

GEMENGD REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN BALGERHOEKE EEKLO

Startnota – Mobiliteitseffectenrapport
In het kader van module 2 en 14

Concept

Veneco	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Port Arthurlaan	Departement Leefmilieu en Infrastructuur
9000 Gent	Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Grontmij Vlaanderen
Gent, 15 juni 2009

Verantwoording

Titel : GEMENGDE REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN
BALGERHOEKE EEKLO

Subtitel : startnota

Projectnummer : 270683

Referentienummer :

Revisie : 1

Datum : 20 mei 2009

Auteur(s) : LCR, KME, SDB

E-mail adres : leen.coorevits@grontmij.be

Gecontroleerd door : RRO

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : HDM

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Meersstraat 138A
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
F +32 9 241 59 30
gent@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5	4.1.3	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Eeklo.....	14
1.1	Opdrachtschrijving	5	4.1.4	Mobiliteitsplan Eeklo	15
1.2	Procedure module 2 en 14.....	5	4.1.4.1	Wegenselectie:	16
1.3	Inhoud startnota	5	4.1.4.2	Fietsroutes	17
1.4	Timing en procesverloop.....	6	4.1.4.3	Openbaar vervoer	18
1.4.1	Timing	6	4.2	Uitvoeringsplannen	19
1.4.2	Overleggroepen	6	4.2.1	Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo	19
1.4.3	Samenstelling overleggroepen	7	4.2.2	Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Rioolwaterzuiveringsinstallatie Eeklo (BD 12/06/2007)	21
1.4.3.1	Werkgroep.....	7	4.2.3	Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Verbrandingsoven Eeklo (BD 08/07/2008)	21
1.4.3.2	Stuurgroep	7	4.2.4	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Zone voor windturbines in Maldegem (DV 13 maart 2009)	22
1.4.4	Procesverloop	7	4.3	Studies en projecten	23
2	PROBLEEMSTELLING.....	8	4.3.1	Ombouw van de N49/A11 als hoofdweg	23
3	ANALYSE VAN HET PLANGEBIED.....	9	4.3.2	Ondertunneling N455 kruising N49	25
3.1	Situering van het plangebied	9	4.3.3	Streefbeeld N9.....	26
3.2	Analyse bestaande structuur	10	4.3.4	Tracéstudie R43 doortrekking Ring om Eeklo.....	27
3.3	Juridische toestand	11	4.3.5	Fietsroutenetwerk	28
3.4	Andere relevante elementen.....	11	4.3.5.1	Provinciaal functioneel fietsroutenetwerk	28
4	PLANNINGSCONTEXT	12	4.3.5.2	Recreatieve fietsroutes	28
4.1	Beleidsplannen.....	12	4.3.6	Landschapsstudie VLM (2006)	29
4.1.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	12	4.3.7	Landbouwtoets Eeklo	30
4.1.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen.....	13			

4.3.8	Ruimtelijk veiligheidsrapport Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke	31	7.4	Drie tracéalternatieven.....	52
5	MOBILITEITSPROFIEL	32	7.5	Betekenis van de drie alternatieven	53
5.1	Bereikbaarheidsprofiel – huidige toestand.....	32	7.6	Conclusie tracéalternatieven	59
5.1.1	Auto- en vrachtverkeer.....	32	7.7	Capaciteitstoets van concept en tracé.....	64
5.1.2	Fietsverkeer	33	7.7.1	Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha.....	65
5.1.3	Openbaar vervoer	34	7.7.2	Ontwikkeling van het volledige plangebied, nl. 50,81 ha.....	66
5.2	Raming van de mobiliteitseffecten	35	7.8	Concept voor het aansluitingspunt met R43.....	68
5.2.1	Inleiding.....	35	7.9	Concept voor de fietsverbindingen	69
5.2.2	Verkeersgeneratie.....	35	8	AFWEGING EN KEUZE VAN DE OPLOSSING	70
5.3	Verkeerseffecten	37	8.1	Visie Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)	70
5.3.1	Scenario met behoud van het kruispunt N455 – N49/A11 (overgangsfase)	38	8.2	Visie Beleid mobiliteit en verkeersveiligheid (BMV)	70
5.3.1.1	Intensiteit – Capaciteit ontsluitingswegen	38	8.3	Keuze van concept	71
5.3.1.2	Verkeersleefbaarheid.....	40	8.4	Keuze van tracé.....	71
5.3.1.3	Verkeersveiligheid.....	40	8.5	Keuze aansluiting R43.....	72
5.3.2	Scenario realisatie van het streefbeeld N49	41			
5.3.2.1	Intensiteit – Capaciteit ontsluitingswegen	41			
5.3.2.2	Verkeersleefbaarheid.....	44			
5.3.2.3	Verkeersveiligheid.....	44			
5.4	Besluit	44			
5.4.1	Scenario met behoud van het kruispunt N455– N49/A11 (overgangsfase)	44			
5.4.1.1	Verkeersleefbaarheid.....	44			
5.4.2	Scenario realisatie van het streefbeeld N49	44			
5.4.2.1	Verkeersleefbaarheid.....	44			
5.4.2.2	Verkeersveiligheid.....	44			
6	RANDVOORWAARDEN	45			
7	VISIE EN CONCEPT	48			
7.1	Rol van de nieuwe weg.....	48			
7.2	Concept voor de nieuwe weg.....	49			
7.3	Betekenis van concept 1 tegenover 3.....	50			

1 INLEIDING

1.1 Opdrachtschrijving

De opdracht behandelt de aanleg van ontsluitingsinfrastructuur voor een tewerkstellingzone van bovenlokaal belang (module 14) alsmede de aanleg van een nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg (module 2). Ter verantwoording voor module 14 dient een Mober voor de bedrijventone te worden opgemaakt.

1.2 Procedure module 2 en 14

Als eerste stap ter ondertekening van de modules moet een startnota opgemaakt worden. Over de startnota moet de GBC naar een consensus streven. Vervolgens moet deze door de Provinciale auditcommissie conform verklaard worden met het gemeentelijk mobiliteitsplan en het Vlaams mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

Daarna wordt een projectnota opgesteld. Over die projectnota moet binnen de GBC consensus bestaan. Als ook de projectnota door de PAC wordt conform verklaard, kunnen de modules ondertekend worden. De start- en projectnota en de conformverklaring worden als bijlage bij de modules gevoegd.

1.3 Inhoud startnota

Voor **module 2** omvat de startnota minstens:

1. Probleemstelling;
2. Doelstellingen;
3. Ruimtelijke en de verkeerskundige analyse;
4. Randvoorwaarden;
5. Visie van de partners en actoren;
6. Mogelijke oplossingsrichtingen met hun effecten (tegen elkaar afgewogen tracéalternatieven met betrekking tot hun impact op het vlak van multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, de ruimtelijke en milieutechnische inpasbaarheid;
7. Afweging en keuze van de oplossing;
8. Verdere procedure;
9. Kostenraming, uitgesplitst per partij;
10. Verslag(en) van de GBC.

Voor **module 14** omvat de startnota minstens:

1. Plan van de zone van activiteiten waarop deze module van toepassing is, met weergave van de aan te leggen of herin te richten ontsluitingsinfrastructuur;
2. Een bedrijfseconomisch verantwoord investeringsdossier;
3. Een mobiliteitseffectenrapport (mober) waarin het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen wordt geëvalueerd, en de noodzaak en de omvang voor de in art. 2, §1 genoemde ontsluitingsinfrastructuur blijkt. Uitgaande van de resultaten van deze mober moet de haalbaarheid van de aanleg van die ontsluitingsinfrastructuur worden onderzocht.
4. Probleemstelling;
5. Doelstellingen;
6. Ruimtelijke en de verkeerskundige analyse;
7. Randvoorwaarden;

8. Visie van de partners en actoren;
9. Mogelijke oplossingsrichtingen met hun effecten (tegen elkaar afgewogen tracéalternatieven met betrekking tot hun impact op het vlak van multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, de ruimtelijke en milieutechnische inpasbaarheid);
10. Afweging en keuze van de oplossing;
11. Verdere procedure;
12. Kostenraming, uitgesplitst per partij;
13. Verslag(en) van de GBC.

Er wordt een geïntegreerde startnota opgemaakt voor beide modules.

1.4 Timing en procesverloop

1.4.1 Timing

Voor het opmaken van de startnota die voorgelegd wordt aan de GBC bedraagt de termijn 3 kalendermaanden.

1.4.2 Overleggroepen

De studie wordt begeleid door een werkgroep en stuurgroep.

De werkgroep vormt de 'motor' van het proces. Alle belangrijke inhoudelijke en methodologische aspecten van de studie worden in de werkgroep doorgepraat. De werkgroep bewaakt ook de voortgang van het proces en komt frequent samen. De werkgroep keurt ook de documenten goed die ter bespreking naar de stuurgroep gaan.

De stuurgroep heeft een ruimere samenstelling dan de werkgroep en komt bijeen na de beëindiging van iedere onderzoeksstap. De stuurgroep heeft vooral een rol op het vlak van het toetsen van de studie vanuit technische of sectorale aspecten.

1.4.3 Samenstelling overleggroepen

1.4.3.1 *Werkgroep*

- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen (Opdrachtgever)
- Stad Eeklo
- Veneco (Opdrachtgever)
- Grontmij (Opdrachthouder)

1.4.3.2 *Stuurgroep*

Idem als werkgroep, aangevuld met:

- Mobiliteitsbegeleider (MOW)
- De Lijn Oost-Vlaanderen
- Agentschap voor Landbouw en Visserij
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)
- Agentschap Ondernemen (AO)
- Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening
- Intergemeentelijke opdrachthoudende Vereniging voor Huisvuilverwerking Meetjesland (IVM)
- Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW)
- Aquafin

1.4.4 Procesverloop

- | | |
|------------------------------|---------------|
| • Startvergadering werkgroep | 2 april 2009 |
| • Stuurgroepvergadering | 27 april 2009 |
| • Stuurgroepvergadering | 28 mei 2009 |
| • GBC | 28 mei 2009 |
| • Stuurgroepvergadering | 11 juni 2009 |

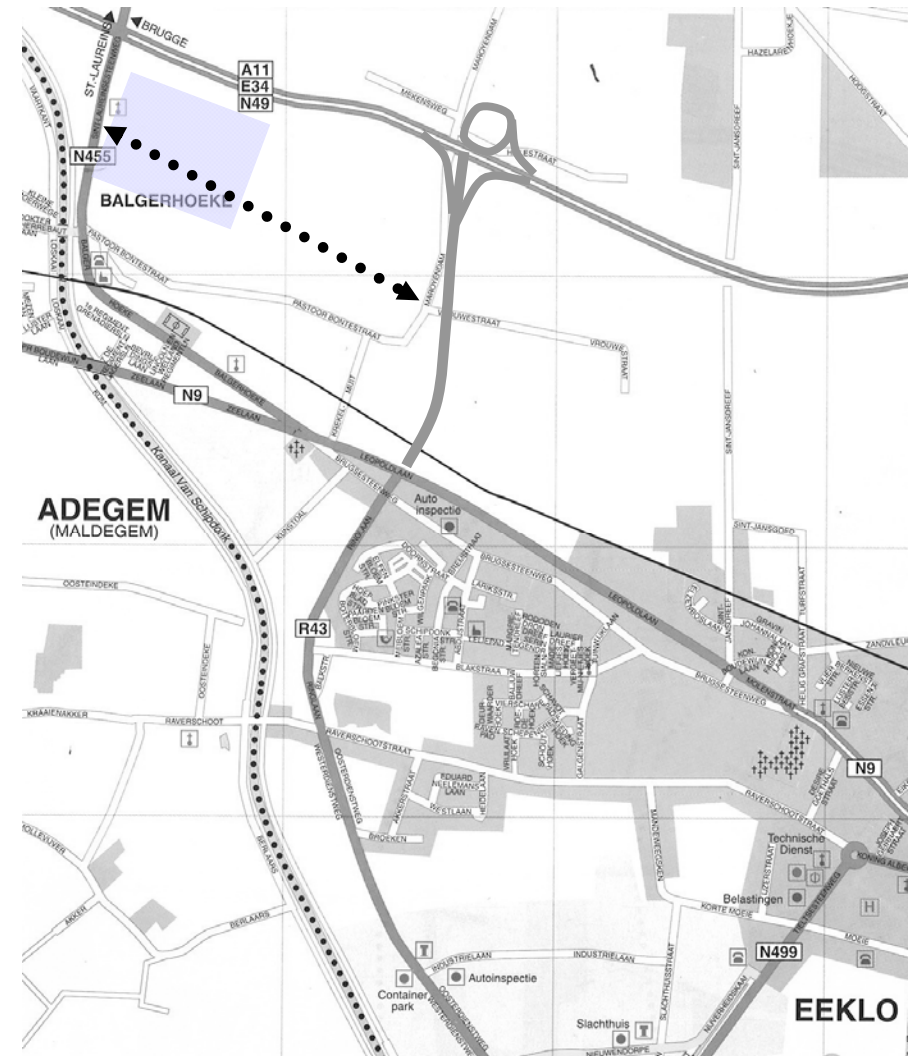
2 PROBLEEMSTELLING

Bedoeling is een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen de Sint-Laureinsesteenweg (N455) en de R43. De ontsluitingsas verloopt grosso modo in oostwest richting en bij voorkeur parallel aan de N49/A11.

Binnen de startnota moet gezocht worden naar het beste wegenistracé dat zowel kan instaan voor de ontsluiting van het te realiseren regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke als voor de ontsluiting van Sint-Laureins en omliggende gebieden naar de N49/A11.

Het regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke bevindt zich momenteel nog in planfase. Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit terrein zal begin juli 2009 definitief vastgesteld worden door de provincieraad en kadert binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Eeklo.

In eerste fase zal een ongeveer 20 ha effectief ontwikkeld worden. Bedoeling is het bedrijventerrein modulair in te delen, zodat een verdere uitbouw van het bedrijventerrein in de toekomst eventueel mogelijk wordt in functie van de vraag.

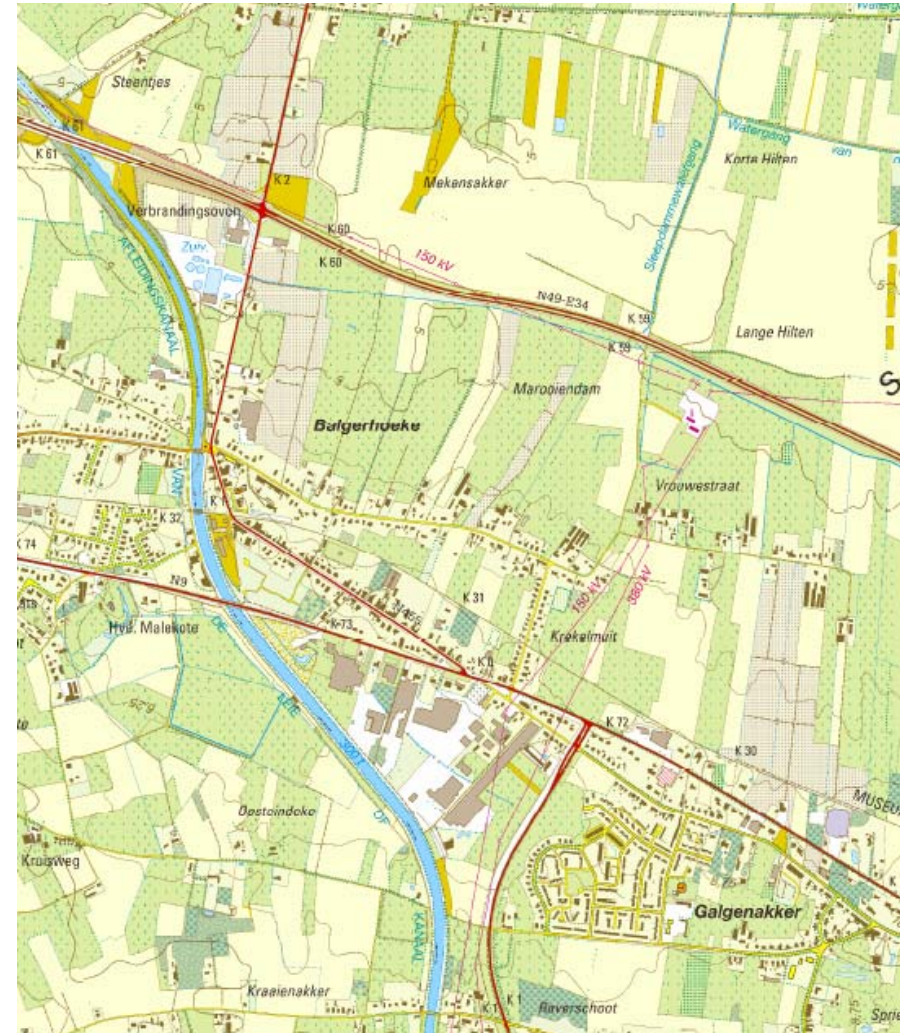


3 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED

3.1 Situering van het plangebied

Het studiegebied situeert zich op grondgebied Eeklo, ten noordwesten van de stedelijke kern, in de hoek tussen het Schipdonkkanal en de N49/A11, aansluitend bij de verbrandingsoven.

Het plangebied zelf ligt tussen de woonkern van Balgerhoeke, de N49/A11, de Sint-Laureinsesteenweg en de R43. Het plangebied omvat zo'n 80 ha die momenteel in agrarisch gebruik is.



3.2 Analyse bestaande structuur

Verkeerskundige structuur

De N49/A11 maakt deel uit van het hoofdwegennet op Vlaams niveau en vormt de noordelijke grens van het plangebied. De weg zal omgevormd worden tot autosnelweg tussen Knokke en Antwerpen. In dit kader is momenteel een studie voor de ondertunneling van de lokale weg type I Sint-Laureinsesteenweg (N455) lopende. Deze weg begrenst het plangebied aan de westzijde.

In het oosten wordt de grens van het plangebied gevormd door de R43, ring om Eeklo, die een aansluitingspunt met de N49/A11 heeft. Langs de ring ligt Maroyendam, die een lokale verbinding vormt voor landbouwvoertuigen en fietsers van Balgerhoeke over de N49/A11.

De oude spoorweg is momenteel in gebruik als fietsroute.

Ruimtelijke structuur

Tussen de N9 en de N49 ligt het dorp Balgerhoeke. Het plangebied ligt ten noorden van de bebouwing van de Pastoor Bontestraat. In het zuidoosten van deze bebouwing liggen een drietal grootschalige landbouwbedrijven die een deel van de agrarische gronden gebruiken binnen het plangebied.

Ten westen van de Sint-Laureinsesteenweg (N455) zijn de verbrandingsoven en het waterzuiveringsstation van Eeklo gelegen. Ten oosten van de R43 liggen nog enkele woningen en landbouwbedrijven langs de Vrouwestraat. Deze bebouwing is sterk op Balgerhoeke gericht.

In het plangebied zelf is in de hoek van de N49/A11 met de Sint-Laureinsesteenweg (N455) een bedrijf gelegen. Even verderop langs de Sint-Laureinsesteenweg (N455) ligt een bedrijfswoning van een boomkwekerij waarvan de activiteiten recentelijk zijn stopgezet. In het oosten ligt, aansluitend bij Maroyendam, de cultuur-historische site 'het Walleken'. Het gebied wordt diagonaal doorsneden door een ondergrondse gasleiding.

In het plangebied loopt de Grote Balgerhoeke watergang. Verschillende grachten, waarvan er drie erkend zijn als niet-geklasseerde waterlopen, lopen parallel aan elkaar in noordelijke richting naar de Grote Balgerhoeke Watergang.



Figuur 1: situering van het plangebied op de topografische kaart

3.3 Juridische toestand

Eeklo is gelegen in het gewestplan Eeklo-Aalter, goedgekeurd bij K.B. van 24/03/1978.

Juridisch is het plangebied in het gewestplan bestemd als agrarisch gebied. Langsheen de N49/A11 is een reservatiestrook ingetekend in functie van de omvorming tot autsnelweg met een breedte van 100 m.

De woonomgeving van de Pastoor Bontestraat is bestemd als woongebied met landelijk karakter.

Aan de overzijde van de Sint-Laureinsesteenweg zijn twee provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen gelegen, meer bepaald PRUP RWZI Eeklo (1) en PRUP Verbrandingsoven (2), aansluitend op de zone voor openbaar nut volgens het gewestplan. Ten oosten van de R43 is een zone voor openbaar nut aangeduid voor het onderstation Maroyendam van Electrabel.

Via het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke-Noord' wordt het meest westelijk deel van het plangebied of zo'n 20 ha, omgezet naar gemengd regionaal bedrijventerrein. De rest blijft voorlopig bestemd als bouwvrij agrarisch gebied, met de bedoeling het te vrijwaren van nieuwe bebouwing en het in reserve te houden om eventuele toekomstige behoeften voor regionale bedrijvigheid op te vangen.

