bestaande verstoringsklimaat
	verstoring door beweging en menselijke aanwezigheid (visuele verstoring)	impact op fauna o.b.v. Krijgsveld et al. 2008	- kwalitatieve bespreking - rekening houdend met bestaande verstoringsklimaat
verontreiniging	Beïnvloeden vegetaties en/of fauna	beschrijven van beïnvloede vegetaties / soorten	- evaluatie op basis van effecten uit discipline water - kwalitatieve bespreking

effect	subeffect	criterium	Methodiek
verzuring/ vermesting	beïnvloeden samenstelling vegetaties en achteruitgang kwaliteit	procentuele bijdrage aan kritische last van gevoelige vegetaties; richtsnoeren opgemaakt door Agentschap voor Natuur en Bos	- evaluatie van aanwezigheid gevoelige habitats - begroting van de bijdrage aan kritische last a.d.h.v. input uit discipline lucht - formuleren van randvoorwaarden voor projectniveau

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 20 gebundeld significantiekader discipline biodiversiteit

Effectengroep ecotoopinname en -creatie	beoordeling
Belangrijk ruimtebeslag/ecotoopverlies ter hoogte van (zeer) waardevolle ecotopen, regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Verlies van (potentiële leefgebieden) van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten. Het effect is permanent	aanzienlijk negatief effect
Beperkt ruimtebeslag/ecotoopverlies van (zeer) waardevolle ecotopen, regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Verlies van (potentiële leefgebieden) van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten. Het effect is tijdelijk of permanent	negatief effect
Ruimtebeslag/ecotoopverlies van minder waardevolle ecotopen. Het effect is beperkt in omvang, en tijdelijk of permanent van aard	beperkt negatief effect
Geen ruimtebeslag, geen ecotoopcreatie	geen of verwaarloosbaar effect
Ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch minder waardevolle ecotopen. Creatie van (potentieel) leefgebied voor diersoorten	beperkt positief effect
Ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch (zeer) waardevolle ecotopen. Creatie van (potentieel) leefgebied voor diersoorten	positief effect
Ecotoopcreatie (of herstel) van regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Creatie van (potentieel) leefgebied voor Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten	aanzienlijk positief effect

Effectengroep versnippering en barrièrewerking	beoordeling
Aantasting van een ecologische corridor of stapstenen met bovenlokale impact	aanzienlijk negatief effect
Aantasting van een ecologische corridor of stapstenen met lokale impact	negatief effect
Beperkte aantasting van een ecologische corridor of stapstenen met lokale impact	beperkt negatief effect
Geen wijziging van ecologische corridors of stapstenen	geen of verwaarloosbaar effect
Beperkt opwaarderen van een ecologische corridor of stapstenen met lokale impact	beperkt positief effect
Opwaarderen van een ecologische corridor of stapstenen met lokale impact	positief effect
Opwaarderen van een ecologische corridor of stapstenen met bovenlokale impact	aanzienlijk positief effect

Effectengroep standplaatswijziging via wijziging hydrologie	beoordeling
Aantasting van de hydrologische standplaatskenmerken van een kerngebied	aanzienlijk negatief effect
Aantasting van de hydrologische standplaatskenmerken van de randzone van een natuurkern	negatief effect
Tijdelijke en herstelbare aantasting van de hydrologische standplaats van waardevolle ecotopen	beperkt negatief effect
Geen waardevolle en gevoelige ecotopen binnen de invloedssfeer van het plan	geen of verwaarloosbaar effect
Herstellen of wegnemen van een tijdelijke wijziging van de standplaatswijziging van waardevolle ecotopen	beperkt positief effect
Verbeteren van de hydrologische standplaatskenmerken van de randzone van een natuurkern.	positief effect
Verbeteren van de hydrologische standplaatskenmerken van een kerngebied	aanzienlijk positief effect

Effectengroep verstoring	beoordeling
Permanent of tijdelijk effect tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering – afhankelijk van het gebied) en gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verstoring	aanzienlijk negatief effect
Tijdelijk effect buiten de kwetsbare periodes + gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verstoring	negatief effect
Permanent of tijdelijk effect en gebied is weinig tot niet kwetsbaar voor verstoring	beperkt negatief effect
Geen verstoringgevoelige receptoren binnen de invloedssfeer van het plan	geen of verwaarloosbaar effect