3.4 Andere relevante elementen

Het plangebied is niet gelegen in speciale beschermingszones (habitatrichtlijngebieden, vogelrichtlijngebieden), VEN-gebieden, beschermde landschappen en dorpsgezichten.

Het plangebied omvat geen biologisch (zeer) waardevolle elementen en is geen onderdeel van een relictzone of ankerplaats volgens de landschapsatlas.



Figuur 2: Gewestplan

4 PLANNINGSCONTEXT

4.1 Beleidsplannen

4.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

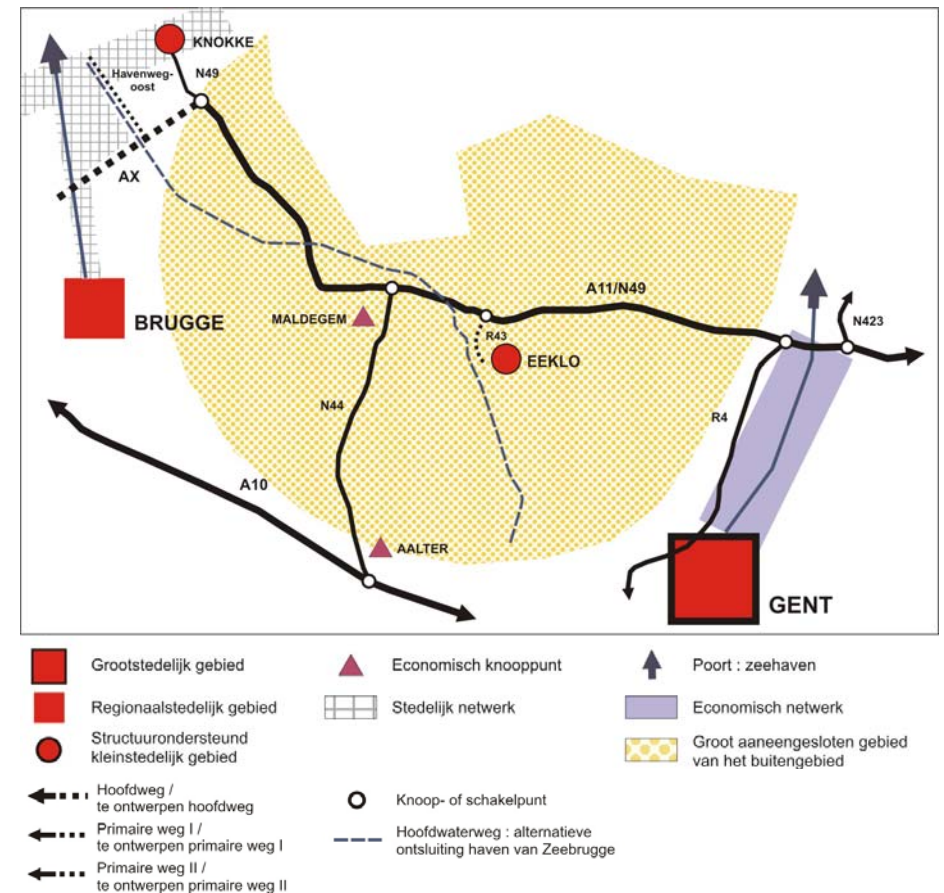
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Eeklo geselecteerd als **structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**. Volgens de beleidsvisie 'Vlaanderen, open en stedelijk' wordt een belangrijk aandeel woon-, zorg- en economische functies geconcentreerd in de stedelijke gebieden. Dit beleid staat tegenover het buitengebied, waar een meer terughoudend beleid t.a.v. het bouwen e.d. wordt gevoerd.

Gezien de selectie van Eeklo als stedelijk gebied, is Eeklo tevens **een economisch knooppunt**. Voor de economische knooppunten stelt het RSV een maximale bundeling van de economische activiteiten binnen een afgebakend stedelijk gebied voorop.

Op grondgebied van Eeklo is de A11/N49 Zeebrugge-Antwerpen geselecteerd als **hoofdweg**. De A11/N49 maakt tevens deel uit van het "Trans-European Network" (TEN) en wordt de belangrijkste interhavenverbinding over de weg.

De R43 (van de N499 Eeklo-Ursel tot de A11/N49) is geselecteerd als **primaire weg II**.

Op het grondgebied van Eeklo zijn **geen hoofdspoorwegen of hoofdwaterwegen** geselecteerd. Wel zal een onderzoek plaatsvinden naar een mogelijke verbinding van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge met het hoofdwaterwegennet, met de uitbouw van het Schipdonkkanaal als één van de mogelijke alternatieven.



4.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (M.B. 18-02-2004) wordt Eeklo ondergebracht onder **het westelijk openruimtegebied**.

Eeklo vormt daarbij (naast Maldegem en Aalter) één van de drie economische knooppunten in het Westelijk Openruimtegebied waarbinnen bijkomende economische ontwikkelingen gesitueerd moeten worden, op goed ontsloten plaatsen. Aan het kleinstedelijk gebied Eeklo werd **een taakstelling van 32 ha** toebedeeld voor de periode 1994-2007.

De R43 (van de N499 Eeklo-Ursel tot A11/N49) is in het RSV geselecteerd als Primaire weg II. In het PRS stelt men voor om het wegvak van de N9 tot de N499 te decategoriseren tot **Secundaire weg II**.

Het oostelijke gedeelte van de N9, vanaf de Oostveldstraat in Eeklo, is geselecteerd als **Secundaire weg II**. Het westelijke deel van de N9 is geselecteerd als **Secundaire weg III**.

Eeklo-Maldegem maakt deel uit van een verzamelend regionaal openbaar vervoersnet. De Secundaire weg III N9 wordt uitgebouwd als **openbaar vervoersas**.

4.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Eeklo

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Eeklo (2008) voorziet voor de gewenste ruimtelijke structuur van Balgerhoek op micro-niveau, het behoud van het noordelijke landbouwgebied, maar biedt aan de zijde van de Sint-Laureinsesteenweg (N455) ruimte voor een nieuw te ontwikkelen **duurzaam regionaal bedrijventerrein**. Een goede landschappelijke integratie van het bedrijventerrein wordt vooropgesteld.

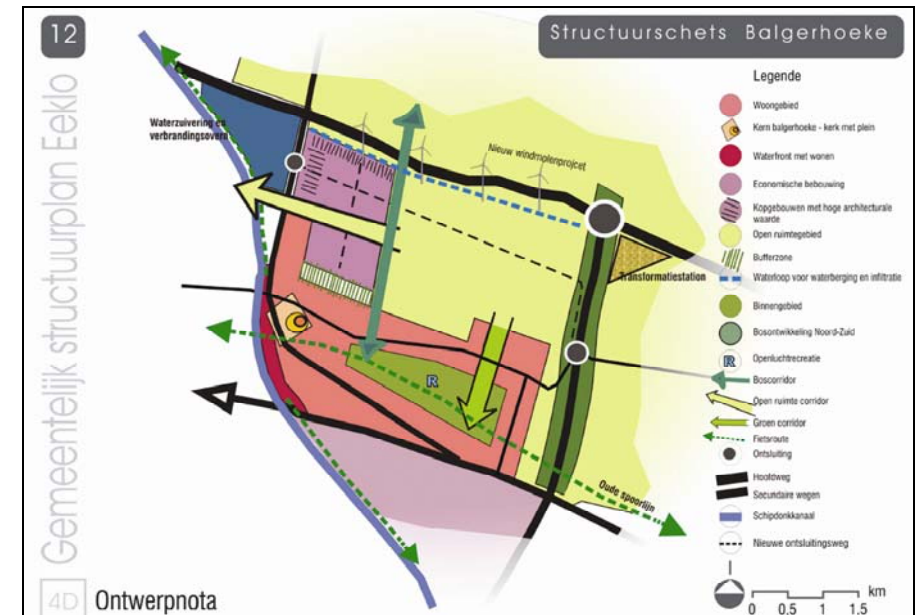
Deze ontwikkeling sluit aan op de zone van het waterzuiveringsstation en de verbrandingsoven, en dient de mogelijkheid tot synergie hiermee te benutten. De kopgebouwen dienen daarbij een hoge architecturale waarde te krijgen. Diverse openruimtecorridors met aandacht voor de landschappelijke patronen maken onderdeel uit van de ontwikkeling. De zone wordt afgescheiden van de woonzone van Balgerhoeke door een ruime bufferzone. Bij de aanpak van de site wordt rekening gehouden met het archeologisch erfgoed: de site Hof ter Walleken.

Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein gaat de aandacht naar bedrijven van regionaal belang die gericht zijn op de productie, verwerking en bewerking van goederen en grondstoffen, distributie en logistiek, agro-industrie en de voedingsnijverheid i.f.v. de regio.

De R43 wordt daarbij uitgebouwd **als ontsluitingsweg voor de verschillende industriezones**. De recente aansluiting van de R43 op de hoofdweg N49 ontlast Balgerhoeke van vrachtverkeer. De N9 vormt een belangrijke openbaar vervoersas, en wordt heringericht met een verblijfsfunctie en een beperking van het doorgaand verkeer.

De verkeersontsluiting van het regionaal bedrijventerrein wordt voorzien via **een nieuwe verbindingsweg**. Deze weg biedt de binding tussen de Sint-Laureinsesteenweg (N455) en de Vrouwestraat en voorkomt overlast voor de inwoners van Balgerhoeke.

Langsheen de N49 wordt een windmolenpark voorzien. In de zone tussen de N49 en het regionaal bedrijventerrein wordt regenwatercaptatie en infiltratiemogelijkheid voorzien.

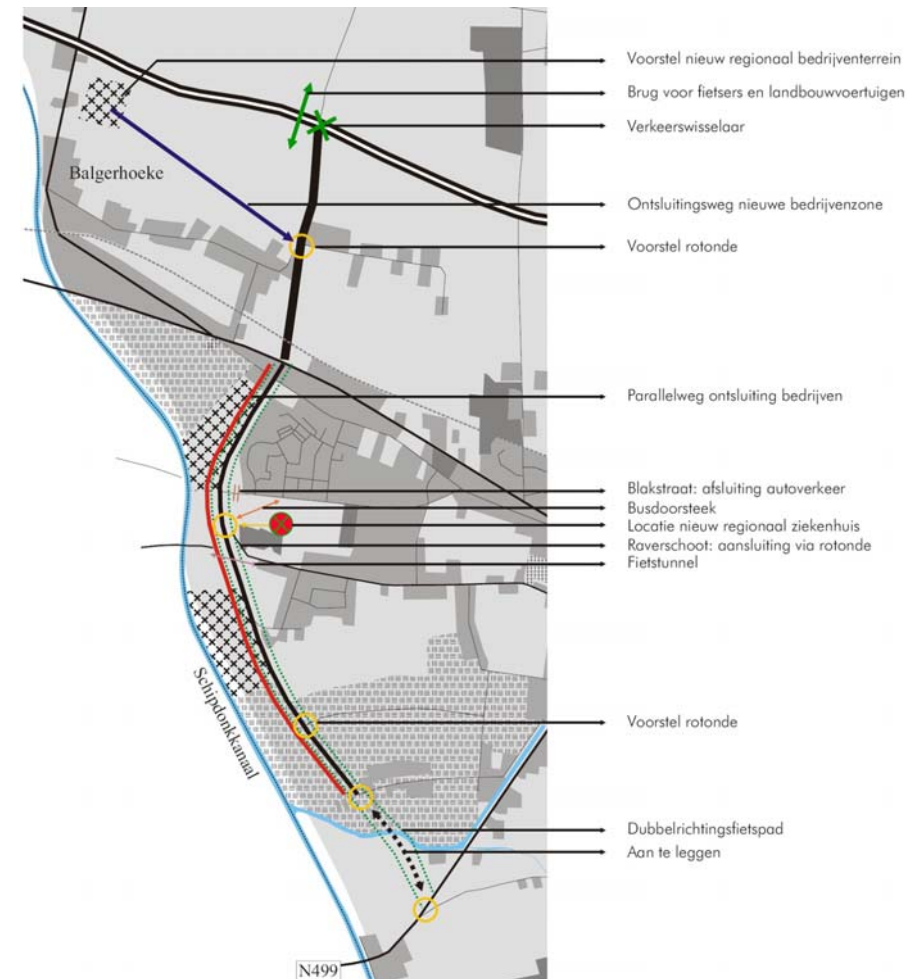


Figuur 3: Uittreksel uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Eeklo – gewenste ruimtelijke structuur Balgerhoeke

4.1.4 Mobiliteitsplan Eeklo

Voor de inrichtingsstudie van het regionale bedrijventerrein zijn de volgende selecties van het mobiliteitsplan Eeklo (2003) van belang:

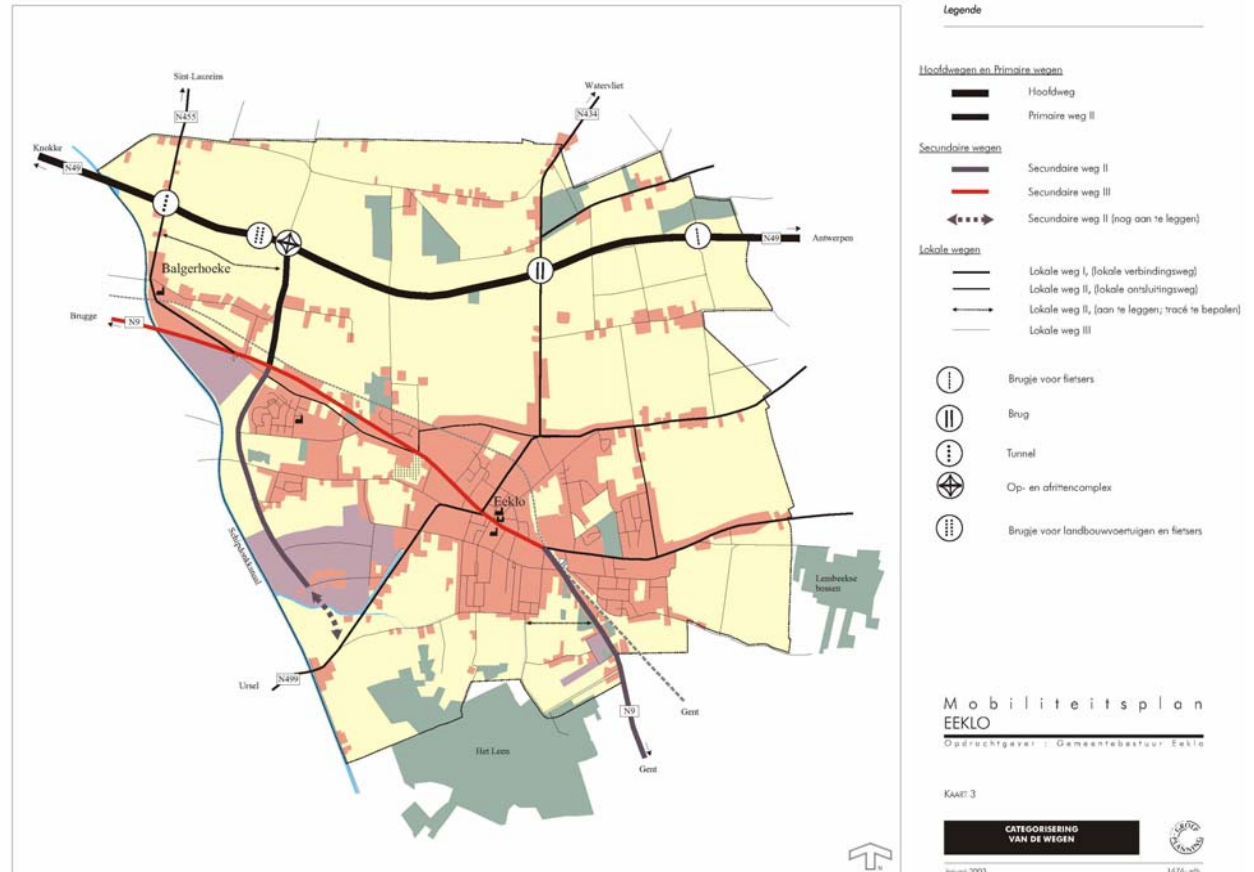
- Als een nieuw bedrijventerrein Balgerhoeke-Maroyendam wordt ontwikkeld, wordt een **ontsluitingsweg naar de R43** voorzien, waardoor het vrachtverkeer uit de kern Balgerhoeke kan geweerd worden.
- Het mobiliteitsplan geeft een insteek voor de toekomstige inrichting van de R43. Voor het noordelijk deel van de R43 (wegvak N49-N9) zijn geen rechtstreekse erftoegangen wenselijk. Op dit deel worden ook geen fietspaden voorzien. Het huidige kruispunt met lichten ter hoogte van de Vrouwestraat (enkel voor overstekend verkeer, geen toegang vanaf de R43) kan mogelijks gewijzigd worden bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Balgerhoeke-Maroyendam. De nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein en de Vrouwestraat kunnen mogelijk op één gezamenlijk kruispunt worden aangesloten, bijvoorbeeld met een rotonde. Andere aansluitingen op de R43 zijn niet wenselijk.



Figuur 4 : Concept R43

4.1.4.1 Wegenselectie:

- Hoofdweg:
 - N49/A11
- Primaire weg II:
 - R43 tussen de N49 en de N499
- Secundaire weg type II:
 - R43 tussen de N9 en de N499¹
 - N9 van de Oostveldstraat in Eeklo tot de R4
- Secundaire weg type III:
 - N9 van Maldegem tot de Oostveldstraat in Eeklo
- Lokale weg type I (verbindingswegen)
 - N455 Balgerhoeke – Sint-Laureinssteenweg
- Doortochten:
 - N9
 - N434 Boelare – Blommekens - Peperstraat
 - N455 Balgerhoeke-St.Laureinssteenweg
- Goederenvervoer per spoor:
 - Mogelijkheid goederenspoorlijn tussen Zeebrugge en Antwerpen langs de N49 bij ontwikkeling bedrijvenczone Balgerhoeke

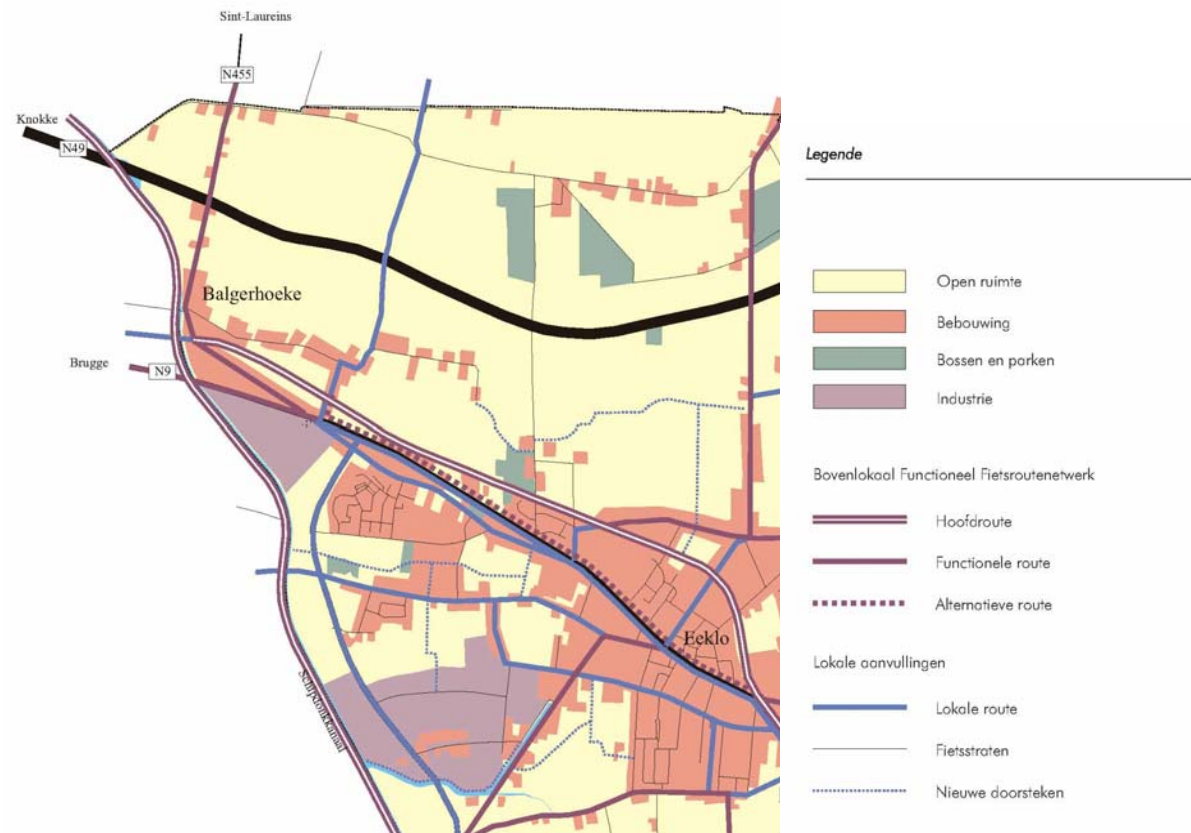


Kaart 1: Uittreksel uit het Mobiliteitsplan Eeklo – Categorisering van de wegen

¹ In afwijking met het RSV wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan en het PRS Oost-Vlaanderen de R43 tussen de N9 en de N499 als secundaire weg II voorgesteld als suggestie naar het Vlaams Gewest.

4.1.4.2 Fietsroutes

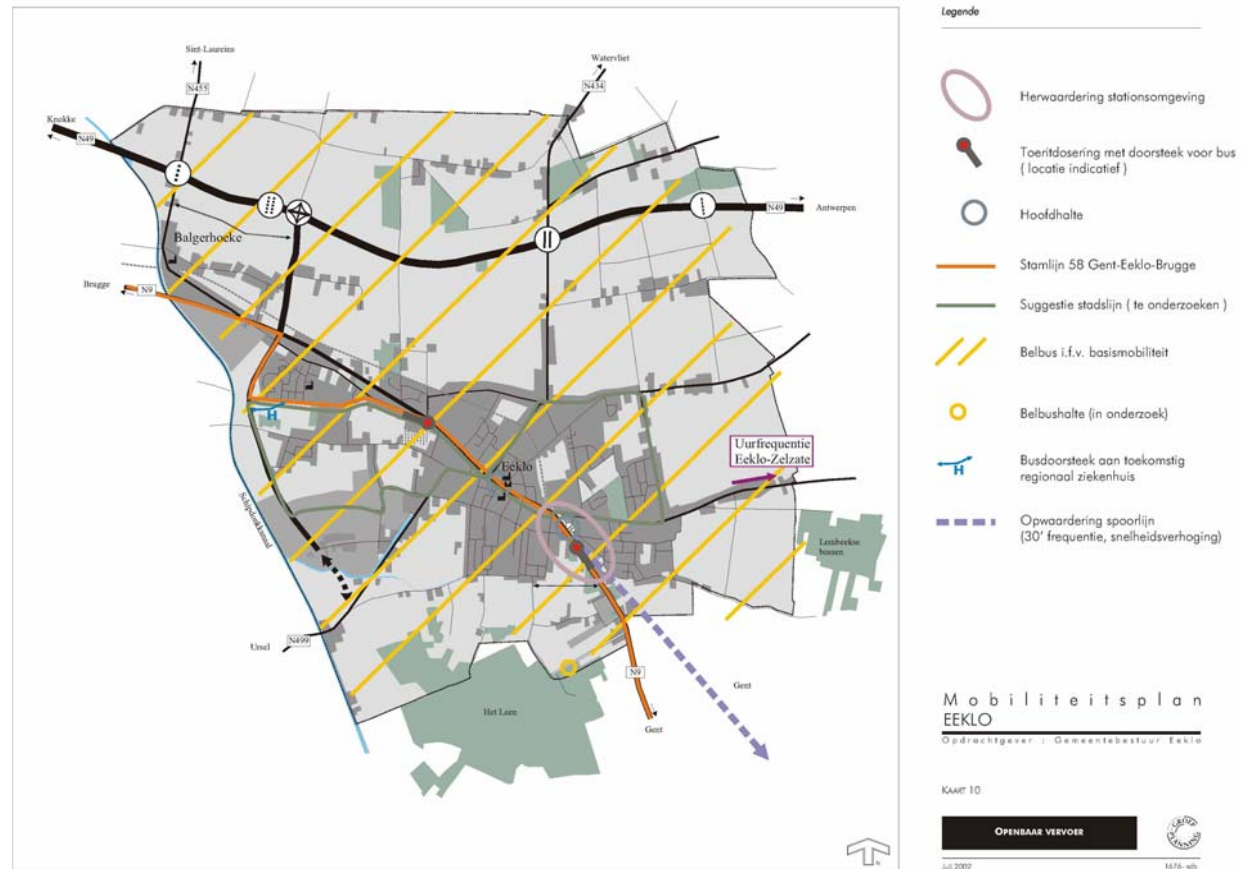
- Geselecteerde fietsroutes tussen Balgerhoeke en de stad:
 - Hoofdroute langsheen de spoorlijn (noordelijk deel Eeklo, station)
 - Alternatieve route langsheen N9 Leopoldlaan (centrale as)
 - Functionele route langsheen Sint-Laureinsesteenweg – Balgerhoeke
 - Lokale route langsheen Krekelmuit - Maroyendam



Kaart 2: Uittreksel uit het Mobiliteitsplan Eeklo – Fietsroutenetwerk

4.1.4.3 Openbaar vervoer

- Uitbouw openbaar vervoerscorridor:
 - N9



Kaart 3: Uittreksel uit het Mobiliteitsplan Eeklo – Openbaar vervoer

4.2 Uitvoeringsplannen

4.2.1 Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo

Binnen het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Eeklo (2008) dat opgemaakt wordt als een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, worden naast de afbakeningslijn, vier deelRUP's voorzien, waaronder het deelgebied '**Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke-noord**'.

De uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur voor dit deelgebied, wordt opgesplitst in verschillende ontwikkelingsprincipes en deelaspecten:

Aard van de bedrijvigheid

Het terrein dient ontwikkeld te worden i.f.v. regionale bedrijvigheid. Er kunnen zich bedrijven vestigen die gericht zijn op de productie, verwerking en bewerking van goederen en grondstoffen, met inbegrip van Seveso-bedrijven. Ook zijn er potenties voor bedrijven in de afvalverwerkingssector, distributie- en logistieke bedrijven, bedrijven uit de agro-industrie en de voedingsnijverheid.

Tenslotte is het terrein uitermate geschikt voor herlokalisatie van groot-schalige bedrijven binnen het woonweefsel van Eeklo en andere kernen in het Meetjesland.

Externe en interne ontsluiting

De externe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zal in 2 fasen gebeuren:

- Zolang bestaande knooppunt Sint-Laureinsesteenweg (N455) met de N49/A11 in gebruik blijft, wordt het bedrijventerrein ontsloten via dit knooppunt.
- Bij afsluiting van dit knooppunt, dient het ontsloten te worden via een aan te leggen weg tussen de Sint-Laureinsesteenweg (N455) en de R43 t.h.v. de Vrouwestraat. De aanleg van deze weg moet dus gepaard gaan met een aanpassing van het verkeersknooppunt ter hoogte

van de Vrouwestraat. Op die manier ontstaat een laterale verbindingsweg tussen de Sint-Laureinsesteenweg (N455) en de R43, die tevens gebruikt kan worden als ontsluiting voor de kern van Sint-Laureins naar de N49/A11.

De meest optimale ligging van deze ontsluitingsas doorheen het bedrijventerrein dient onderzocht te worden. Deze weg krijgt bij voorkeur een groen karakter, zonder daarbij als 'schermgroen' te gaan functioneren.

De ontsluiting van de bedrijfskavels zelf dient te gebeuren via interne ontsluitingswegen, loodrecht aantakkend op de hoofdontsluitingsweg. Deze vallen niet samen met de structurerende groenassen binnen het bedrijventerrein.

Langzaam verkeer

Het bedrijventerrein wordt aangesloten op de bestaande en geplande fietswegen langsheen de R43 Ringlaan, het Schipdonkkanaal, en het fietspad op de oude spoorwegberm Eeklo-Maldegem.

Gefaseerde ontwikkeling

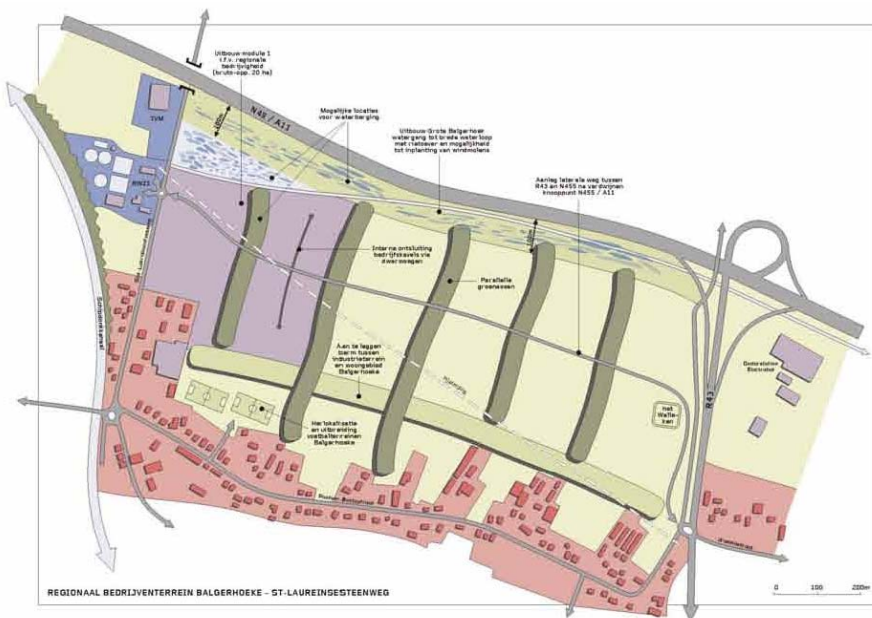
Het gebied wordt modulair ingedeeld, waardoor een verdere uitbouw van het bedrijventerrein in de toekomst mogelijk wordt. Binnen de planperiode wordt enkel de eerste module ontwikkeld met een bruto-oppervlakte van 20 ha. Het gedeelte daarbuiten wordt bijgevolg bestemd als bouwvrij agrarisch gebied. Deze modules worden noord-zuid gescheiden door brede groenassen, waarin ook de infiltratie en retentie van water gebeurt. De interne ontsluitingswegen kunnen hiermee samenvallen.

Principes van duurzaam en kwalitatief ruimtegebruik

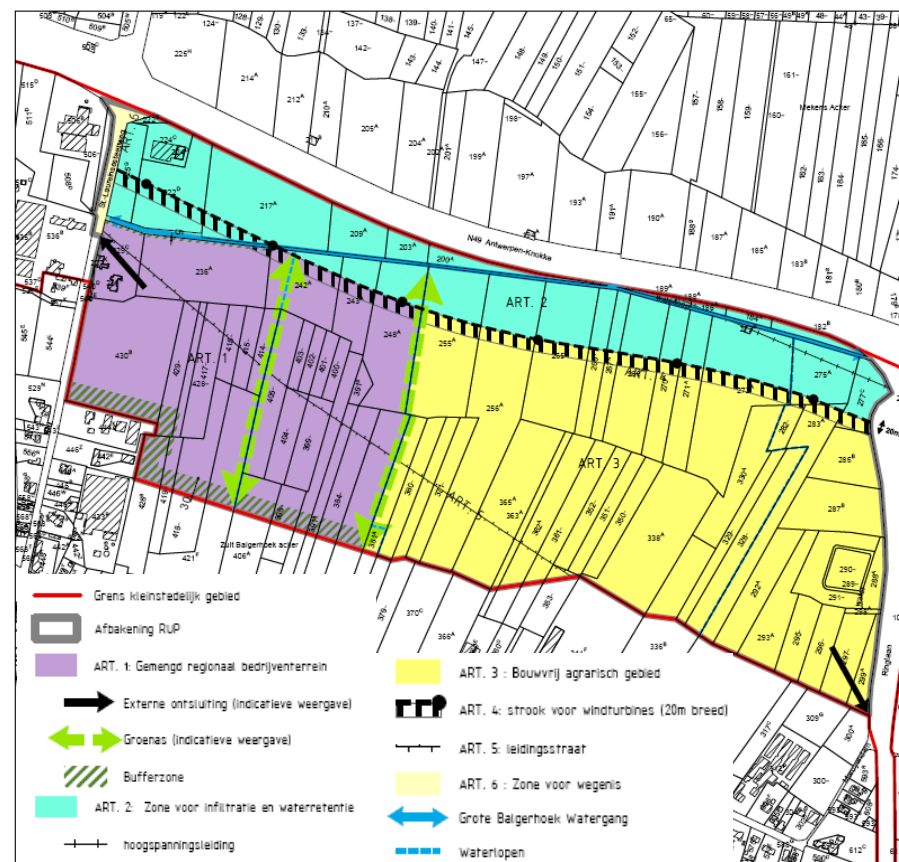
Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein worden de volgende duurzame principes vooropgesteld:

- Stapeling van bedrijfsgebouwen voor een optimaal en zuinig ruimtegebruik
- Voorzien van voldoende waterbufferingsmogelijkheid aansluitend bij het bedrijventerrein:

- Groenassen t.h.v. bestaande grachten
- Bijkomende waterbekkens op restpercelen
- Uitbouw van de Grote Balgerhoek Watergang tot brede waterloop met rietoever binnen de 100m bouwvrije zone langs de N49/A11.
- Inplanting van windturbines op de rand van de 100m bouwvrije zone langs de N49/A11 (strook van 20m)
- Realisatie van een berm tussen het bedrijventerrein en de woningen van Balgerhoeke als visuele en akoestische buffer.
- Invulling van het gebied tussen berm en woongebied door hobbylandbouw en sportinfrastructuur op niveau van de kern.
- Integratie van de cultuur-historische site van 'Het Walleken' in het toegangscomplex voor de bedrijvenzone



Figuur 5: Uittreksel van het PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo – Inrichtingsschets bedrijventerrein Balgerhoeke-Noord



Figuur 6: Uittreksel van het PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo – Grafisch plan bedrijventerrein Balgerhoeke-Noord (juni 2008)

4.2.2 Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Rioolwaterzuiveringsinstallatie Eeklo (BD 12/06/2007)

Het Provinciaal RUP is opgemaakt met het oog op het bestendigen van de bestaande rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) ten noorden van de kern van Balgerhoeke. De RWZI staat in voor de zuivering van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo, evenals de omliggende gemeenten Kaprijke, Waarschoot en delen van Maldegem, Zomergem, Assenede en Sint-Laureins.

Het Provinciaal RUP voorziet in de herbestemming van deze site naar zijn geëigende bestemming, met name 'gebied voor zuiveringsinfrastructuur voor afvalwater'. Op de huidige site beschikt Aquafin nog over voldoende ruimte om een capaciteitsuitbreiding op te vangen.



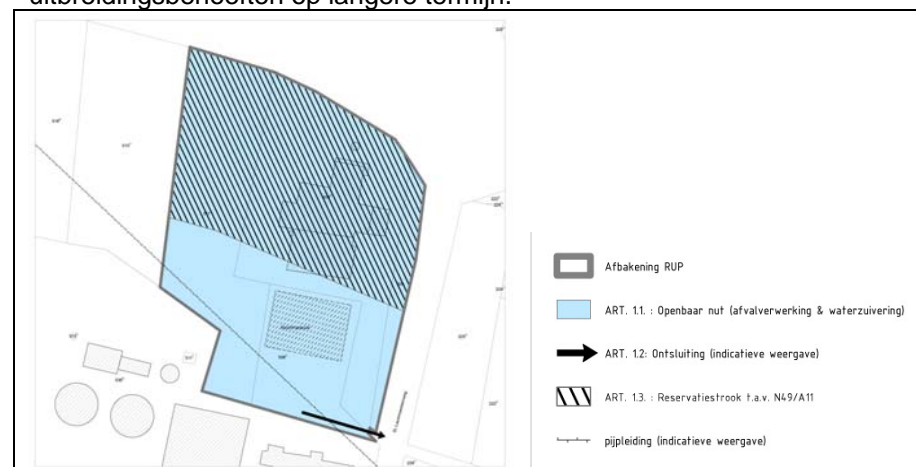
Kaart 4: Uittreksel uit het PRUP RWZI Eeklo – Grafisch plan

4.2.3 Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Verbrandingsoven Eeklo (BD 08/07/2008)

De Deputatie van de Provincie Oost-Vlaanderen besliste om een RUP op te maken i.f.v. de verbrandingsoven (IVM) te Eeklo. De verbrandingsoven staat onder meer in voor de verwerking van de restfractie van grof huisvuil van 19 gemeenten in het Meetjesland. De activiteit is van bovenlokaal belang.

Het PRUP is opgemaakt met als doel om de verbrandingsinstallatie volledig op te nemen in een geëigende bestemmingszone, met name 'Zone voor openbaar nut'. Het betreft immers om een bestaande installatie, die reeds grotendeels is opgenomen in een geëigende bestemmingszone via BPA Verbrandingsoven. Terzelfdertijd wenst men hiermee voldoende uitbreidingsmogelijkheden te bieden voor de toekomst.

Het PRUP Verbrandingsoven Eeklo voorziet op korte termijn een uitbreiding van de kantoorruimte die hoort bij verbrandingsoven, en voorziet daarnaast een reservezone die aangesneden kan worden bij eventuele uitbreidingsbehoeften op langere termijn.



Kaart 5: Uittreksel uit het PRUP Verbrandingsoven – Grafisch plan

4.2.4 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Zone voor windturbines in Maldegem (DV 13 maart 2009)

Binnen het GRUP Zone voor windturbines in Maldegem werd een zone voor windturbines vastgelegd. Het betreft een zone van ca. 300 m breed ten zuiden van de N49 tussen het Schipdonkkanaal en het aansluitingscomplex met de N44 te Maldegem.

Het plangebied van dit RUP was oorspronkelijk groter. Gezien echter het provinciaal RUP 'Afbakening van het kleinstedelijk gebied Eeklo' met deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke – Sint-Laureinsesteenweg', de inplanting van windturbines in het te ontwikkelen nieuw regionaal bedrijventerrein integreert en verfijnt, is gekozen om het gedeelte van het plangebied dat overlapt met het provinciaal RUP (oostelijk van het Afleidingskanaal) niet langer op te nemen.

Aangezien het vastleggen van exacte inplantingplaatsen voor de windturbines op de locatie afhankelijk is van verschillende factoren, werd geadviseerd de zone voor windturbines op te vatten als een strook waarbinnen de inplanting van windturbines mogelijk wordt gemaakt.

Binnen deze zone voor windturbines staat het behoud van de in grondkleur aangeduide bestemming, het toezien op de visuele samenhang voor de totaliteit van de locatie, en het optimaal gebruik van de locatie voor de winning van hernieuwbare energie voorop.



Kaart 6: Uittreksel uit het RUP Zone voor windturbines in Maldegem – Verordenend Grafisch Plan

4.3 Studies en projecten

4.3.1 Ombouw van de N49/A11 als hoofdweg

Het streefbeeld voor de N49/A11 is opgemaakt naar aanleiding van de ombouw van de weg tot autosnelweg. Het streefbeeld geeft uitvoering aan de selectie van de N49/A11 als hoofdweg.

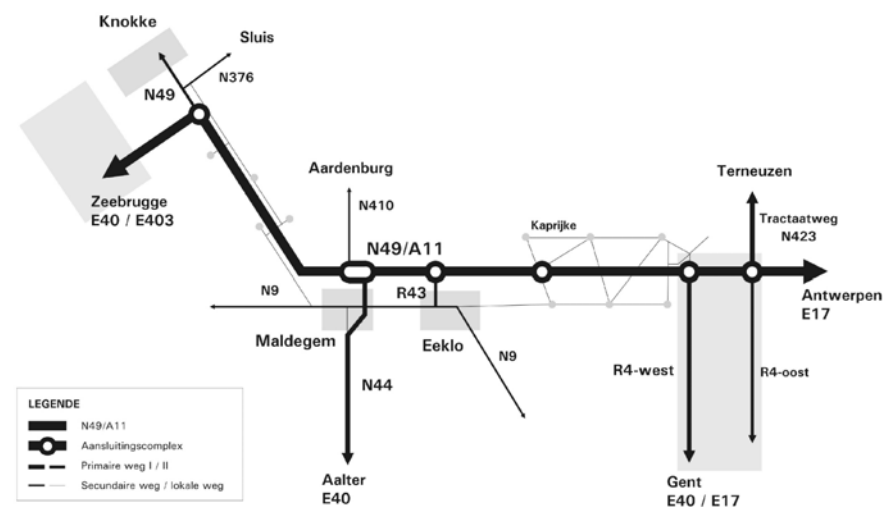
Het streefbeeld doet uitspraken over het gewenste profiel van de weg, de plaats en vormgeving van aansluitingscomplexen, de rol van het onderliggend wegennet en de ruimtelijke inpassing van de weg.

Het realiseren van een vlotte en conflictvrije interhavenverbinding (tussen de havens van Brugge-Zeebrugge, Gent en Antwerpen) is de hoofddoelstelling. Belangrijke nevenfuncties van de N49 zijn de ontsluiting van de Oostkust voor recreatief verkeer en de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Eeklo en economisch knooppunt Maldegem.

Daarnaast zijn nog een aantal meegaande doelstellingen van belang bij de ombouw van de N49:

- een goed uitgebouwd wegennet voor de ontsluiting van de kernen van het buitengebied naar de aansluitingscomplexen van de N49/A11;
- vermijden van barrièrewerking voor het lokaal en bovenlokaal verkeer, landbouwverkeer en functioneel en recreatief fietsverkeer;
- een goede landschappelijke inpassing van de N49/A11;
- een mogelijke toekomstige uitbouw van een goederenspoorlijn parallel aan de N49/A11 mogelijk maken.