Effectengroep verstoring	beoordeling
Milderen of wegnemen van een beperkte bron van verstoring	beperkt positief effect
Wegnemen of milderen van permanente continue verstoring van een mindere populatie van beschermde fauna of de randzone van natuurkernen	positief effect
Wegnemen of milderen van permanente continue verstoring van een belangrijke populatie van beschermde fauna of van natuurkernen of discontinue geluidsverstoring van beschermde fauna of natuurkernen	aanzienlijk positief effect

Effectengroep atmosferische verzuring en vermesting	beoordeling
Belangrijke bijdrage tot verzurende en vermestende depositie in een beschermde natuurkern	aanzienlijk negatief effect
Belangrijke bijdrage tot verzurende en vermestende depositie in een bos of niet-beschermde natuurkern OF matige bijdrage tot depositie in een beschermde natuurkern	negatief effect
Matige bijdrage tot verzurende en vermestende depositie in een bos of niet-beschermde natuurkern	beperkt negatief effect
Er zijn geen verzurende en vermestende atmosferische emissies of de atmosferische emissies die ontstaan door het plan leiden niet tot depositie in kwetsbare natuur.	geen of verwaarloosbaar effect
Wegnemen of milderen van verzurende en vermestende emissies	beperkt positief effect
Wegnemen of milderen van verzurende en vermestende emissies die leiden tot depositie in een niet-beschermde natuurkern	positief effect
Wegnemen of milderen van verzurende en vermestende emissies die leiden tot depositie in een beschermde natuurkern	aanzienlijk positief effect

Gezien de aanwezigheid van VEN-gebied en vegetaties met verbod op wijziging volgens Natuurdecreet, zal een verscherpte natuurtoets opgesteld worden. In een passende beoordeling zal minstens het verzurend en vermestend effect op de bestaande habitats en te ontwikkelen habitats binnen het Habitatrichtlijngebied 'Bos t' Ename' (BE2300007-1) onderzocht en afgetoetst worden aan het thans geldend significantiekader.

13.10.6. 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.

13.10.7. Leemten in de kennis

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

13.11. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

13.11.1. 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.

13.11.2. Analyse van de referentiesituatie

*Historische ontwikkeling*²⁷

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 bodemerrosie sterk toeneemt en zich grote alluviale leem- en kleipakketten afzetten in de Scheldevallei, die regelmatig overstromde. Ook andere menselijke ingrepen beïnvloeden het landschap vanaf de 10de eeuw, zoals de aanleg van dijken en eerste stuwen, 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 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.

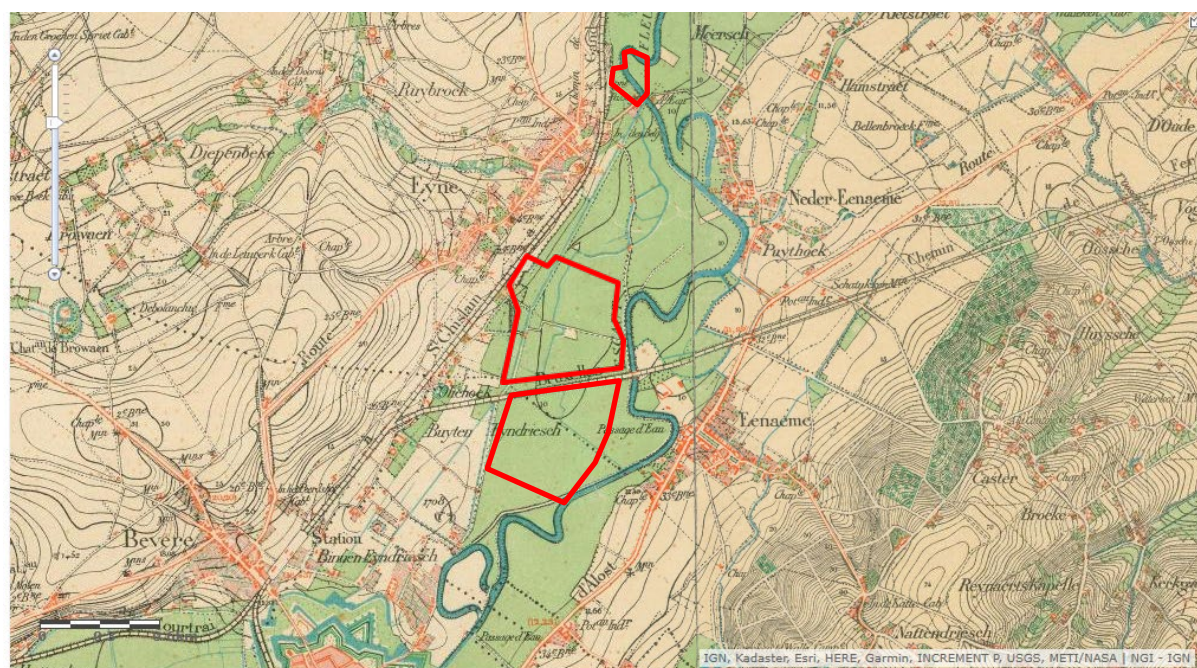
In de periode tussen 1865 en 1885 worden verschillende aanpassingswerken aan de Schelde uitgevoerd, zo worden verschillende meanders afgesneden en wordt de rivier