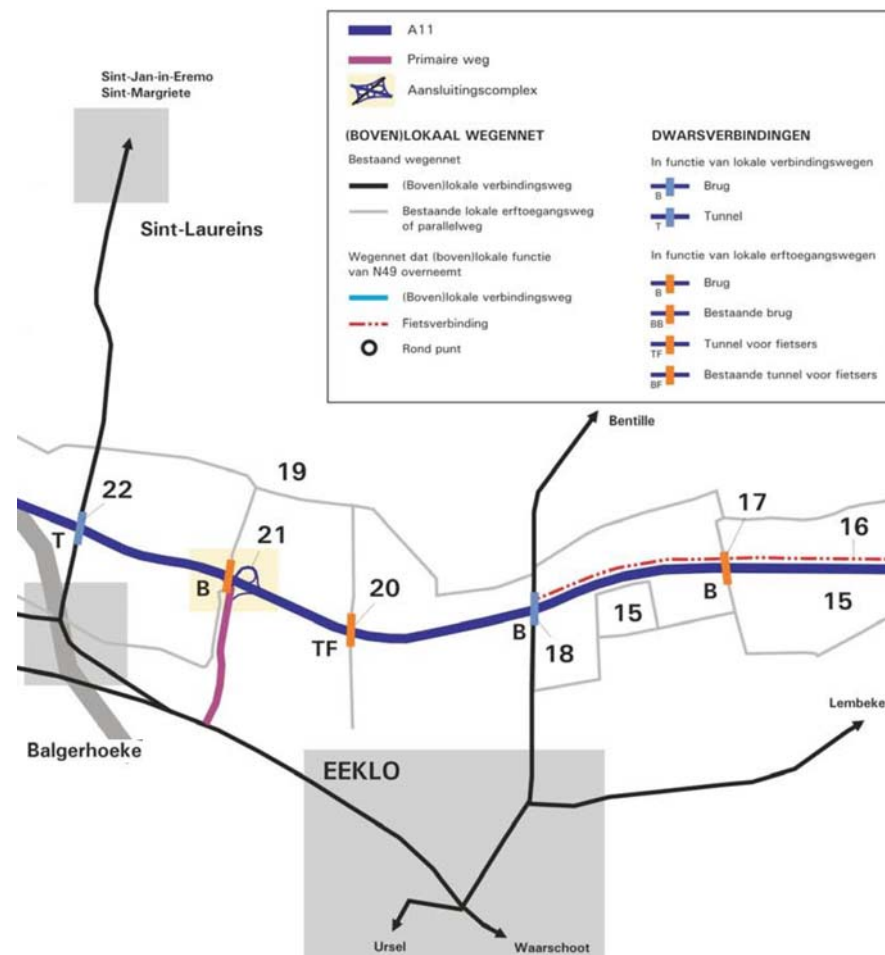
Om de rol als hoofdweg te kunnen vervullen, wordt het aantal aansluitingscomplexen op de N49/A11 beperkt. Het enige overblijvende aansluitingscomplex op het grondgebied van Eeklo is het knooppunt met de R43. Dit knooppunt vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Eeklo naar het hoofdwegennet. Ook het aansluitingscomplex van de N456 in Kaprijke kan een rol vervullen in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied (vooral gericht op het oostelijk deel). Het eerstvolgende aansluitingscomplex ten westen van de R43 is dat van de N44 in Maldegem. Het eerstvolgende aansluitingscomplex ten oosten van de N456 is dat van de R4-west in Zelzate.



Figuur 7: Streefbeeld N49/A11

Ter optimalisatie van het onderliggend wegennet voor het lokaal verkeer, worden volgende maatregelen voorgesteld in het streefbeeld:

- aanleg van een tunnel ter hoogte van de Sint-Laureinsesteenweg N455;
- aanleg van een brug voor fietsers en landbouwvoertuigen ter hoogte van Maroyendam (reeds gerealiseerd);
- aanleg van een tunnel voor fietsverkeer ter hoogte van de Sint-Jansdreef;
- aanleg van een brug ter hoogte van de Peperstraat N434 (in realisatie);
- aanleg van een fietsbrug ter hoogte van het Aalstgoed (gerealiseerd).



Figuur 8: Streefbeeld N49/A11 – optimalisatie onderliggend wegennet

4.3.2 Ondertunneling N455 kruising N49

Dit project kadert in het programma voor het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen alsook binnen het ombouwen van de N49/A11 tot hoofdweg. Aan de hand van ongeval-, verkeersplanologische en verkeerstechnische analyses wordt een oplossing voorgesteld om het betreffende project verkeersveilig te maken.

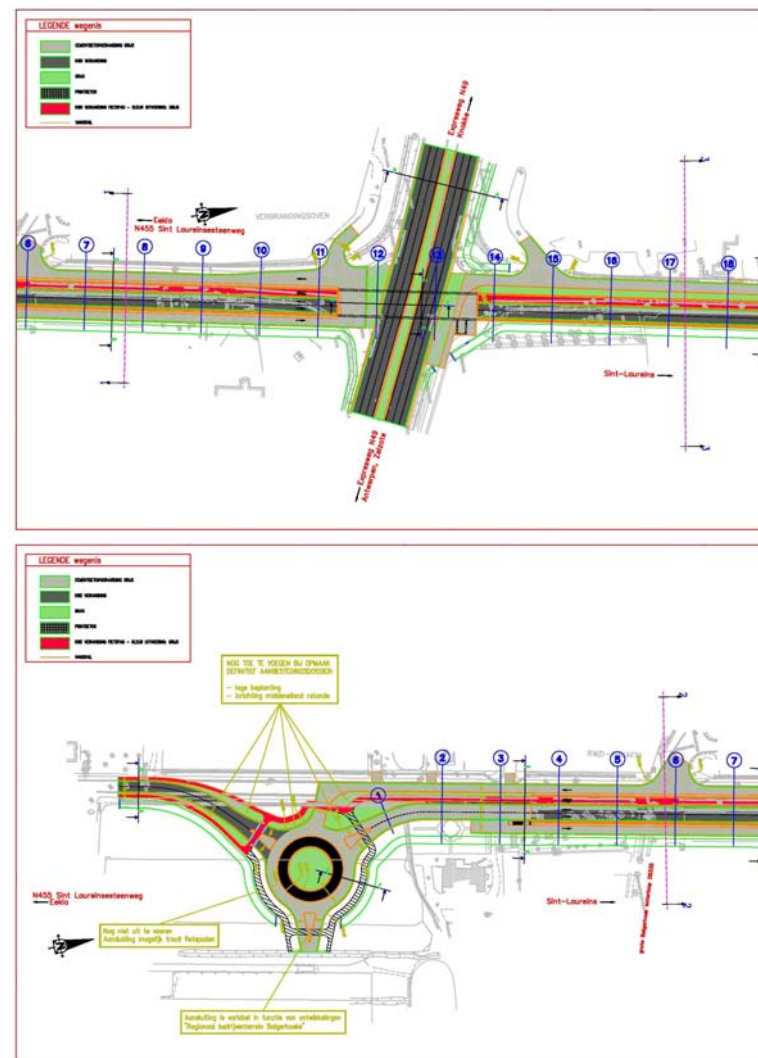
Met het oog op **verkeersveiligheid** bleek **een tunnel**, zonder uitwisseling tussen beide wegen, zonder meer de **beste oplossing**. Alle mogelijke conflicten worden daardoor uitgesloten, terwijl de verbindende functie van de Sint-Laureinsesteenweg (N455) wordt geoptimaliseerd.

Voornamelijk voor fietsverkeer dat via de **functionele fietsroute op de Sint-Laureinsesteenweg (N455)** de N49-E34 dwars is dit een aanzienlijke verbetering.

Verkeer dat momenteel via dit kruispunt een relatie met de N49-E34 heeft, bereikt het aansluitingscomplex van de R43 op de N49-E34 via de parallelweg ter ontsluiting van het aan te leggen regionaal bedrijventerrein. Bij ontstentenis daarvan dient in eerste instantie te worden omgereden via Balgerhoeke, de N9 en het aansluitingscomplex van de R43 (richting Antwerpen) of via de N410 Aardenburg-Maldegem en het aansluitingscomplex te Maldegem (richting kust).

Het verdient in die zin zeker aanbeveling het bedrijventerrein parallel aan de aanleg van de tunnel of tenminste kort daarna te ontwikkelen.

Voor het ontsluitingsconcept van de verbrandingsoven en het RWZI en voor de aansluiting van de toekomstige parallelweg aan N49 werd de oplossing via de aanleg van **een rotonde met vier takken** ten zuiden van de tunnel naar voor gebracht.



Figuur 9: Ontwerp ondertunneling N455 kruising N49 en aansluitingsconcept parallelweg – Grondplannen ontworpen wegenis

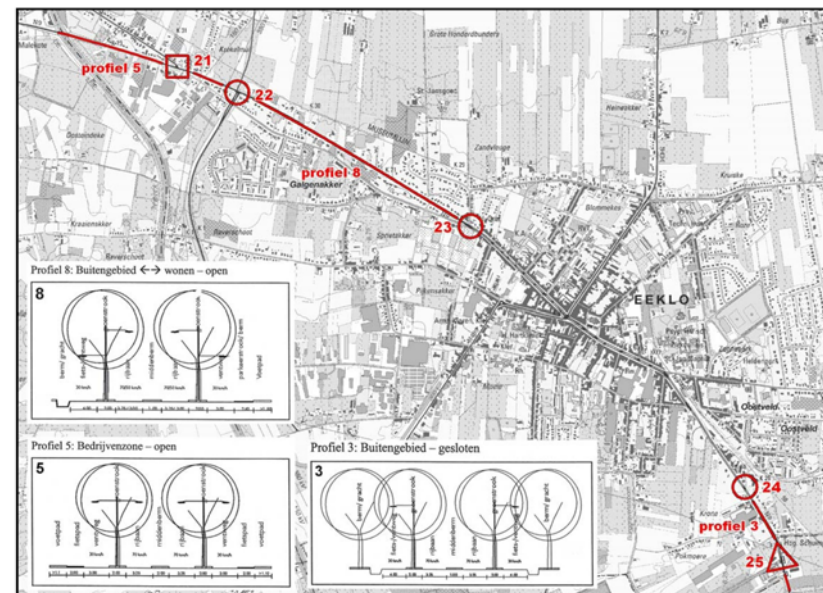
4.3.3 Streefbeeld N9

Op 25 maart 2005 sprak de auditcommissie zich uit over het ontwerp-streefbeeld N9 Gent-Eeklo-Maldegem-Brugge. De studie werd conform verklaard, maar niet aanvaard als startnota voor toekomstige projecten. Het streefbeeld vormt een waardevolle voorstudie en inputnota.

Voor Eeklo zijn volgende opties van het streefbeeld van belang:

- knooppunt 21 (kruising N9-Balgerhoeke N455): lichtengeregeld kruispunt met keermogelijkheden;
- knooppunt 22 (kruising N9-Ringlaan R43): rotonde;

Voor de inrichting van de knooppunten dient er telkens aandacht te gaan naar de maatvoering in verband met het uitzonderlijk vervoer komende van metaalconstructiebedrijf Buyck.



Figuur 10: Opties streefbeeld N9

4.3.4 Tracéstudie R43 doortrekking Ring om Eeklo

Om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de doortocht van de N9 door Eeklo te verbeteren, wordt de **doortrekking van de R43 – ring om Eeklo** voorgesteld. Voorliggend plan kan opgedeeld worden in volgende aspecten:

- realiseren van de doortrekking van de R43 tussen de N499 en de N9 Gentssesteenweg;
- voorzien van aansluitingspunten:
 - met het wegennet (N499 Veldekens-Tieltsesteenweg en de N9 Gentssesteenweg);
 - voor stedelijke functies als brandweer, scholencampus, ...
- realiseren van begeleidende maatregelen;
- uitwerken van inrichtingsvoorstellen (type profiel, kunstwerken, ...).

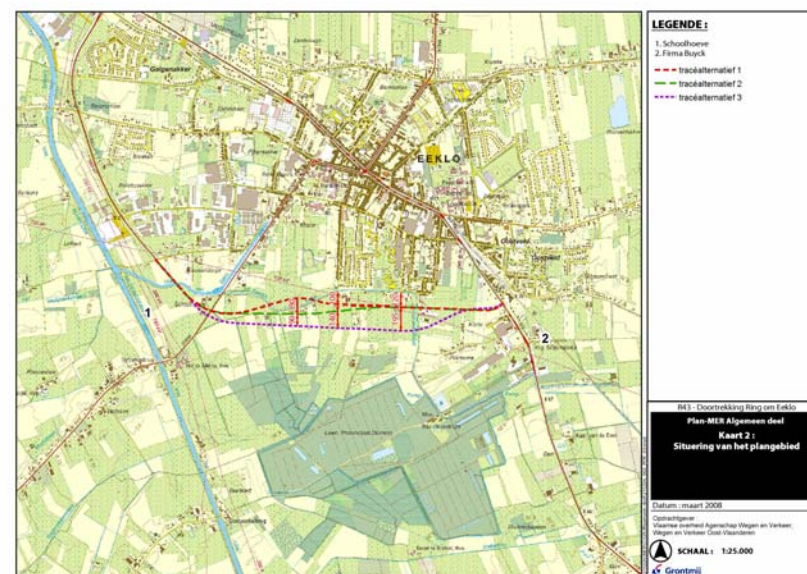
Verder wordt een hoge brug voorzien om de Vaart van Eeklo te kruisen en een vlotte toegankelijkheid van de jachthaven te kunnen garanderen. En wordt een onderdoorgang voorzien onder de R43 ter hoogte van de kruising met de fietsstructuur.

In het visierapport zijn een aantal tracéalternatieven uitgetekend in de ruimte tussen de stadskern en het Provinciaal Domein Het Leen. Volgende tracéalternatieven liggen voor:

- **Een noordelijke variante (tracéalternatief 1)** – dit tracé sluit zo nauw mogelijk aan bij het stedelijk weefsel (strakke bundeling met de stad) en blijft op een zo groot mogelijke afstand verwijderd van Het Leen. De R43 kan als potentiële grens functioneren van het stedelijk gebied (infrastructuur als grens).
- **Een zuidelijke variante (tracéalternatief 3)** – dit tracé is gesitueerd ten zuiden van de woonlinten (en individuele woningen) langs de Murkelstraat-Leikensweg, Bogaertmoerstraat en Kraaiweg. Het kan beschouwd worden als het meest zuidelijke alternatief. Dit alternatief situ-

eert zich het dichtst bij Het Leen en behoudt de grootste afstand tot het stedelijke weefsel.

- **Een tussenvariante (tracéalternatief 2)** - dit tracé sluit nauw aan met het stedelijke weefsel maar blijft in vergelijking met de noordelijke variante ten zuiden van Het Leen. Bij deze variante kan de R43 als potentiële grens functioneren van het stedelijk gebied (infrastructuur als grens).

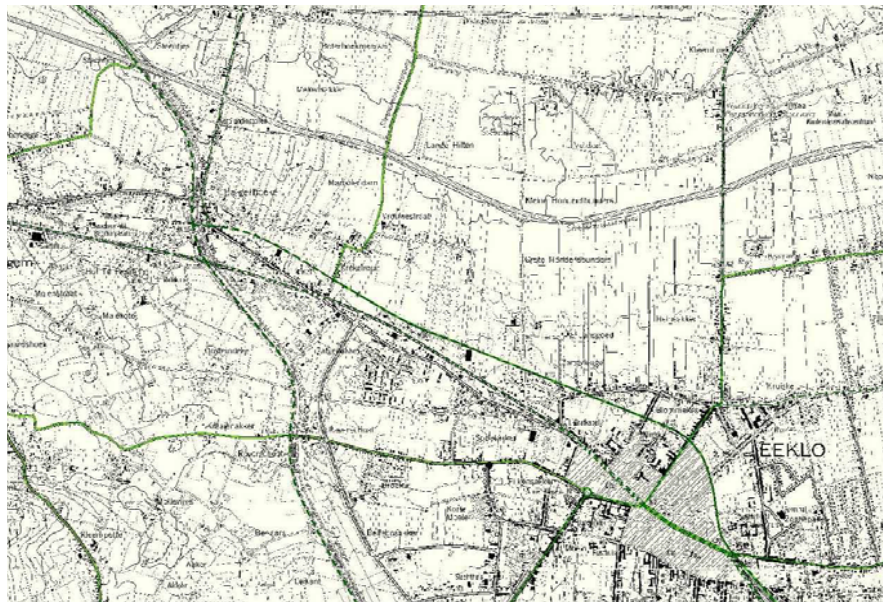


Kaart 7: Uittrekel uit de Tracéstudie R43 doortrekking Ring om Eeklo – Situering van het plangebied

4.3.5 Fietsroutenetwerk

4.3.5.1 Provinciaal functioneel fietsroutenetwerk

- Hoofdroutes
 - Jaagpad langs het Schipdonkkanaal
 - Fietsweg langs de spoorlijn Gent-Eeklo-Maldegem
- Functionele fietsroutes
 - Sint-Laureinsesteenweg en N434 Peperstraat/Blommekens/Boelare
 - Maroyendam – Krekelmuit – oude spoorlijnen - N434 Peperstraat.
- Alternatieve fietsroutes
 - Gentsesteenweg-Koningin Astridplein-Stationsstraat-Markt-Molenstraat-Leopoldlaan N9



Kaart 8: Fietsroutenetwerk

4.3.5.2 Recreatieve fietsroutes



Figuur 11: Fietsknooppuntennetwerk Meetjesland

4.3.6 Landschapsstudie VLM (2006)

In opdracht van AWW werd een landschapsstudie met landschapsplan uitgewerkt voor de uitvoering van milderende maatregelen en landschappelijke inpassing van de R43-knooppunt N49/A11. Het aansluitingscomplex bevindt zich ter hoogte van Maroyendam. Tevens werd de aanleg van een bufferzone voor waterberging tussen de N49/A11 en de Slependamwatergang mee opgenomen in de studie. De verschillende deelgebieden worden ieder op zijn eigen karakteristieken ingepast.

Het concept voor het bedrijventerrein Balgerhoeke is gebaseerd op het Meetjeslandschap: geënt op de oude perceelstructuur van noordzuidgerichte repels en op schaal van de blokvormige ontginningspatronen. Het bedrijventerrein wordt gestructureerd volgens noordzuidgerichte ontsluitingen, lokale waterberging en hoogstammige aanplantingen, dwars op een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen de R43 en de N455. De Aangezien de realisatie van het bedrijventerrein gefaseerd zal gebeuren, is het aangewezen de structurerende delen in de eerste fase samen met infrastructuur aan te leggen. De aansluiting van het bedrijventerrein op de R43 dient deel uit te maken van de oostwestgerichte groenstructuren langs de R43.

Als ingang kan de cultuurhistorische site 'het Walleken' worden uitgebouwd als toegangscomplex door een landschappelijke inrichting. Mogelijkheden hierbij zijn de verdieping van de walgracht tot op waterhoudende diepte en een integratie van de structuur van waterlopen, waterbuffer en wadi's van het bedrijventerrein. Het binnengebied van de site kan eventueel worden gebruikt voor een onthaal- of dienstverlenende functie in een gebouw met hoge architecturale kwaliteit.

De Slependamwatergang kan worden uitgebouwd tot een brede waterzone met een rietoever. Dit zorgt voor waterbuffering aan de bron bij het bedrijventerrein en extra buffercapaciteit in het stroomgebied van de Slependamwatergang en een verderzetting van de groen-blauwe as langs de N49/A11.

De beplanting in de zone naast de N49/A11 en de aan te leggen laterale weg worden afgestemd op de aanplantingen langs de N49/A11 volgens het Meetjeslandschap-concept. Dit betekent zeker geen massieve en regelmatige aanplant, maar integendeel een semitransparante aanplant met noordzuidgerichte doorkijken en een afwisseling van boomgroepen en individuele bomen, gebaseerd op het ritme van de Meetjesstructuur. Het is aangewezen om op de kruisingen van de noordzuidgerichte structuren de aanplantingen min of meer te laten doorlopen in de waterbufferzone.

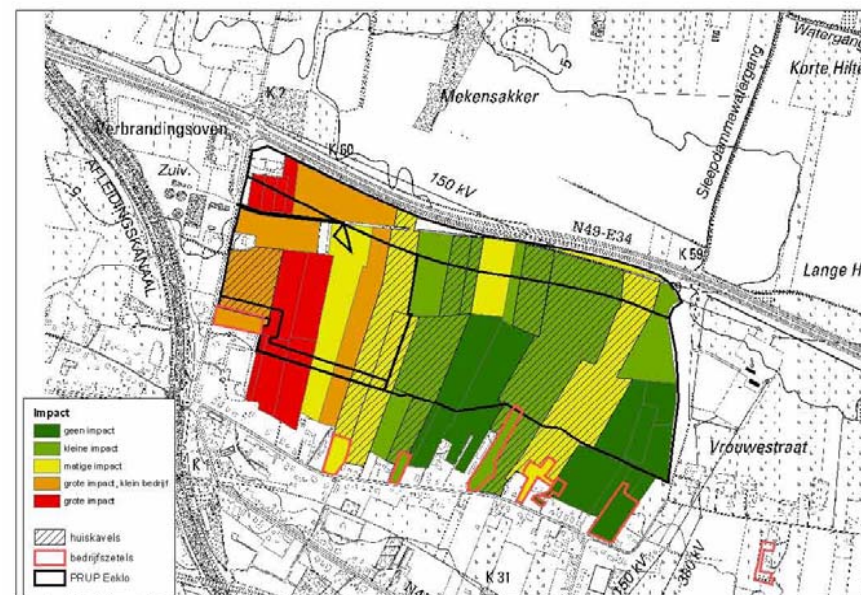
De plaatsing van windmolens voegt een extra dimensie toe aan de hoogdynamische ligging en uitstraling van deze plek.

4.3.7 Landbouwtoets Eeklo

In opdracht van de Provincie Oost-Vlaanderen werd een landbouweconomische studie uitgevoerd voor het plangebied van Balgerhoeke. Deze studie laat toe om op zeer korte termijn een grove inschatting te maken van de impact op de betrokken land- en tuinbouwbedrijven van een RUP.

In de situatie waarbij het gedeelte 'bouwvrij agrarisch gebied' in landbouwgebruik kan blijven, zijn er 11 landbouwbedrijven die gronden verliezen, waarbij de impact voor 5 gebruikers klein is en voor 1 bedrijf matig. Zij zullen hun bedrijfsvoering kunnen verder zetten. Voor de (relatief) kleine bedrijven is dit RUP waarschijnlijk de aanleiding om over te schakelen naar echte hobbylandbouw of het bedrijf volledig stop te zetten. Een 5 tal bedrijven ondervinden een grotere impact. Het gaat drie kleinere bedrijven, naast een boomkwekerij² en een rundveebedrijf met huiskavel binnen het RUP.

In de situatie waarbij het volledige gebied omgevormd wordt tot bedrijventerrein en aan landbouw onttrokken, is de impact van het RUP duidelijk groter. In dat geval zijn er 4 bedrijven die een grote impact ondervinden, waaronder drie bedrijven wiens huiskavel binnen het plangebied is gelegen.



Kaart 9: Uittreksel uit de Landbouwtoets Eeklo – Impact op de bedrijven van het niet-agrarische gedeelte van het RUP

² De boomkwekerij is recent stopgezet. De gronden worden momenteel te koop aangeboden.

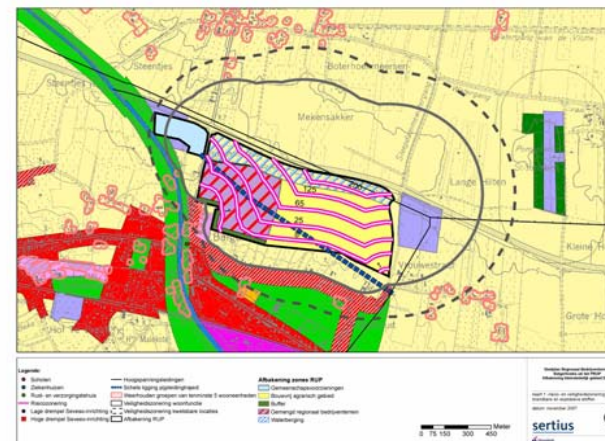
4.3.8 Ruimtelijk veiligheidsrapport Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke

Uit de analyse van het deelplan Balgerhoeke in het kader van het ruimtelijk veiligheidsrapport dat opgemaakt werd i.o.v. de Provincie Oost-Vlaanderen, is naar voor gekomen dat het geplande bedrijventerrein potenties biedt voor de inplanting van Sevesobedrijven.

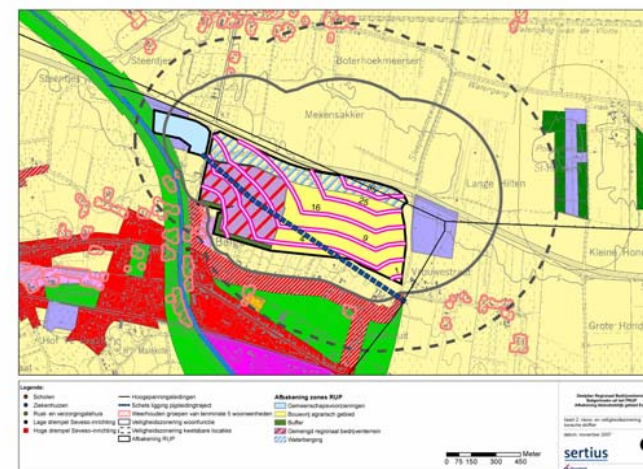
De draagkracht van het bedrijventerrein t.a.v. de externe risico's wordt gekwantificeerd d.m.v. de risicozonering die op een plattegrond is gevisualiseerd.

Zeer specifiek voor het geplande bedrijventerrein Balgerhoeke is het feit dat binnen de veiligheidszonering voor kwetsbare locaties het woongebied aan de Pastoor Bontestraat gesitueerd is waar er volgens de stedenbouwkundige voorschriften een kwetsbare locatie kan worden gevestigd.

Een ander aandachtspunt zijn de mogelijke inplanting van windturbines. Aan windturbines zijn risico's verbonden ten gevolge van mogelijke impact op vaste installaties met gevaarlijke stoffen waardoor het extern risico hieraan verbonden, kan toenemen.



Kaart 10: Uittreksel uit het RVR Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke – risico- en veiligheidszonering brandbare en explosieve stoffen



Kaart 11: Uittreksel uit het RVR Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke – risico- en veiligheidszonering toxische stoffen

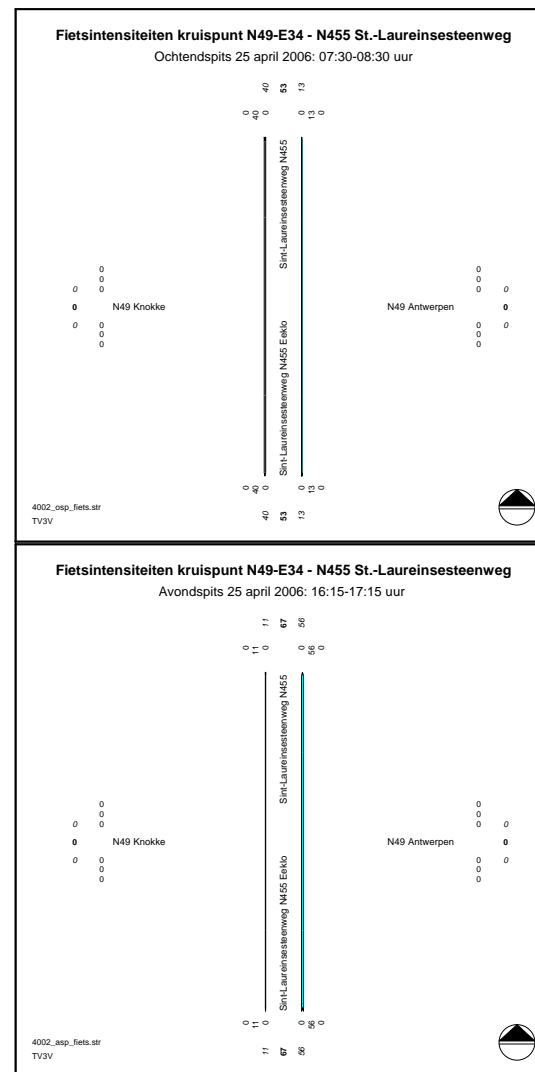
5.1.2 Fietsverkeer

Huidige fietsvoorzieningen

Er zijn geen fietspaden aangelegd langsheen de R43 tussen de N9 en N49. De fietsers met Sint-Laureins als bestemming maken momenteel gebruik van Krekelmuit, Pastoor Bontestraat en Maroyendam. Het fietspad op de Sint-Laureinsesteenweg is aanliggend verhoogd gerealiseerd.

Fietstellingen

In april 2006 werd in het kader van TV3V ook het aantal fietsers geteld. Zo werden in de ochtendspits een 50-tal fietsers geregistreerd. Het merendeel rijdt van Sint-Laureins in de richting van Eeklo. In de avondspits is de hoofdstroom in de andere richting, namelijk in de richting van Sint-Laureins (56 fietsers t.o.v. een totaal van 67).



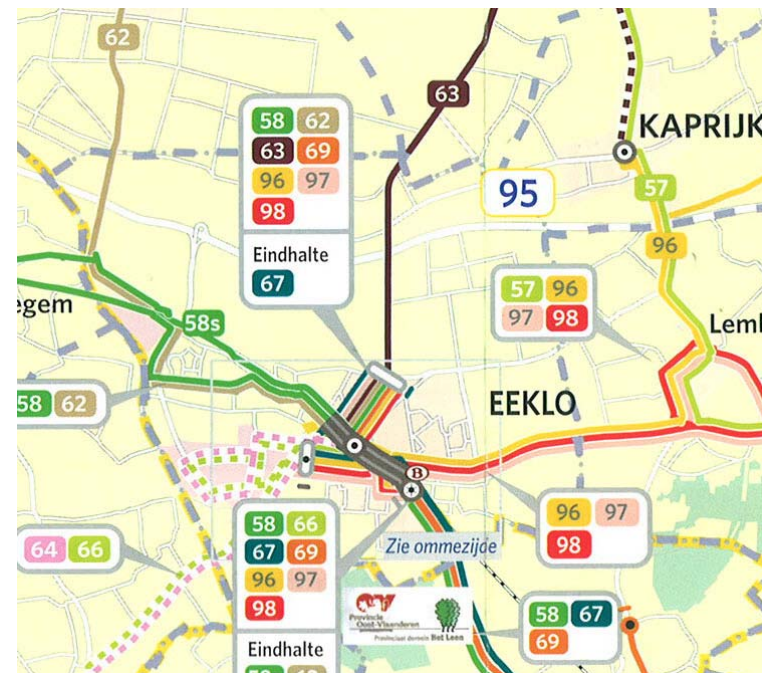
5.1.3 Openbaar vervoer

Via het openbaar vervoer is de site enkel met buslijn 62 (Eeklo – Sint-Laureins- Sint-Margriete) en 58 (Gent - Eeklo – Brugge) bereikbaar. Aanvullend is belbus 95.

De dichtstbijzijnde halte is de halte Balgerhoeke Kerk.

Lijn 62 heeft slechts een heel beperkt aantal ritten. In de richting van Eeklo zijn er tijdens de ochtendspits 4 ritten en 1 over de middag. De andere richting telt 1 rit in de ochtend, 2 op het middaguur en 3 in de avondspits (interval van 1 uur).

Lijn 58 heeft voor elke richting een uurfrequentie tijdens de daluren, 2 per uur in de ochtendspits en avondspits.



Figuur 12 : Uittreksel netplan De Lijn (02-2008)

5.2 Raming van de mobiliteitseffecten

5.2.1 Inleiding

Op basis van het bouwprogramma zoals voorzien in het PRUP wordt de verkeerskundige impact beschreven op haar directe omgeving. Zoals eerder beschreven wordt binnen de planperiode enkel de eerste module (in het westen van het gebied, aansluitend bij de Sint-Laureinsesteenweg) ontwikkeld voor regionale bedrijvigheid. Conform de resterende taakstelling heeft deze te ontwikkelen module een bruto-oppervlakte van ca. 20,01 ha. Op langere termijn kan het plangebied volledig ingevuld worden: dit betekent dat 30,80 ha extra gronden kunnen aangesneden worden.

5.2.2 Verkeersgeneratie

Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha

In eerste instantie wordt 20,01 ha bedrijventerrein aangesneden voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Voor een regionaal bedrijventerrein wordt het aantal tewerkgestelden geraamd op ongeveer 20 werknemers per ha⁴. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van het nieuwe regionale bedrijventerrein kan ingeschat worden op basis van ongeveer 400 tewerkgestelden. Dit gegeven kan omgezet worden naar een te verwachten aantal personenwagens.

Rekening houdend met ziektes, ploegwissels, enz. zullen ongeveer 29,2%⁵ van de tewerkgestelden zich met de auto verplaatsen. Dit betekent dat ongeveer 117 personenwagens verwacht worden. Tijdens het avondspitsuur zal er meer uitgaand dan ingaand autoverkeer gegenereerd worden. Voor een 20,01 ha bedrijventerrein worden een 39-tal (1/3 van alle autobewegingen) inrijdende personenwagens verwacht en 78 uitrijdende (2/3 van alle autobewegingen)⁶.

Het aantal ingaande en uitgaande vrachtbewegingen per dag gaat uit van 49,9 (enkele) ritten per 100 tewerkgestelden⁷. In het totaal worden voor het bedrijventerrein 399 (in en uit) vrachtbewegingen (zware en lichte vrachtwagens) geraamd. In werkelijkheid zal het gegenereerde auto- en vrachtverkeer schommelen binnen een bepaalde vork. Deze vork wordt enerzijds bepaald aan de hand van algemene kerncijfers, anderzijds door de resultaten van het gegenereerde verkeer voor een vergelijkbaar regionaal bedrijventerrein.

⁴ De gebruikte kengetallen werden getoetst aan bestaande regionale bedrijventerreinen, zoals "De Prijkels" en "E3-laan" te Nazareth.

⁵ Het rekenmodel Quo Vadis beschouwt ritproductiefactoren. Hierin worden het aantal aankomsten en vertrekken tijdens de te beschouwen periode per sociaal-economische eenheid vastgelegd. Voor de aankomst-vertrekfactoren zijn in het pakket default-waarden meegegeven die afkomstig zijn uit diverse regressie-analyses, statistische gegevens, enquêtes, etc. Voor de berekening van de aankomsten en vertrekken gebruikt het verkeersmodel als standaardwaarde per arbeidsplaats (verschillend van arbeidsplaatsen in winkels) 0,9205. Deze waarde wordt in Quo Vadis vermenigvuldigd met het autobezit. Het autobezit bedraagt 477 per 1000 inwoners volgens het NIS 2007 (bron : http://statbel.fgov.be/press/pr110_nl.pdf). Het woon-werkverkeer loopt gespreid over 1,5 spitsuren. Vb. (1 arbeidsplaats x 0,9205 x 0,477)/1,5 = 0,292 of 29,2%

⁶ Verdeling op basis van het verkeersmodel Questor.

⁷ Bron kengetal : Directoraat – Generaal Rijkswaterstaat. 2002. Goederenvervoer en bedrijventerrein.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten minimale en maximale verkeersgeneratie tijdens het avondspitsuur voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 20,01ha.

Het aantal voertuigen wordt eveneens uitgedrukt in pae rekening houdend met volgende omzettingcoëfficiënten:

- 1 personenwagen = 1 pae
- 1 lichte vrachtwagens = 1,5 pae
- 1 zware vrachtwagen = 2,5 pae

Tabel 1: Inschatting van het aantal gegenereerde voertuigen (vt) tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) voor 20,01 ha

	Personenwagens		Lichte vrachtwagens		Zware vrachtwagens	
	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)
Ingaand verkeer	39-43	39-43	10-12	15-18	7-9	18-23
Uitgaand verkeer	78-86	78-86	7-8	10,5-12	8-10	20-25
Totaal	117-129	117-129	17-20	25,5-30	15-19	38-48

Bijkomende ontwikkeling 30,80 ha

Op langere termijn kan een nieuw gebied van 30,80 ha extra aangesneden worden om de toekomstige behoefte aan bedrijventerreinen op te vangen. Ook dit bedrijventerrein krijgt een gemengd regionaal karakter. Dezelfde methodologie en uitgangspunten als voor de ontwikkeling van 20,01 ha worden toegepast voor dit gebied. Hierdoor wordt volgende resultaten verkregen:

- 616 werknemers
- 180 voertuigen= 60 inrijdend en 120 uitrijdend
- 614 vrachtbewegingen (heen en terug)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten minimale en maximale verkeersgeneratie tijdens het avondspitsuur voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 30,80ha.

Tabel 2: Inschatting van het aantal gegenereerde voertuigen tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) voor 30,80 ha

	Personenwagens		Lichte vrachtwagens		Zware vrachtwagens	
	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)
Ingaand verkeer	59-66	59-66	15-19	23-29	11-14	28-35
Uitgaand verkeer	119-133	119-133	11-13	17-20	13-16	33-40
Totaal	178-199	178-199	26-32	39-48	24-30	60-75

Totale ontwikkeling van het plangebied: 50,81 ha

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten minimale en maximale verkeersgeneratie tijdens het avondspitsuur bij de ontwikkeling van het volledige plangebied, nl. 50,81 ha. Ook hier wordt dezelfde methodologie toegepast als bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein van 20,01 ha.

Volgende resultaten worden verkregen:

- 1.016 werknemers
- 297 personenwagens waarvan 99 inrijdend en 198 uitrijdend
- 1.014 vrachtbewegingen (heen en terug)

Tabel 3: Inschatting van het aantal gegenereerde voertuigen (vt) tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) voor 50,81 ha

	Personen-wagens		Lichte vrachtwagens		Zware vrachtwagens	
	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)	# vt	# vt (pae)
Ingaand verkeer	98-109	98-109	25-31	38-47	18-23	45-58
Uitgaand verkeer	197-219	197-219	18-21	27-32	21-26	53-65
Totaal	295-328	295-328	43-52	65-78	39-49	98-123

5.3 Verkeerseffecten

De externe ontsluiting van het bedrijventerrein is afhankelijk van de ombouw van de N49/A11 tot hoofdweg. Zolang het bestaande knooppunt van de N455 Sint-Laureinsesteenweg met N49/A11 in gebruik blijft, wordt het bedrijventerrein ontsloten via dit knooppunt (overgangsfase in afwachting van de realisatie van de tunnel).

Op het ogenblik dat dit knooppunt afgesloten wordt, dient het bedrijventerrein ontsloten te worden via een aan te leggen weg parallel aan de N49/A11, die aansluit op de R43 in het oosten van het gebied ter hoogte van de Vrouwestraat⁸. Het juiste tracé van deze weg wordt in deze studie vastgelegd.

Beide scenario's worden bekeken. Hierbij wordt telkens een onderscheid gemaakt tussen korte en lange termijn, nl. in de realisatie van een 20,01 ha groot regionaal bedrijventerrein op korte termijn en in de mogelijke ontwikkeling van het volledige plangebied op langere termijn (nl. 50,81 ha).

⁸ Stelling PRUP Balgerhoeke

5.3.1 Scenario met behoud van het kruispunt N455 – N49/A11 (overgangsfase)

5.3.1.1 Intensiteit – Capaciteit ontsluitingswegen

Het door het bedrijventerrein gegenereerde verkeer dient afgewikkeld te worden via de N455 Sint-Laureinsesteenweg. De verdeling van het verkeer dat de site verlaat zal zich verspreiden volgens:

- 50% richting N49/A11⁹
- 50% richting N9 (Eeklo)

Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de te verwachten verkeersintensiteiten (pae), gegenereerd door het bedrijventerrein Balgerhoeke bij een ontwikkeling van 20,01 ha.

Tabel 4: Inschatting van het aantal gegenereerde voertuigen (in pae) tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de N455 (wegvak ontsluitingsweg – N49) bij de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein van 20,01ha

	Bedrijventerrein (pae)	Huidige intensiteiten N455 (pae)	Totaal geraamde pae	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit
Richting kern Balgerhoeke	36 – 42	171	207 – 213	1000	79%
Richting N49	54 - 62	203	257 - 265	1000	74%

Uit de raming van de verkeersgeneratie en de huidige verkeerstellingen blijkt dat de N455 Sint-Laureinsesteenweg, in beide richtingen samen, op het wegvak gelegen tussen de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein en de N49/A11, voldoende restcapaciteit heeft om een vlotte doorstroming te garanderen. Met behoud van het knooppunt N455 – N49 wordt de impact van het bedrijventerrein op de N455 Sint-Laureinsesteenweg tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de N49 op de huidige wegcapaciteit als verwaarloosbaar effect beschouwd worden¹⁰.

⁹ Eigen aanname

¹⁰ Vanaf een restcapaciteit van 15% wordt de situatie kritisch.

Ontwikkeling van het volledige plangebied, nl. 50,81 ha

In de onderstaande wordt een overzicht gegeven de te verwachten verkeersintensiteiten (pae), gegenereerd door het bedrijventerrein Balgerhoeke bij een volledige ontwikkeling van het plangebied, nl. 50,81 ha. Dezelfde methodologie wordt gevolgd als voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein van 20,01 ha.