²⁷ Gebaseerd op De Rycke A., De Knijf G. & Declerck K. (2003). *Verkenning ecologische gebiedsvisie voor de Bovenschelde*. Instituut voor natuurbescherming, Brussel

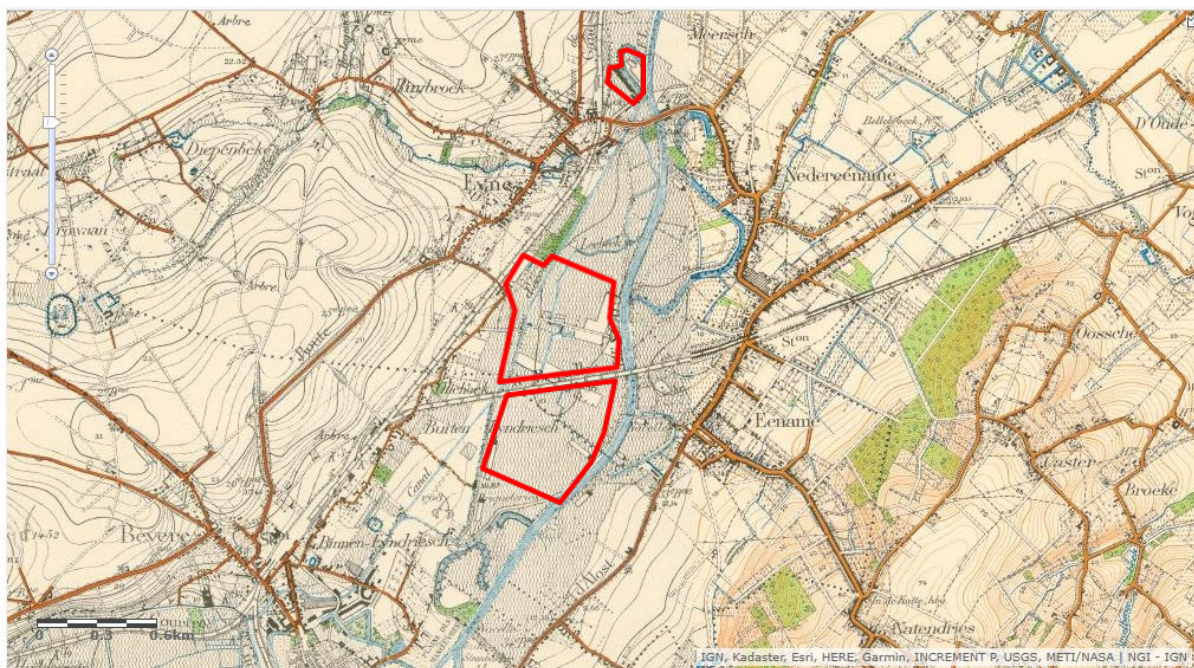
plaatselijk rechtgetrokken (o.a. ter hoogte van de kern van Eine). Gedurende deze periode worden ook de spoorlijnen Brussel-Kortrijk en Ronse-Gent aangelegd.