Tabel 5: Inschatting van het aantal gegenereerde voertuigen (in pae) tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de N455 (wegvak ontsluitingsweg – N49) bij de ontwikkeling van 50,81 ha

	Bedrijventerrein (pae)	Huidige intensiteiten N455 (Pae)	Totaal geraamde pae	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit
Richting kern Balgerhoeke (Ingaand)	90 – 107	171	261 - 278	1000	72 %
Richting N49 (Uitgaand)	138 - 158	203	341 - 361	1000	64 %

Uit de raming van de verkeersgeneratie en de huidige verkeerstellingen blijkt dat de N455 Sint-Laureinsesteenweg, in beide richtingen samen, op het wegvak gelegen tussen de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein en de N49/A11, voldoende restcapaciteit heeft om een vlotte doorstroming te garanderen. Met behoud van het knooppunt N455 – N49 wordt de impact van het bedrijventerrein op de N455 Sint-Laureinsesteenweg op de huidige wegvacapaciteit als niet significant beschouwd¹¹.

Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha in combinatie met een mogelijke uitbreiding van de bestaande verbrandingsinstallatie met 50%

Om de cumulatieve effecten op het verkeersnet met de potentiële uitbreiding van de verbrandingsoven te bepalen wordt in onderstaande tabel de verkeersgeneratie van de inrichting bedrijventerrein Balgerhoeke en van de uitbreiding van de verbrandingsoven op de N455 (wegvak ontsluitingsweg – N49) weergegeven. De prognose verkeersgeneratie van de uitbreiding van de verbrandingsoven met 50% werd besproken in het PRUP verbrandingsoven Eeklo.

Tabel 6: Inschatting van het aantal gegenereerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de N455

	Prognose verkeersgeneratie bedrijventerrein (pae)	Prognose verkeers-generatie verbrandingsinstallatie 50% uitbreiding (pae)	Totaal geraamde pae	Huidige intensiteiten N455 (pae)	Totaal intensiteiten N455 (pae)	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit
Richting kern Balgerhoeke	36 – 42	12 – 16	48 – 58	171	219 - 229	1000	77%
Richting N49	54 – 62	17 - 21	71 - 83	203	274 - 286	1000	72%

Gezien de beschikbare restcapaciteit worden geen significante cumulatieve effecten verwacht bij zowel de inrichting van het regionale bedrijventerrein (20,01 ha) en de potentiële uitbreiding van de verbrandingsoven met 50%.

¹¹ Vanaf een restcapaciteit van 15% wordt de situatie kritisch.

Ontwikkeling plangebied (50,81 ha) in combinatie met een mogelijke uitbreiding van de bestaande verbrandingsinstallatie met 50%

Om de cumulatieve effecten op het verkeersnet met de potentiële uitbreiding van de verbrandingsoven te bepalen wordt in onderstaande tabel de verkeersgeneratie van de inrichting plangebied (50,81 ha) en van de uitbreiding van de verbrandingsoven op de N455 (wegvak ontsluitingsweg – N49) weergegeven. De prognose verkeersgeneratie van de uitbreiding van de verbrandingsoven met 50% werd besproken in het PRUP verbrandingsoven Eeklo.

Tabel 7: Inschatting van het aantal gegenereerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de N455

	Prognose verkeersgeneratie bedrijventerrein (pae)	Prognose verkeersgeneratie verbrandingsinstallatie 50% uitbreiding (pae)	Totaal geraamde pae Balgerhoeke	Huidige intensiteiten N455 (pae)	Totaal intensiteiten N455 (pae)	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit
Richting kern Balgerhoeke	90 – 107	12 – 16	102 – 123	171	273 – 294	1000	71%
Richting N49	138 - 158	17 - 21	155 - 179	203	358 - 382	1000	62%

Gezien de beschikbare restcapaciteit worden geen significante cumulatieve effecten verwacht bij zowel de inrichting van het volledige plangebied (50,81 ha) en de potentiële uitbreiding van de verbrandingsoven met 50%.

Algemeen gesteld worden geen significante effecten verwacht op de capaciteit van N455 t.g.v. de ontwikkeling van het bedrijventerrein Balgerhoeke, noch op korte termijn (20,01 ha), noch op langere termijn (50,81 ha). Er worden eveneens geen cumulatieve effecten verwacht bij de realisatie van het bedrijventerrein in combinatie met een mogelijke uitbreiding van de verbrandingsinstallatie met 50%.

5.3.1.2 Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het bedrijventerrein ligt op de N455. Er zijn geen woningen gelegen langs het traject ontsluitingsweg – N49. Er zijn hier dan ook geen flankerende maatregelen nodig. De helft van het gegenereerde verkeer zal in dit scenario door de kern van Balgerhoeke rijden. Dit is niet wenselijk.

5.3.1.3 Verkeersveiligheid

De N455 Sint-Laureinssteenweg is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. Het fietspad is aanliggend verhoogd gerealiseerd. De toename van het verkeer zal geen beduidende invloed hebben op de verkeersveiligheid van de fietser.

5.3.2 Scenario realisatie van het streefbeeld N49

5.3.2.1 Intensiteit – Capaciteit ontsluitingswegen

De externe ontsluiting van het bedrijventerrein is afhankelijk van de ombouw van de N49/A11 tot hoofdweg. In het streefbeeld wordt aangegeven dat het knooppunt N455 – N49 op termijn verdwijnt. In het kader van het TV3V-project wordt een tunnel gebouwd onder de N49. Dit betekent dat het bedrijventerrein dient ontsloten te worden via een aan te leggen parallelweg aan de N49/A11, die aansluit op de R43 in het oosten van het plangebied, t.h.v. de Vrouwestraat. Vooropgesteld wordt dat deze ontsluitingsweg een capaciteit van 1.000 pae/richting per uur heeft. Deze ontsluitingsweg zal eveneens het verkeer verwerken, gegeneerd door de verbrandingsinstallatie en het verkeer van/naar Sint-Laureins.

In het PRUP Verbrandingsoven Eeklo wordt rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de verbrandingsactiviteiten, waarbij de capaciteit van de verbrandingsinstallatie en het aantal tewerkgestelden met 50% zal toenemen.

De verdeling van het verkeer dat het bedrijventerrein verlaat ter hoogte van de R43 zal zich verspreiden volgens:

- 50% richting N49/A11¹²
- 50% richting N9 (Eeklo)

Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten intensiteiten (pae) tijdens het avondspitsuur op de nog aan te leggen ontsluitingsweg door het bedrijventerrein Balgerhoeke.

Tabel 8 Inschatting van het aantal gegeneerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de nieuwe ontsluitingsweg t.h.v. de R43

	Prognose verkeersgeneratie 20,01 ha bedrijventerrein (pae)	Huidige verkeersgeneratie verbrandingsoven (pae)	Prognose verkeersgeneratie verbrandingsoven 50% uitbreiding (pae)	Verschuiving verkeer Sint-Laureins	Totaal geraamde pae PRUP Balgerhoeke - Verbrandingsinstallatie	Praktische capaciteit pae/uur ¹³	Restcapaciteit
Richting bedrijventerrein	72 - 84	16 – 24	8-12	327	423 - 447	1000	55%
Richting R43	109 - 123	42 - 50	21 - 25	183	355 - 381	1000	62%

Gezien de restcapaciteit minstens 55% bedraagt worden geen capaciteitsproblemen verwacht.

¹² Eigen aanname

¹³ Eigen aanname

Ontwikkeling van het volledige plangebied, nl. 50,81 ha

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten intensiteiten (pae) tijdens het avondspitsuur op de nog aan te leggen ontsluitingsweg door het bedrijventerrein Balgerhoeke (20,01 ha + 30,80 ha) bij volledige inname van het plangebied nl. 50,81 ha.

Tabel 9 Inschatting van het aantal gegeneerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op de nieuwe ontsluitingsweg t.h.v. de R43

	Prognose verkeersgeneratie 50,81 ha bedrijventerrein (pae)	Huidige verkeersgeneratie verbrandingsoven (pae)	Prognose verkeersgeneratie verbrandingsoven 50% uitbreiding (pae)	Verschuiving verkeer Sint-Laureins	Totaal geraamde pae PRUP Balgerhoeke en Verbrandingsinstallatie	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit
Richting bedrijventerrein (Ingaand)	181 – 213	16 – 24	8-12	327	532 – 576	1000	42%
Richting R43 (Uitgaand)	277 - 316	42 - 50	21 - 25	183	523 - 574	1000	43%

Gezien de restcapaciteit minstens 42% bedraagt worden geen capaciteitsproblemen verwacht.

Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha in combinatie van de mogelijke realisatie van PRUP Nieuwendorpe en PRUP Kunstdal

De verdere ontwikkelingen van de PRUP's Kunstdal, verbrandingsoven en Nieuwendorpe hebben impact op de verkeersintensiteiten op de R43. Deze ontwikkelingen worden weergegeven op onderstaande figuur.



Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten intensiteiten (pae) tijdens het avondspitsuur op de R43 na de realisatie van het bedrijventerrein Balgerhoeke (20,01 ha) in combinatie met een mogelijke uitbreiding van de verbrandingsactiviteiten en de realisaties van de uitbreidingen Kunstdal en Nieuwendorpe.

Tabel 10 Inschatting van het cumulatieve gegenereerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op R43 (wegvak nieuwe ontsluitingsweg – N49) bij ontwikkeling van 20,01 ha

	Prognose verkeersgeneratie PRUP Balgerhoeke + PRUP verbrandingsoven (pae)	Prognose uitbreiding Verbrandingsoven met 50%	Prognose PRUP Nieuwendorpe	Prognose PRUP Kunstdal	Verschuiving verkeer Sint-Laureins	Intensiteit R43	Totaal geraamde pae	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit R43
Richting N49 (uitgaand)	88-108	8-12	20 – 23	6 – 11	186	398	706-738	1.380	47%
Richting N9 (ingaaand)	151-173	21-25	14 - 16	3 - 6	278	392	859-890	1.380	36%

Ontwikkeling volledige plangebied nl. 50,81 ha in combinatie met de mogelijke realisatie van PRUP Nieuwendorpe en PRUP Kunstdal

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten intensiteiten (pae) tijdens het avondspitsuur op de R43 na de realisatie van het bedrijventerrein Balgerhoeke (50,81 ha) in combinatie met een mogelijke uitbreiding van de verbrandingsactiviteiten en de realisaties van de uitbreidingen Kunstdal en Nieuwendorpe.

Tabel 11 Inschatting van het cumulatieve gegenereerde pae tijdens het avondspitsuur (17u – 18u) op R43 (wegvak nieuwe ontsluitingsweg – N49) bij ontwikkeling van het volledige plangebied

	Prognose verkeersgeneratie PRUP Balgerhoeke + PRUP verbrandingsoven (pae)	Prognose uitbreiding Verbrandingsoven met 50%	Prognose PRUP Nieuwendorpe	Prognose PRUP Kunstdal	Verschuiving verkeer Sint-Laureins	Intensiteit R43	Totaal geraamde pae	Praktische capaciteit pae/uur	Restcapaciteit R43
Richting N49	197-237	8-12	20 – 23	6 – 11	186	398	812-862	1.380	38%
Richting N9	319-366	21-25	14 - 16	3 - 6	278	393	1045-1108	1.380	20%

Er is nog net voldoende restcapaciteit maar de kritische capaciteitsgrens wordt benaderd op wegvakniveau.

5.3.2.2 *Verkeersleefbaarheid*

Er zijn geen woningen gelegen langs de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg. Er worden geen negatieve effecten m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht.

5.3.2.3 *Verkeersveiligheid*

Het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein en de verbrandingsoven zal niet in conflict komen met de bestaande fietsroutes en de kern van Balgerhoeke.

5.4 **Besluit**

5.4.1 Scenario met behoud van het kruispunt N455– N49/A11 (overgangsfase)

5.4.1.1 *Verkeersleefbaarheid*

Om een toename van het vrachtverkeer langsheen de kern van Balgerhoeke te beperken is de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg door het nog te ontwikkelen regionale bedrijventerrein wenselijk.

5.4.2 Scenario realisatie van het streefbeeld N49

5.4.2.1 *Verkeersleefbaarheid*

De verkeersleefbaarheid in de kern van Balgerhoeke zal toenemen. Het doorgaand verkeer kan geweerd worden en het vrachtverkeer is niet meer geneigd door Balgerhoeke te rijden. Om het gebruik van de nieuw aan te leggen weg te bevorderen worden ontmoedigende maatregelen getroffen in de doortocht van Balgerhoeke. Bijkomend kunnen routeafspraken gemaakt worden met leveranciers en klanten op het bedrijventerrein.

5.4.2.2 *Verkeersveiligheid*

N455 is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. Deze weg is uitgerust met aanliggende verhoogde fietspaden. Bijkomende maatregelen zijn niet echt nodig, tenzij ter hoogte van het nieuwe kruispunt N455 Sint-Laureinsesteenweg – nieuwe ontsluitingsweg bedrijventerrein Balgerhoeke. Hier kan het fietspad extra geaccentueerd worden.

6 RANDVOORWAARDEN

Vanuit de ruimtelijke en verkeerskundige analyse alsook vanuit de planningscontext kunnen randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het project geformuleerd worden. Deze zijn hieronder per project in tabelvorm weergegeven onder de vorm van 'kansen en bedreigingen'.

Nr.	Project of gebiedsvisie	Randvoorwaarden voor wegtracé
1	Realisatie bedrijventerrein Balgerhoeke in uitvoering van afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo en het GRS Eeklo, direct gekoppeld aan de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de N455 en de R43.	<p>= Voorwerp van de opdracht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekening houden met een functionele inrichting van het bedrijventerrein (+ mogelijke uitbreiding in de toekomst). • Geen rechtstreekse ontsluiting van bedrijfskavels op de nieuwe ontsluitingsweg. • In het bouwvrij agrarisch gebied kunnen wegen aangelegd worden ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein. • In de zone voor waterretentie/reservatiestrook kunnen wegen aangelegd worden mits rekening te houden met advies van AWV en Infrabel (toekomstige spoorlijn tussen Zeebrugge en Gent). • Zone voor waterretentie als onderdeel van de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein Balgerhoeke, het wegtracé dient zich indien in deze zone gelegen, in dit concept in te passen. • Aandacht voor de cultuurhistorische site 'het Walleken'. • Binnen een 5m-zone langs beide zijden van de ondergrondse gaspijpleiding zijn werken ter oprichting van gebouwen verboden, evenals het opstapelen van materialen, het wijzigen van het reliëf van de bodem en de aanwezigheid van bomen. In deze zone mogen wel infrastructuurwerken worden gerealiseerd. • De aanwezigheid van Sevesobedrijven stelt geen extra randvoorwaarden aan het wegtracé.

Nr.	Project of gebiedsvisie	Randvoorwaarden voor wegtracé
		<ul style="list-style-type: none"> • De aanwezigheid van windturbines stelt juridisch gezien geen extra randvoorwaarden aan het wegtracé. Er is geen informatie over de technische randvoorwaarden.
2	Omvorming N49/A11 tot hoofdweg	<ul style="list-style-type: none"> • Het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Sint-Laureinsesteenweg wordt afgesloten. • De weg dient ook in te staan voor de ontsluiting van Sint-Laureins en omliggende gebieden naar de N49/A11 (hoofdweg) via het knooppunt met de R43 (primaire II).
3	Ondertunneling van de Sint-Laureinsesteenweg (N455)	<ul style="list-style-type: none"> • De hellingsgraad van de tunnel bepaalt de meest noordelijke ligging van het aansluitingscomplex op de Sint-Laureinsesteenweg (N455), namelijk ten zuiden van de bestaande woning. • In de studie wordt een rotonde naar voor geschoven als aansluitingspunt op de N455.
4	Mobiliteitsplan Eeklo	<ul style="list-style-type: none"> • Het huidige kruispunt op de R43 is lichtengeregeld en bevindt zich ter hoogte van de Vrouwestraat. Het kruispunt is bedoeld voor overstekend verkeer (bewoning Vrouwestraat gericht op Balgerhoeke) en niet als toegang naar of van de R43. Dit kruispunt kan mogelijks gewijzigd worden bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. • De nieuwe ontsluitingsweg en de Vrouwestraat kunnen mogelijks op één gezamenlijk kruispunt worden aangesloten.
5	Fietsroutenetwerken	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdroutes langs het Schipdonkkanaal en de spoorlijn • Functionele fietsroute langs Sint-Laureinsesteenweg en lokale fietsroute langs Maroyendam • Recreatieve fietsroute langs Pastoor Bontestraat en Maroyendam.
6	Landbouwtoets Eeklo in kader van het PRUP regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke	<ul style="list-style-type: none"> • Gezien het westelijk deel volledig als bedrijventerrein wordt ontwikkeld, zal de impact van een nieuw wegtracé verwaarloosbaar zijn. • Voor het oostelijk deel zullen de bestaande landbouwbedrijven verder kunnen blijven functioneren. Drie bedrijven hebben een huiskavel binnen deze zone. • In de studie worden geen randvoorwaarden of milderende maatregelen geformuleerd.
7	Landschapsstudie VLM	<ul style="list-style-type: none"> • De aansluiting van het bedrijventerrein op de R43 dient deel uit te maken van de oostwestgerichte groenstructuren langs de R43. • De beplanting in de zone naast de N49/A11 en de aan te leggen laterale weg worden afgestemd op de aanplantingen langs de N49/A11 volgens het Meetjeslandschap-concept. Dit betekent een semitransparante aanplant met noordzuidgerichte doorkijken en een afwisseling van boomgroepen en individuele bomen, gebaseerd op het ritme van de Meetjesstructuur.

Nr.	Project of gebiedsvisie	Randvoorwaarden voor wegtracé
		<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="884 279 2049 367">• Het bedrijventerrein wordt gestructureerd volgens noordzuidgerichte ontsluitingen, lokale waterberging en hoogstammige aanplantingen, dwars op een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen de R43 en de N455.

7 VISIE EN CONCEPT

7.1 Rol van de nieuwe weg

De nieuwe weg vervult een tweeledige rol binnen de toekomstige verkeersstructuur. Enerzijds heeft de weg een rol op het niveau van het bedrijventerrein, anderzijds heeft hij een betekenis als ontsluitingsweg voor de omgeving Sint-Laureins naar de N49/A11.

Ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Balgerhoeke

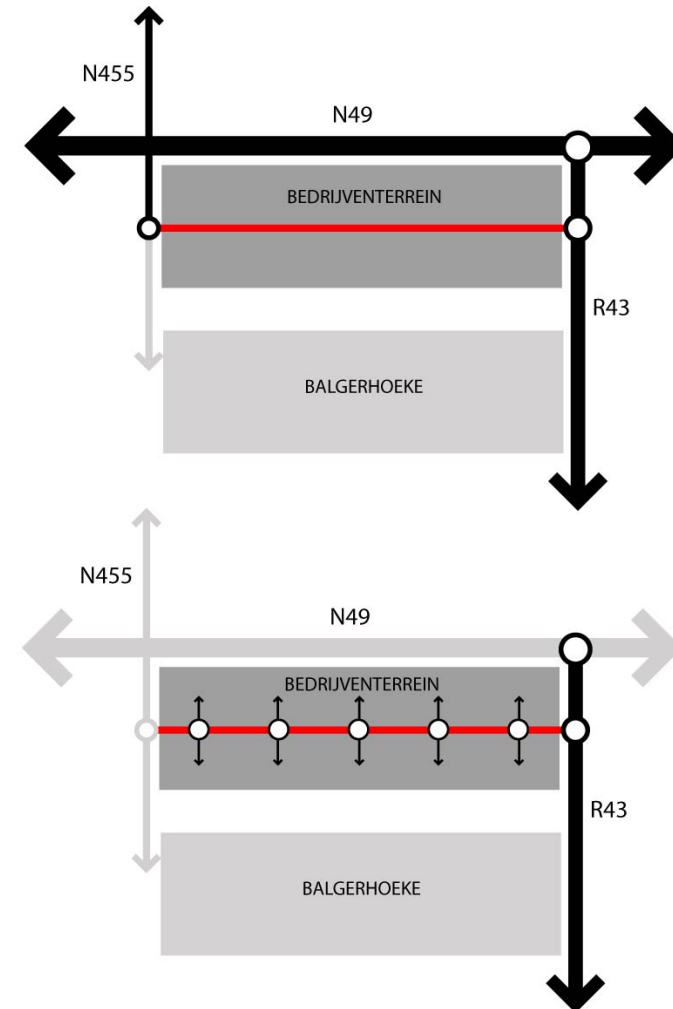
De nieuwe weg heeft een verdeelfunctie op het niveau van het bedrijventerrein. De weg ontsluit het bovenlokaal bedrijventerrein. Op het niveau van het bedrijventerrein is dit herkomst/bestemmingsverkeer. De weg kan door de ontsluitende rol ook een beperkte betekenis hebben voor intern verkeer op het niveau van het regionaal bedrijventerrein. Door een rechtstreekse aansluiting op de R43 wordt vrachtverkeer geweerd uit de kern van Balgerhoeke.

Ontsluitingsweg voor omgeving Sint-Laureins naar de N49/A11

De nieuwe weg heeft een verzamelende functie op lokaal niveau voor de kernen van het buitengebied ten noorden van de N49/A11 in de omgeving van Sint-Laureins naar het hogere wegennet (N49/A11/E34).