Figuur 17 Ferrariskaart (1777)

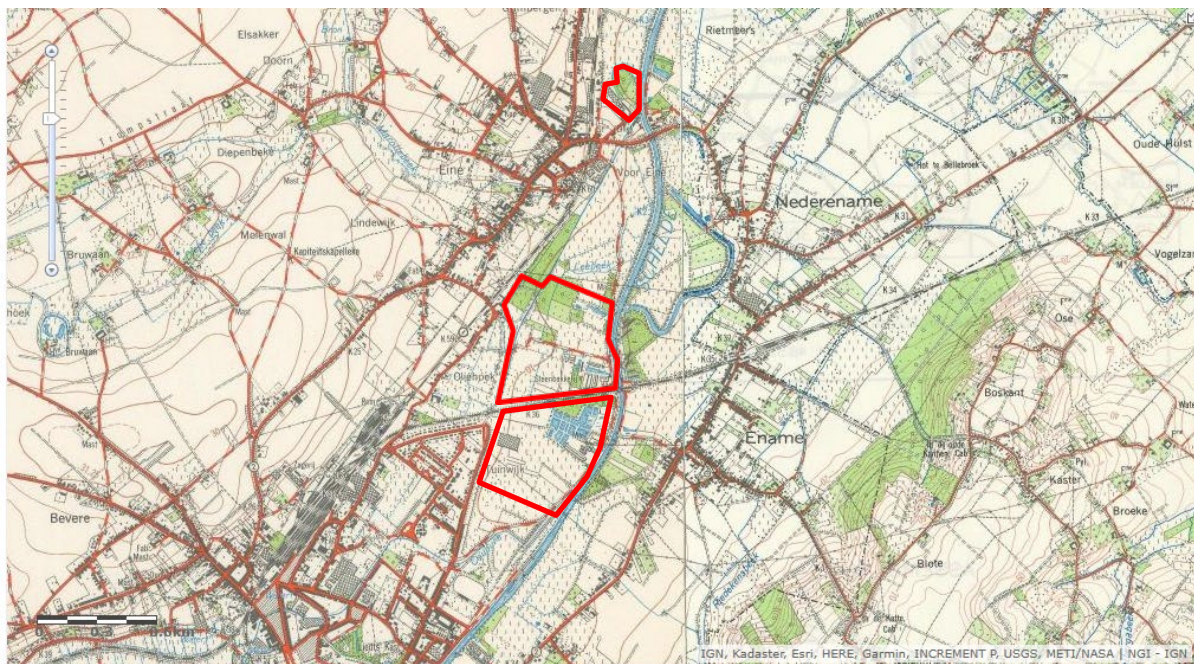


Figuur 18 Topokaart (1873)



Figuur 19 Topokaart (1939)

Na de tweede wereldoorlog worden deze infrastructurele inrichtingen verder uitgebreid 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 in de respectievelijke deelplannen.

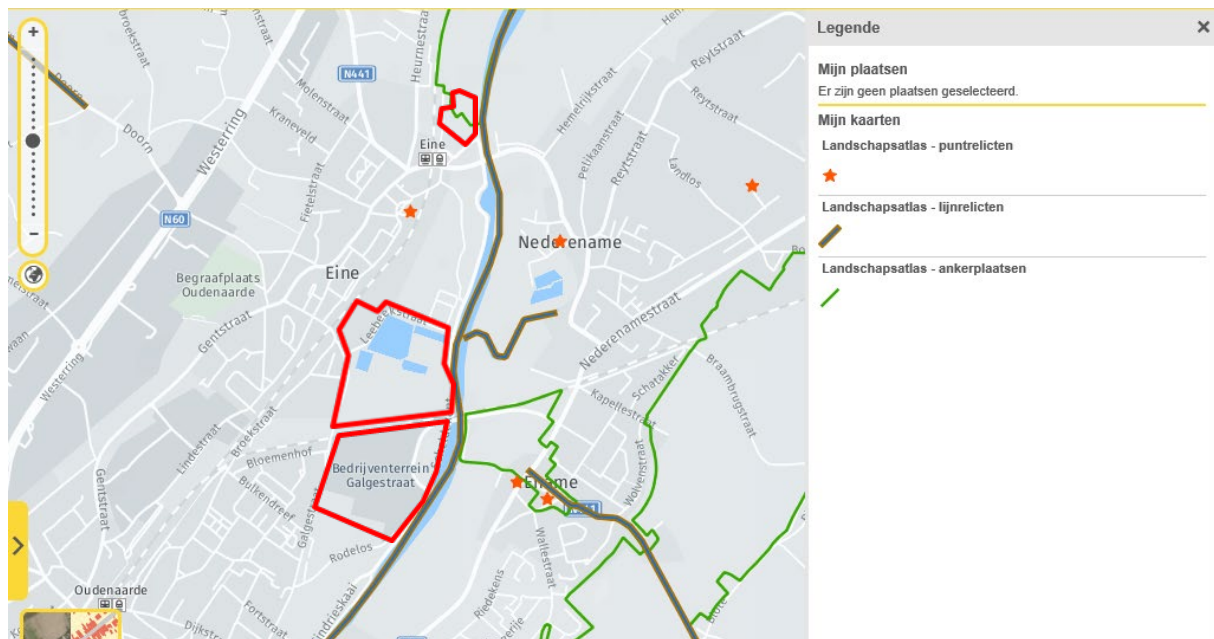


Figuur 20 Topokaart (1969)

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.

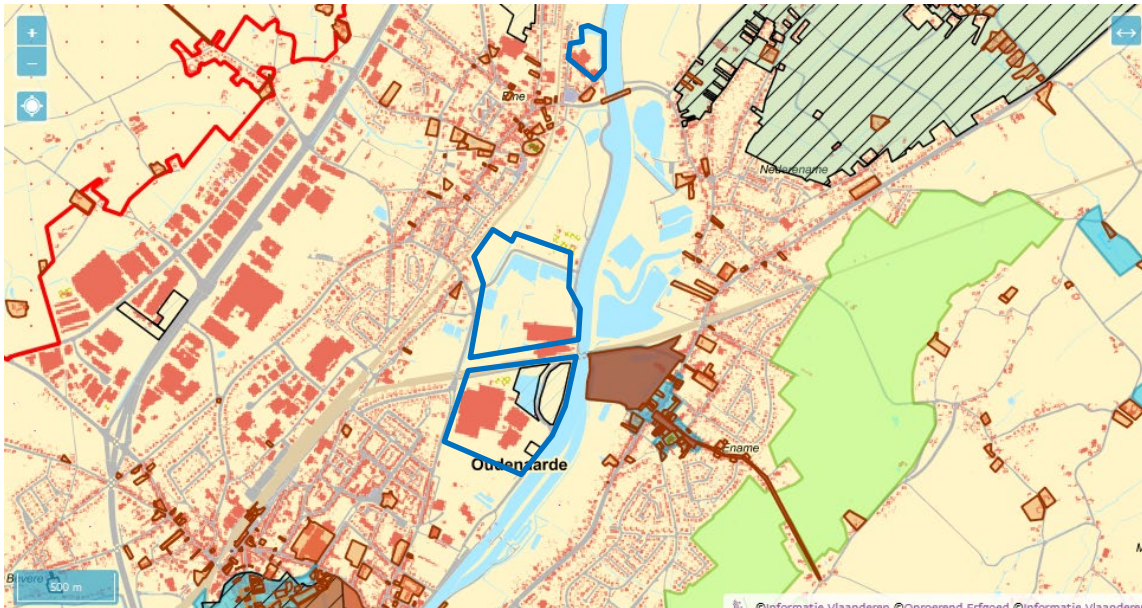


Figuur 21 Landschapsatlas

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 meersenslandschap 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 ontwaterd 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 (zwarte) kleigronden. De valleigronden zijn kalkrijk en verweerde schelpresten zijn overal te vinden. De zandige ruggen zijn het resultaat zijn van lokale verstuvings 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 22 Geinventariseerde erfgoedelementen

Site Alvey

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>

Steenbakkerij Vande Moortel:

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.

13.11.3. 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 21 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
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 22 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
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 significantiekader als leidraad gehanteerd:

Tabel 23 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 24 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

Effect	Beoordeling
Sterke verstoring van perceptieve kenmerken tot buiten het plangebied	Aanzienlijk negatief

13.11.4. 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.

13.12. Discipline mens - ruimtelijke aspecten

13.12.1. 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.

13.12.2. Analyse referentiesituatie

Hierbij wordt integraal verwezen naar hoofdstuk 6 analyse bestaande toestand.

13.12.3. 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.

13.12.4. 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.

13.13. Discipline mens - gezondheid

13.13.1. 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.