Op dit niveau is dit doorgaand verkeer (verkeer met herkomst en bestemming buiten het bedrijventerrein).

Door de aanleg van de nieuwe weg wordt de doortocht Balgerhoeke ontlast van doorgaand verkeer en kan vrachtverkeer uit de kern geweerd worden. Dit komt de leefbaarheid in Balgerhoeke ten goede.



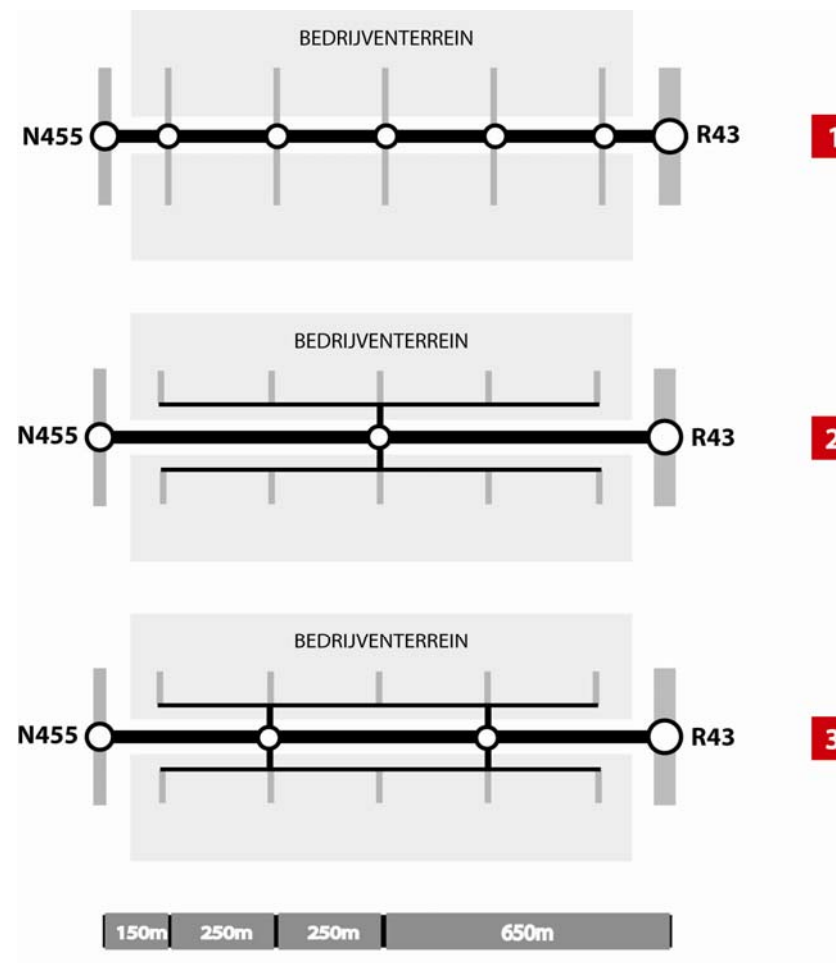
7.2 Concept voor de nieuwe weg

De tweevoudige rol die aan de weg is toegekend, heeft een betekenis voor het aantal en de vormgeving van de aansluitingspunten.

- (1) Om de rol als verdeelweg te kunnen vervullen, zijn aansluitingspunten noodzakelijk in functie van de interne ontsluiting van het bedrijventerrein.
- (2) Om de rol als lokale verbinding en lokale verzamelweg naar het hogere wegennet te kunnen vervullen, is een vlotte doorstroming wenselijk en dient het aantal aansluitingspunten zo beperkt mogelijk te zijn.

Om de rol als verdeelweg te kunnen vervullen, moet het aantal aansluitingen voldoende zijn. Anderzijds kan een teveel aan aansluitingspunten de rol als lokale verbinding of lokale verzamelweg naar het hogere wegennet bemoeilijken. Het aantal en de vormgeving van de aansluitingspunten op de weg zal dus bepalend zijn voor het functioneren van de weg voor doorgaand verkeer.

Er dient bijgevolg te worden gestreefd naar een optimaal aantal, dat de beide betekenissen van de weg ondersteunt. Als onderzoeksvraag zal onderzocht worden in welke mate het wenselijk/noodzakelijk is het aantal aansluitingspunten voor het bedrijventerrein te beperken in functie van een zo vlot mogelijke doorstroming van doorgaand verkeer en een optimale ontsluiting van het bedrijventerrein (ook rekening houdend met de fase-ring)(3).



7.3 Betekenis van concept 1 tegenover 3

Dit onderdeel gaat in op de betekenis van de verschillende concepten. Gezien in geval van concept 2 de weg zijn rol als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein niet kan opnemen, wordt dit concept niet verder afgewogen.

De concepten 1 en 3 worden tegenover elkaar afgewogen wat betreft de betekenis voor:

- de ontsluiting van het bedrijventerrein;
- de doorstroming doorgaand verkeer
- de vormgeving van de aansluitingspunten
- de inrichting van het bedrijventerrein
- de ontsluiting van de landbouwpercelen

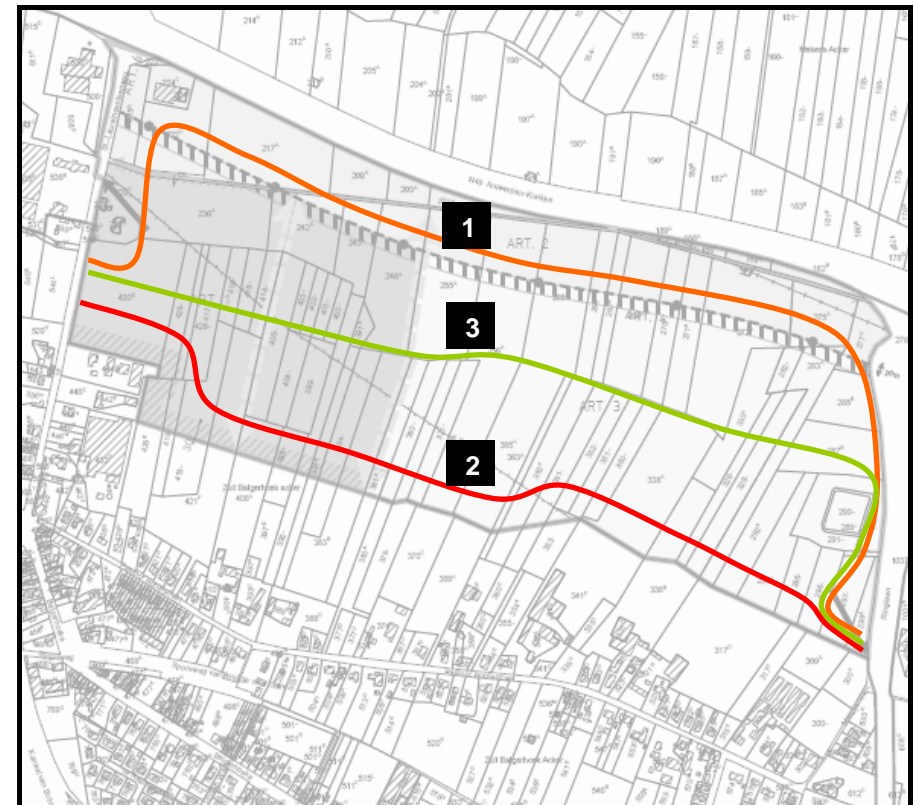
	Concept 1	Concept 2 en 3
Ontsluiting bedrijventerrein	Het bedrijventerrein ontsluit via rechtstreekse, dwarse toegangen op de nieuwe weg. Op die manier functioneert de nieuwe weg eveneens deels als interne ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.	In het tweede en derde concept ontsluit het bedrijventerrein via een beperkt aantal aansluitingspunten op de nieuwe weg. Een ventweg verdeelt het ingaande verkeer van het bedrijventerrein vanaf het aansluitingspunt naar de interne wegen en verzamelt het uitgaande verkeer naar het ontsluitingspunt. De weg heeft geen functie als interne ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.
Doorgaande verkeersstroom	De doorgaande verkeersstroom kan op meerdere punten vertraagd worden door afslaande of invoegende verkeersbewegingen vanaf het bedrijventerrein. De doorstroming zal niet optimaal zijn. Ook de verkeersveiligheid is niet optimaal door het vrij grote aantal mogelijke conflictpunten op korte afstand (een tussenafstand die zal variëren tussen de 150 en 250 m).	De doorgaande verkeersstroom wordt slechts op een beperkt aantal punten vertraagd. De verkeersveiligheid is in dit geval groter. In concept 2 is de doorstroming maximaal, rekening houdend met de dubbele rol van de weg.
Vormgeving aansluitingspunten	De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein wordt gespreid over meerdere knooppunten. Hierdoor liggen de intensiteiten die de knooppunten moeten verwerken relatief laag (bv. voorrangeregeld kruispunt met of zonder afslagstrook).	De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein wordt geconcentreerd op een beperkt aantal knooppunten. De vormgeving of het aantal van deze knooppunten moet afgestemd worden op hogere intensiteiten.
Inrichting bedrijventerrein	De omvang van het bedrijventerrein is in eerste fase beperkt, waardoor het aantal aansluitingspunten beperkt blijft tot twee. Bij uitbreiding van het bedrijventerrein kan het aantal aansluitingspunten toenemen tot een 4 à 5-tal. In dit concept is geen bijkomende ruimte-inname noodzakelijk naast het nieuwe tracé en de interne ontsluitingswegen.	Het aantal aansluitingspunten blijft steeds beperkt. Voor dit concept is wel bijkomende ruimte-inname op het bedrijventerrein noodzakelijk.
Ontsluiting landbouwpercelen	De betekenis voor de landbouw speelt enkel een rol bij de eerste fase van de ontwikkeling. Het oostelijk deel blijft in dat geval in gebruik door de landbouw. De ontsluiting van die landbouwpercelen zal deels rechtstreeks vanop de nieuwe weg gebeuren, deels via Maroyendam.	Om de menging van doorgaand verkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer te vermijden kan de ontsluiting van de landbouwpercelen eventueel via de ventwegen georganiseerd worden. Dit zou wel betekenen dat de ventwegen al over gans het tracé worden voorzien in de eerste fase (wat impliceert dat extra landbouwgrond wordt ingenomen).

7.4 Drie tracéalternatieven

Voor de nieuwe ontsluitingsweg worden tracéalternatieven uitgewerkt in functie van een gemotiveerde keuze van een optimaal tracé, rekening houdend met verschillende aspecten (verkeerskundige, ruimtelijke, financiële en milieu-aspecten).

Volgende tracéalternatieven worden ontwikkeld voor verdere afweging:

- Een noordelijke variante (tracéalternatief 1) – dit tracé sluit zo nauw mogelijk aan bij de N49/A11 en het windmolenpark (bundeling met lijn-infrastructuren) en blijft op een zo groot mogelijke afstand verwijderd van de woonomgeving van de Pastoor Bontestraat. De ontsluitingsweg wordt hier mee geïntegreerd in de landschapsbuffer langs de N49/A11.
- Een zuidelijke variante (tracéalternatief 2) – dit tracé is gesitueerd op de zuidelijke grens van het plangebied en komt hiermee het dichtst bij de woningen van de Pastoor Bontestraat. Het kan beschouwd worden als het meest zuidelijke alternatief. Dit alternatief situeert zich het dichtst bij de landbouwbedrijven met huiskavels in het plangebied.
- Een tussenvariante (tracéalternatief 3) - dit tracé loopt dwars door het plangebied.






Figuur 13: drie tracé-alternatieven




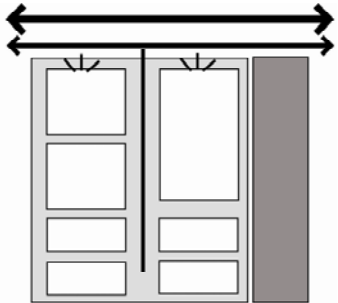
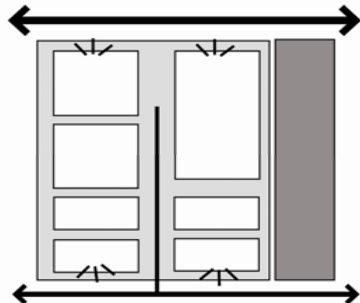
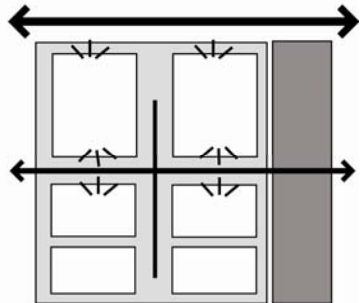
7.5 Betekenis van de drie alternatieven

Dit onderdeel gaat in op de betekenis van de verschillende tracéalternatieven. Het betreft de betekenis op het vlak van:

- Verkeerskundige aspecten
 - doorgaand verkeer,
 - ontsluiting bedrijventerrein,
 - vormgeving aansluitingpunten
 - ontsluiting landbouwpercelen
- Ruimtelijke aspecten
 - inpasbaarheid,
 - inrichting bedrijventerrein,
 - landbouwstructuur
- Milieuaspecten
 - Woonomgeving Balgerhoeke
- Economische aspecten
 - Kostprijs

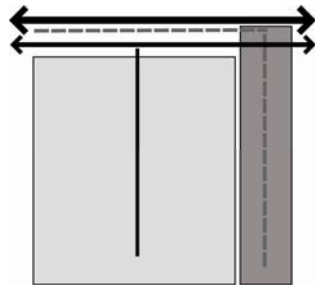
Het te verkiezen alternatief wordt telkens aangeduid met een **X**.

	Tracéalternatief 1	Tracéalternatief 2	Tracéalternatief 3
Doorgaand verkeer	Minder logisch tracé voor het doorgaand verkeer	X Directe verbinding voor doorgaand verkeer	X Vrij directe verbinding voor doorgaand verkeer
Inpasbaarheid	<p>Extra terreininname ten oosten en ten westen, in het westen parallel met ontsluitingsweg verbrandingsoven, in het oosten parallel met Maroyendam</p> <p>Om een haakse aansluiting te kunnen realiseren op de rotonde aan de N455 is extra terreininname nodig.</p> <p>Om een haakse aansluiting te kunnen realiseren op het kruispunt met de R43 is extra terreininname nodig.</p>	<p>X Terreininname beperkt</p> <p>X Geen extra ruimte-inname om aan te sluiten op de rotonde aan de N455 (verschuiven van aantakking op de rotonde).</p> <p>X Geen extra ruimte-inname om aan te sluiten op het kruispunt met de R43.</p>	<p>Beperkte terreininname ten oosten, parallel met Maroyendam</p> <p>X Geen extra ruimte-inname om aan te sluiten op de rotonde aan de N455.</p> <p>Om een haakse aansluiting te kunnen realiseren op het kruispunt met de R43 is extra terreininname nodig.</p>
Ontsluiting bedrijventerrein	<p>X De interne ontsluitingswegen lopen vanaf het noorden zuidwaarts het bedrijventerrein in. Dit betekent in geval van ventwegen, dat deze slechts langs één zijde nodig zijn.</p>  <p>X Voor fietsers is het veiliger om de interne ontsluitingswegen van het bedrijventerrein te dwarsen dan om de nieuwe weg te dwarsen. Dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de nieuwe weg (al dan niet gekoppeld aan ventwegen)</p>	<p>X De interne ontsluitingswegen lopen vanaf het zuiden noordwaarts het bedrijventerrein in. Dit betekent in geval van ventwegen, dat deze slechts langs één zijde nodig zijn.</p>  <p>X Voor fietsers is het veiliger om de interne ontsluitingswegen van het bedrijventerrein te dwarsen dan om de nieuwe weg te dwarsen. Dubbelrichtingsfietspad ten noorden van de nieuwe weg (al dan niet gekoppeld aan ventwegen)</p>	<p>De interne ontsluitingswegen takken langs beide zijden van de nieuwe weg aan. In het geval van ventwegen zijn ventwegen langs beide zijden nodig.</p>  <p>Geen voorkeursoplossing voor fietsers.</p>

	Tracéalternatief 1	Tracéalternatief 2	Tracéalternatief 3
Vormgeving aansluitingspunten	<p>X T-punt: minder potentiële conflicten</p> 	<p>X T-punt: minder potentiële conflicten</p> 	<p>Vierarmenkruispunt: meer potentiële conflictpunten</p> 
Inrichting bedrijventerrein	<p>Weg ligt aan de voorkant van het bedrijventerrein, gekoppeld aan (binnen) de retentiezone. De weg dient mee geïntegreerd te worden binnen het concept van de retentiezone. Zichtlocaties vallen samen met de zichtlocaties langs de N49 voor grootschaliger bedrijven.</p> <p>X Doordat de weg het bedrijventerrein niet opdeelt is er een grotere flexibiliteit naar perceelsindeling</p> 	<p>X Weg ligt aan de achterzijde van het bedrijventerrein, tussen kleinschaliger bedrijvigheid en de berm richting Balgerhoeke. Bijkomende zichtlocaties aan één zijde van de nieuwe weg voor kleinschaliger bedrijven.</p> <p>X Doordat de weg het bedrijventerrein niet opdeelt is er een grotere flexibiliteit naar perceelsindeling</p> 	<p>Weg loopt dwars door het bedrijventerrein, waardoor langs beide zijden van de nieuwe weg zichtlocaties ontstaan. Dit komt er echter op neer dat grootschalige bedrijven langs twee zijden zichtlocaties hebben, wat de organisatie binnen de bedrijfskavel bemoeilijkt.</p> <p>Perceelsindeling wordt deels vastgelegd door de opdeling van het terrein, minder flexibiliteit</p> 

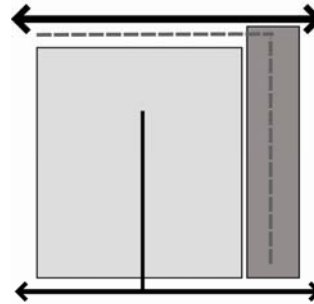
Tracéalternatief 1

Water- en groenstructuren worden gedwarsd door de wegenstructuur ter hoogte van de waterretentiezone. Integratie van de wegenstructuur in de waterretentiezone.



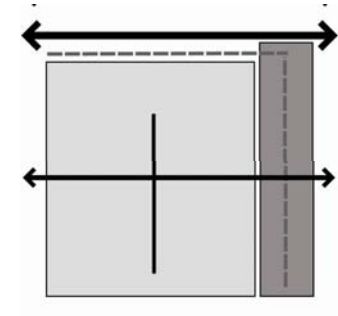
Tracéalternatief 2

X Weinig tot geen interferentie met water- en groenstructuren. De wegenstructuur en de groenstructuur kunnen los van elkaar gehouden worden.



Tracéalternatief 3

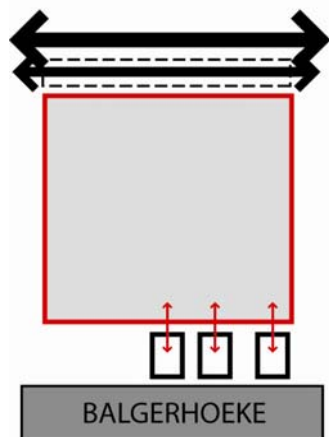
Water- en groenstructuren worden gedwarsd door de wegenstructuur. Geen interferentie met de waterretentiezone.



Landbouwstructuur
De betekenis voor de landbouw speelt vooral een rol bij de eerste fase van de ontwikkeling.

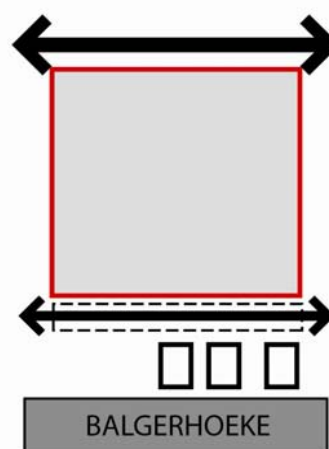
Tracéalternatief 1

X Weg ligt dwars door landbouwpercelen, zo ver mogelijk van de landbouwbedrijfszetels verwijderd, direct aansluitend bij de waterretentiezone. De landbouwpercelen worden tegen de N49 ingenomen waardoor huiskavels niet worden afgesneden van hun bedrijfszetel en er relatief grote percelen behouden worden.



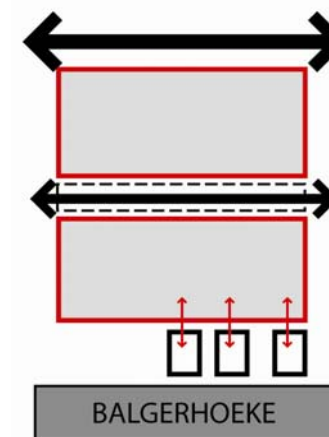
Tracéalternatief 2

Weg ligt dwars door landbouwpercelen, zo dicht mogelijk bij de landbouwbedrijfszetels. De weg komt tussen de landbouwpercelen en de bedrijfszetels te liggen waardoor huiskavels worden afgesneden. Er wordt enkel ruimte ingenomen tegenaan de bedrijfszetels waardoor aan de overzijde van de weg wel relatief grote landbouwpercelen behouden blijven.