13.13.2. 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 en geluidsproductie 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:

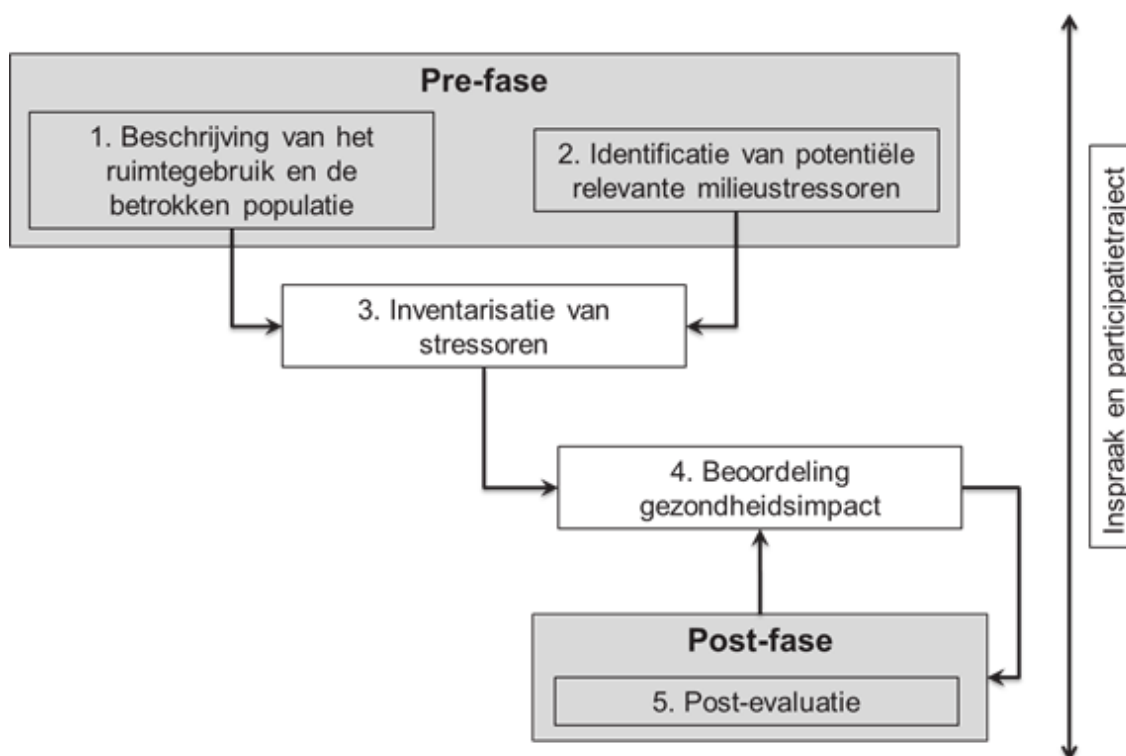
- Gezondheidseffecten: de te verwachten immissiewaarden en lichaamsbelastingen worden vergeleken met normen en gezondheidkundige advieswaarden (VLAREM, EPA, WHO, EC en andere). Voor dit plan wordt geopteerd voor de WHO of ANSES-advieswaarde voor de relevante stressoren, geselecteerd op basis van input van de discipline lucht en geluid. Uit deze disciplines zal blijken welke stressoren relevant zijn. Daarnaast zal ook de nabijheid van groene ruimte beschouwd worden. Dit zal kwalitatief geëvalueerd worden conform het richtlijnenboek mens-gezondheid.
- 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

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 (= juridische referentiesituatie) en de bestemming (= geplande situatie).



Bron: MER-richtlijnenboek, 2016

13.13.3. Milderende maatregelen en postmonitoring

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

13.14. Discipline klimaat

Tot slot zal in het hoofdstuk klimaat op basis van de overige disciplines bekeken worden wat de relatie is van het plan met enerzijds klimaatverandering en anderzijds klimaatadaptatie. De relevantste disciplines zijn lucht (met oog op luchtemissies en mitigatie) en water (met het oog op adaptatie i.f.v. wateroverlastproblematiek en droogteperiodes), maar ook biodiversiteit (impact op soorten en habitats) en mens (hitte-effecten, landgebruik, ...) zullen aan bod komen.

13.14.1. Huidige en toekomstige situatie

In het Vlaamse Klimaatportaal worden verschillende klimaat-gerelateerde thema's in kaart gebracht voor zowel de huidige situatie als enkele toekomstige scenario's. Hierbij wordt het hoog-impactscenario 2100 als worst-case scenario beschouwd. Hierbij komen de thema's hitte, droogte, overstromingen, zeespiegelstijging en klimaat aan bod.

Op basis van deze kaarten kunnen voor het plangebied volgende conclusies getrokken worden:

- het aantal hittegolfdagen in Oudenaarde zal stijgen van 3 (2017) naar 48 (hoog impact 2100);
- de gemiddelde overstromingsdiepte zal stijgen van 58 cm (2017) naar 62 cm (hoog impact 2100);

- er wordt een stijging verwacht in het aantal droge dagen van 173 (2017) naar 237 (hoog impact 2100);
- de gemiddelde jaarlijkse temperatuur zal stijgen van 10 °C (2018) naar 16,1 °C;
- een stijging van de zeespiegel zal geen relevante invloed hebben op overstromingen in Oudenaarde.

Uit deze analyse blijkt dat de cijfers grotendeels in lijn liggen met de gemiddelde cijfers voor Vlaanderen. Enkel wat overstromingen betreft kent Oudenaarde nu reeds meer overstromingen (grotere gemiddelde overstromingsdiepte en groter percentage gevaarlijk overstroombare kwetsbare instellingen) dan Vlaanderen. In het hoog impactscenario 2100 zal het percentage gevaarlijk overstroombare kwetsbare instellingen (26,2 %) een stuk hoger liggen dan het gemiddelde in Vlaanderen (11,4 %).

13.14.2. Methodiek effectbeoordeling

Het voorgenoemen plan zal enerzijds afgetoetst worden aan de klimaatdoelstellingen, zoals opgenomen in het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021 – 2030 en anderzijds aan de eigen plandoelstelling 'klimaatneutraliteit'. Er wordt tevens geëvalueerd in welke mate het plan klimaatadaptatie in rekening heeft gebracht.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan beoogt een daling van de uitstoot van broeikasgassen met 35 % tegen 2030 ten opzichte van 2005. Om dit te realiseren werden verschillende doelstellingen geformuleerd, waarvan volgende relevant zijn met betrekking tot ruimtelijke ordening:

- *Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag:*

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare;

- *Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken:*

Het versterken van de ruimtelijke ruggengraat gebeurt bij voorkeur door bijkomende woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden (toekomstige) strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruggengraat. De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt fors toe. Tegelijk zal het bedrijfsoppervlak op deze locaties jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling. Vooral locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zoveel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen. Hernieuwbare energie krijgt met de invoering van de bestemmingsneutraliteit voldoende (verweven) ruimte om een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk;

- *Palet van leefomgevingen:*

- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit: de inrichting van de ruimte draagt bij aan biodiversiteit en bodemkwaliteit door de toepassing van de ruimtelijke principes zoals multifunctionaliteit, draagkracht en het ecologisch functioneren.

- Klimaatbestendigheid: een klimaatvriendelijke inrichting van de ruimte vermindert de specifieke klimaatgevoeligheden (hittestress, overstromingsrisico, ...) van de plek (adaptatie). Inrichting draagt bij aan klimaatbestendigheid van de ruimte door toepassing van de ruimtelijke principes zoals multifunctionaliteit, verhardingsbeperking en veerkrachtig inrichten.

- *- Energetische aspecten:*

de inrichting van de ruimte kiest voor bouwvormen, zonoriëntaties en materiaalkeuzes die voor minder energieverbruik zorgen. Inrichting draagt bij aan energiezuinigheid door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals energieneutraal bouwen en leven.

- *Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:*

De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen verder moeten toenemen op plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en/of een (zeer) goed voorzieningenniveau tegen 2050. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.

- *Robuuste open ruimte:*

De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015.

- *Netwerk van groenblauwe aders:*

Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015. De verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.

14. RVR-TOETS

DEPARTEMENT OMGEVING

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Team Externe Veiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail		RVR-AV-1456	/
kathleen.derbaix@vlaanderen.be		telefoonnummer	datum
		02 553 03 55	04/08/2021

Betreft: Advies over het GRUP Linkeroever Oudenaarde (versie startnota 17/12/2020)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het Team Externe Veiligheid heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage [BVR RVR].

Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in de startnota (noch in de procesnota), en voert daarom het onderzoek zelf uit.

Hieronder vat het Team Externe Veiligheid de resultaten en de conclusie van zijn onderzoek samen. Hij gaat daarbij uit van volgende elementen uit de startnota:

- Het RUP omvat plangebieden waarin aandachtsgebied zoals gedefinieerd in het [BVR RVR], met name ondermeer gebieden met woonfunctie worden gepland.
- Door het niet voorhanden zijn van de stedenbouwkundige voorschriften is het voor het Team Externe Veiligheid onduidelijk of er zich in de toekomst Seveso-inrichtingen kunnen vestigen in één van de plangebieden.

De plangebieden uit dit RUP zijn gelegen binnen één of meerdere de consultatiezones⁴ van een aantal Seveso-inrichtingen, met name de hoge drempel Seveso-inrichting EOC Belgium Oudenaarde, en de lage drempelinrichting ON Semiconductor Belgium.

Het Team Externe Veiligheid heeft vernomen dat er op 18/03/2021 een vergunning (ref. OMV_2020081954/KVDS/IB) werd afgeleverd voor de oprichting van een nieuwe lage drempel Seveso-inrichting "BVBA Fyto Service DMT" op het Industriepark De Bruwaan 27 te Oudenaarde, en dus in de nabijheid van de plangebieden in dit RUP. In zijn analyse heeft het Team Externe Veiligheid reeds rekening gehouden met deze vergunde (maar nog niet in exploitatie zijnde) lage drempel Seveso-inrichting.

Gelet op de minimale afstand van de verschillende plangebieden ten opzichte van de hierboven genoemde Seveso-inrichtingen (minimale afstand van ongeveer 1200m) en gelet op de kennis van de externe risico's van deze inrichtingen bij het Team Externe Veiligheid kan het Team Externe Veiligheid besluiten dat de voorziene ontwikkelingen in de plangebieden te verzoenen zijn met de aanwezigheid van deze inrichtingen.

Echter, gelet op het feit dat het voor het Team Externe Veiligheid niet duidelijk is of er zich al dan niet Seveso-inrichtingen kunnen vestigen in één van de plangebieden geeft het Team Externe een advies met voorwaarden:

Op voorwaarde dat de oprichting van Seveso-inrichtingen wordt uitgesloten in de verschillende plangebieden van dit RUP⁵ verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak

⁴ Een consultatiezone is een door het Team Externe Veiligheid vastgelegde zone rond een Seveso-inrichting, en dit op basis van de kennis van de externe effecten en het externe mensrisico van die Seveso-inrichting (zie ook [BVR RVR]).

⁵ Dit kan door in de stedenbouwkundige voorschriften volgend voorschrift op te nemen:

- "Inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is niet toegelaten"

van de externe veiligheid en beslist daarom dat bij het RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet opgemaakt worden.

Ingeval niet aan deze voorwaarde wordt voldaan dient bij dit RUP een ruimtelijk veiligheidsrapport te worden opgemaakt, teneinde na te gaan welke effecten dit RUP kan teweegbrengen op het vlak van externe veiligheid. Gelieve in dit geval contact op te nemen met het Team Externe Veiligheid, coördinaten van de dossierbehandelaar vindt u bovenaan deze brief.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid verder mee te nemen in het planproces (d.i. te vermelden in de diverse nota's die het proces genereert), en in het bijzonder om zijn advies, en desgevallend het ruimtelijk veiligheidsrapport, te integreren in het verdere proces tot de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten
Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

pagina 3 van 3

Het advies van het Team externe veiligheid toont aan dat – als de oprichting van Seveso-inrichtingen wordt uitgesloten in de verschillende plangebieden van dit GRUP – het niet nodig is om voor het plan een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) op te maken.

Er wordt voorgesteld om Seveso-inrichtingen uit te sluiten omdat in de nabije omgeving kwetsbare functies gevestigd zijn. Het gaat om scholen, woningen, sport- en recreatievoorzieningen. Gelet op het type en aantal reacties is er eveneens geen draagvlak in de omgeving voor de inplanting van Seveso-inrichtingen.

Aangezien deze inrichtingen worden uitgesloten binnen voorliggend planinitiatief is het niet nodig om voor het plan een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) op te maken.

15. IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM

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