Tracéalternatief 3

Weg loopt dwars door de landbouwpercelen, waar mogelijk kunnen bestaande perceelsgrenzen gevolgd worden. De landbouwstructuur wordt middendoor gesneden. De versnippering van de landbouwpercelen is hier het grootst. Doordat de weg verder van de bedrijfszetels ligt, blijft wel een directe relatie bestaan tussen de bedrijfszetel en de percelen ten zuiden van de weg.

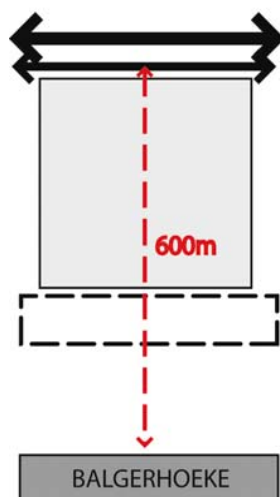


Woonomgeving Balgerhoeke

In de eerste fase van de ontwikkeling wordt langs het oostelijk deel van de weg geen bedrijventerrein aangelegd.

Tracéalternatief 1

X Weg ligt het verst van de woonomgeving verwijderd en wordt volledig gebufferd door het bedrijventerrein. (grootte-orde 600m tot de Pastoor Bontestraat)

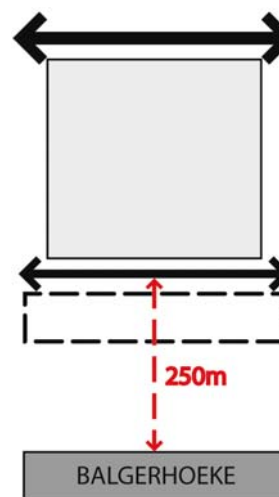


Kostprijs

Lengte tracé ongeveer 1800 m

Tracéalternatief 2

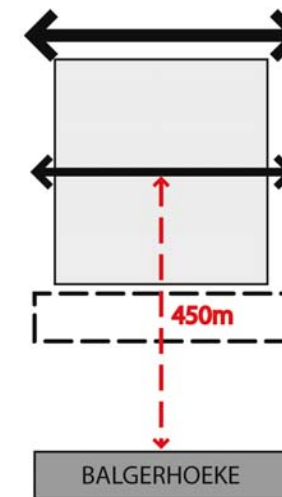
Weg ligt het dichtst bij de woonomgeving maar wordt nog gebufferd door het aanleggen van een berm tussen de weg en de woonomgeving. (grootte-orde 250m tot de Pastoor Bontestraat)



X Lengte tracé ongeveer 1300 m

Tracéalternatief 3

Weg ligt op enige afstand van de woonomgeving en wordt gebufferd door het bedrijventerrein. (grootte-orde 450 m tot de Pastoor Bontestraat)



Lengte tracé ongeveer 1500 m

7.6 Conclusie tracéalternatieven

Tracéalternatief 1

Tracé-alternatief 1 loopt zo noordelijk mogelijk doorheen het plangebied. Daardoor moet de weg vanaf de beide externe aansluitingspunten (met de N455 en de R43) sterk terugplooiën. Een oplossing zou zijn om beide externe aansluitingspunten zelf meer noordelijk op te schuiven. Dit is echter technisch niet mogelijk enerzijds door de ondertunneling van de N455 en anderzijds door het aansluitingscomplex van de R43 op de N49/A11. De aansluitingspunten zijn voor beide gevallen zo noordelijk mogelijk ingetekend.

Om te vermijden dat de weg sterk moet terugplooiën na de rotonde zou de aansluiting op de rotonde in noordelijk richting kunnen opgeschoven worden. Hierdoor wordt de spreiding van de aantakkingen op de rotonde zeer ongelijkmatig, wat de vlotte verkeersafwikkeling zal bemoeilijken. Daarenboven zal de hoofdstroom van het verkeer deze zijn komende van de N455 vanuit omgeving Sint-Laureins richting de nieuwe ontsluitingsweg en omgekeerd. Ook vanuit dit opzicht is het niet wenselijk dat de aantakkingen praktisch naast elkaar komen te liggen.

Na het terugplooiën van de weg, loopt het tracé in noordelijk richting tot de grens van de reservatiestrook van de N49/A11 en volgt verder deze grens. Hierdoor krijgt het tracé opnieuw vrij sterke bochten waarbij de maximumsnelheid 50 km/h bedraagt. Bochtstralen afgestemd op 70 km/h zorgen voor een sterke versnippering van het terrein met restruimten tot gevolg.

Het tracé is door boven aangegeven elementen het langste en meest bochtige tracéalternatief. Daardoor is het een minder logisch tracé voor het doorgaande verkeer, is het weinig praktisch voor vrachtverkeer, wordt meer ruimte ingenomen en zal de kostprijs hier het hoogst zijn.

Anderzijds zorgt dit tracéverloop ervoor dat slechts langs één zijde interne ontsluitingswegen voor het bedrijventerrein aantakken (minder potentiële conflicten), dat in geval van ventwegen deze slechts langs één zijde nodig zijn en dat het fietsverkeer via een dubbelrichtingsfietspad ten zuiden de nieuwe weg niet hoeft te dwarsen. De weg komt aan de voorkant van het bedrijventerrein te liggen, waardoor zichtlocaties samen vallen met de zichtlocaties langs de N49 voor grootschaliger bedrijven. De weg deelt het toekomstige bedrijventerrein niet op waardoor er een grote flexibiliteit is naar perceelsindeling. Doordat de weg langs of in de retentiezone komt te liggen, zal er een sterke interferentie zijn. Indien de weg op maaiveldniveau wordt aangelegd, bestaat de kans dat deze sporadisch zal onder water lopen. Wordt hij verhoogd aangelegd, dan moet ervoor gezorgd worden dat de weg geen dijk vormt voor het water waardoor de afwatering van het bedrijventerrein in het gedrang zou komen.

Door zijn noordelijke ligging is de weg wel het verst verwijderd van de woonomgeving van Balgerhoeke en van de landbouwbedrijven langs de Pastoor Bontestraat. De weg wordt hierdoor ten opzichte van de woonomgeving bijkomend (naast de berm) gebufferd door het bedrijventerrein. Voor de landbouw betekent dit dat huiskavels niet worden afgesneden van de bedrijfszetels en dat relatief grote percelen behouden worden.

Tracéalternatief 2

Dit alternatief loopt zo zuidelijk mogelijk en kan daardoor recht(streeks) aantakken op de R43. Ook de aantakking op de rotonde kan vrij efficiënt gebeuren. Om te vermijden dat voor deze aansluiting vrij scherpe bochten (maximalsnelheid 50 km/h) moeten genomen worden om haaks aan te takken, kan de aansluiting op de rotonde verschoven worden tot een hoek van 90° met de aantakking vanuit Balgerhoeke. Dit betekent een kleine verschuiving in zuidelijke richting waardoor de nieuwe weg recht kan aantakken op de rotonde en de restruimten beperkt blijven in omvang. Dit vormt ook een logische aansluiting op de N455 richting Sint-Laureins die de hoofdverkeersstroom zal uitmaken (zie dikke zwarte stippellijn vanaf de rotonde richting tracé 2 op figuur 14). Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het tracé hierdoor voor een klein gedeelte in de bufferstrook komt te liggen.

Het verschuiven van de rotonde zelf in zuidelijke richting biedt geen oplossing omdat hierdoor of de bochten om de rotonde te bereiken sneller op elkaar volgen, of de restruimten ten zuiden van de weg even groot blijven bij afzakken van de bochtstralen.

Door boven aangegeven elementen kan voor dit alternatief een vrij recht tracé bekomen worden dat ook een vrij directe verbinding tussen beide aanknopingspunten vormt. Daardoor is dit tracé interessant voor het doorgaande verkeer, beter geschikt voor vrachtverkeer, wordt minder ruimte ingenomen en zal de kostprijs dus lager zijn.

De ligging van de weg zorgt ervoor dat slechts langs één zijde interne ontsluitingswegen voor het bedrijventerrein aantakken (minder potentiële conflicten), dat in geval van ventwegen deze slechts langs één zijde nodig zijn en dat het fietsverkeer via een dubbelrichtingsfietspad ten noorden de nieuwe weg niet hoeft te dwarsen. De weg ligt aan de achterkant van het bedrijventerrein wat bijkomende zichtlocaties geeft langs de nieuwe weg voor kleinschaliger bedrijven. De weg deelt het toekomstige bedrijventerrein niet op waardoor er een grote flexibiliteit is naar perceelsindeling. Er is weinig tot geen interferentie met de water- en groenstructuren van het bedrijventerrein waardoor de wegenstructuur en de groenstructuur los van elkaar kunnen gehouden worden.

Door zijn zuidelijke ligging is de weg wel het dichtst bij de woonomgeving van Balgerhoeke en de landbouwbedrijven langs de Pastoor Bontestraat gelegen. De weg wordt hierdoor ten opzichte van de woonomgeving enkel gebufferd door de aan te leggen berm. Voor de landbouw betekent dit dat de weg tussen de bedrijfszetels en de landbouwpercelen komt te liggen waardoor huiskavels mogelijk worden afgesneden. In overleg met de betrokken landbouwers moet gezocht worden naar flankerende maatregelen. Anderzijds blijven wel relatief grote percelen behouden aan de overzijde van de weg.

Tracéalternatief 3

Dit tracé vormt een tussenvariante die dwars door het plangebied loopt. Daardoor kan deze variante recht(streeks) aantakken op de rotonde met de N455. Vanaf het aansluitingspunt met de R43 moet de weg sterk terugplooiën. Ter hoogte van 'het Walleken' draait het tracé af om zo richting rotonde met de N455 te lopen. Hierdoor krijgt het tracé opnieuw vrij sterke bochten waarbij de maximumsnelheid 50 km/h bedraagt. Bochtstralen uitvlakken of afgestemd op 70 km/h zorgen voor een sterke versnippering van het terrein met restruimten tot gevolg en interferentie met de site van 'het Walleken'.

Dit alternatief is in feite vergelijkbaar met alternatief 2, alleen zorgt de uitvlakking van de bochten richting R43 hier niet voor een oplossing omdat de weg hier niet aan de grens van het plangebied loopt. Daarnaast bekomt men op die manier geen haakse aantakking op de R43.

Het tracé scoort beter dan tracé 1 omdat het korter is en minder bochtig, maar slechter dan tracé 2 omdat de bochten niet kunnen uitgevlakt worden. Hierdoor scoort het minder voor vrachtverkeer en ruimte-inname, maar het is wel een vrij logisch tracé voor doorgaand verkeer.

Doordat het tracé dwars door het bedrijventerrein loopt, zullen langs beide zijden interne ontsluitingswegen voor het bedrijventerrein aantakken, wat meer potentiële conflicten kan genereren dan een T-punt. In geval van ventwegen zijn deze langs beide zijden nodig. De perceelsindeling wordt deel vastgelegd, er is dus minder flexibiliteit. Er ontstaan langs beide zijden van de nieuwe weg zichtlocaties, wat erop neerkomt dat grootschalige bedrijven langs twee zijden zichtlocaties hebben, wat de organisatie binnen de bedrijfskavel bemoeilijkt. Water- en groenstructuren worden gedwarst door de wegenstructuur, er is wel geen interferentie met de retentiezone.

Het tracéverloop houdt het midden tussen variant 1 en 2 en ligt daardoor op enige afstand van de woonomgeving Balgerhoeke en de landbouwbedrijven langs de Pastoor Bontestraat. De weg wordt hierdoor ten opzichte van de woonomgeving bijkomend (naast de berm) gebufferd door een deel van het bedrijventerrein. De weg loopt dwars door de landbouwpercelen waardoor de landbouwstructuur met dit tracé het sterkst versnipperd wordt. Doordat de weg verder van de bedrijfszetels ligt, blijft wel een directe relatie bestaan tussen de bedrijfszetels en de percelen ten zuiden van de weg.

Tracéalternatief 2-3 (bijkomende variante bestaande uit combinatie van alternatief 2 en 3, zie dikke grijze stippellijn op figuur 14)

Tenslotte werd ook nagedacht over een hybride oplossing waarbij de beide externe aansluitingspunten op een zo recht mogelijke manier met elkaar verbonden worden. Dit biedt het voordeel dat de nieuwe weg haaks aantakt op de rotonde met de N455 en de R43 en dat de ondergrondse pijpleiding voor een deel op het openbaar domein kan opgevangen worden. De inpasbaarheid is in dit geval maximaal.

Anderzijds zorgt dit voor een opdeling van de ruimte in een westelijk deel waarbij de weg in het midden loopt (cfr. alternatief 3) en een oostelijk deel waarin de weg ten zuiden loopt (cfr. alternatief 2). Het westelijk deel krijgt hierdoor af te rekenen met de minder optimale situatie voor de ontsluiting en inrichting van het bedrijventerrein, net daar waar de eerste fase van het bedrijventerrein wordt gepland. Het oostelijk deel blijft het tracé dichtst bij de landbouwbedrijfszetels en biedt aldus voor hen geen meerwaarde.

Door de opdeling van de ruimte in een oostelijk en een westelijk deel de inrichting en (interne) ontsluiting van het totale bedrijventerrein (op termijn) niet op een uniforme wijze kan gebeuren, wat de leesbaarheid bemoeilijkt. Tenslotte kan nog opgemerkt worden dat de bouwrijpe strook rond de pijpleiding nog via de interne wegen van het bedrijventerrein kan opgevangen worden op openbaar domein.

Conclusie

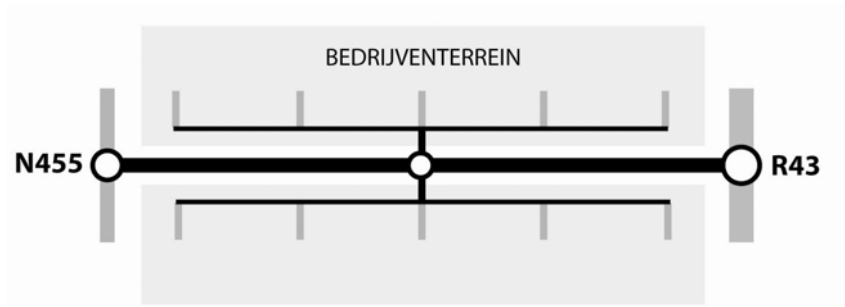
Rekening houdend met de afweging op basis van zowel verkeerskundige, ruimtelijke, milieukundige en economische aspecten blijkt tracéalternatief 2 (zuidelijke variante) de meest aangewezen variante. Door een verschuiving van de aantakking op de rotonde in zuidelijke richting kan de weg recht aantakken op de rotonde waardoor korte bochten vermeden worden en restruimten beperkt blijven in omvang. Dit tracé vormt ook een vrij directe verbinding tussen beide aanknopingspunten. Daardoor is dit tracé interessant voor het doorgaande verkeer, geschikt voor vrachtverkeer en wordt minder ruimte ingenomen. Belangrijk aandachtspunt bij dit tracé is de impact op de landbouwbedrijfsstructuur en –bedrijfsvoering. Overleg met de betrokken landbouwers is aangewezen om de impact beter in beeld te kunnen brengen en de nodige flankerende maatregelen uit te werken. Bijkomend aandachtspunt vormt het doorsnijden van de bufferstrook. Er zijn echter mogelijkheden om dit vlakbij te compenseren.



Figuur 14: conclusie tracé-alternatieven

7.7 Capaciteitstoets van concept en tracé

Drie concepten werden uitgewerkt om het bedrijventerrein te ontsluiten. Het meest kritische concept, nl. concept 3 wordt getoetst.



Het bedrijventerrein krijgt een verzamelweg die aantakt op één centraal kruispunt op de nieuwe weg tussen de N455 en de R43. De ontsluitingsweg wordt als voorrangsweg beschouwd. Afhankelijk van de ligging van de nieuwe ontsluitingsweg zal al dan niet een maatregel noodzakelijk zijn.

De methode van Harders laat toe de verliestijden te berekenen bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. Bij een wachttijd van meer dan 20 seconden tijdens de avondspits is een maatregel gewenst.

7.7.1 Ontwikkeling bedrijventerrein van 20,01 ha

Kruispunt nieuwe weg- ontsluiting bedrijventerrein

Onderstaande matrix geeft een beeld weer van de noodzakelijkheid van een maatregel op het centrale kruispunt van de nieuwe weg in functie van de verdeling van het verkeer van en naar het bedrijventerrein. Indien de verliestijden acceptabel zijn, is er geen maatregel vereist op het kruispunt.

Uit de toetsing blijkt dat er geen extra maatregelen dienen getroffen te worden. Een voorrangsweg volstaat om het bedrijventerrein af te wikkelen. Dit is te verklaren door de beperkte intensiteiten die Sint-Laureins en de verbrandingsoven genereren.

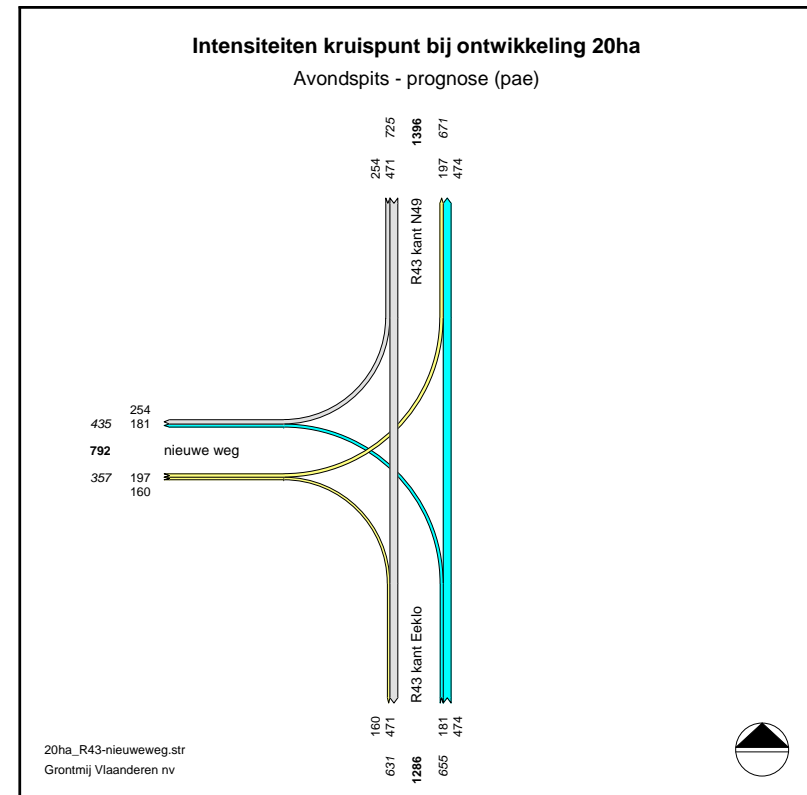
Tabel 12: Matrix met toetsing van de verliestijden (acceptabel / niet acceptabel) aan de hand van de methode van Harders bij ontwikkeling van 20,01 ha van het plangebied

20,01 ha		% van bedrijventerrein ten noorden van ontsluitingsweg				
		0	25	50	75	100
% ten zuiden van ontsluiting sweg	0					Acceptabel
	25				Acceptabel	
	50			Acceptabel		
	75		Acceptabel			
	100	Acceptabel				

Kruispunt nieuwe weg – R43

Onderstaande figuur geeft de inschatting van de te verwachten intensiteiten op het kruispunt R43-nieuwe weg, ten gevolge van het PRUP Balgerhoeke en PRUP verbrandingsoven.

De methode van Harders geeft aan dat een maatregel zoals een verkeerslicht of rotonde noodzakelijk is. Indien het PRUP Nieuwendorpe en Kunstal ook worden ontwikkeld zal eveneens de noodzaak van een geregeld kruispuntoplossing blijken.



7.7.2 Ontwikkeling van het volledige plangebied, nl. 50,81 ha

Kruispunt nieuwe weg – ontsluiting bedrijventerrein

Dezelfde methode wordt toegepast in het geval het plangebied volledig wordt ingevuld. Uit de capaciteitstoets worden geen problemen verwacht bij de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein.

De verliestijden tijdens de avondspits op de noordelijke tak bij het linksafslaan zijn niet acceptabel, tenzij het bedrijventerrein volledig ten zuiden van de nieuwe weg komt te liggen. In de andere gevallen is een maatregel noodzakelijk. Tijdens de ochtendspits is de verliestijd op de zuidelijke tak bij het linksafslaan niet acceptabel, tenzij het bedrijventerrein volledig ten noorden van de nieuwe weg komt te liggen. Om zowel tijdens de ochtenden de avondspits acceptabele verliestijden te hebben, is dus in alle gevallen een maatregel nodig.

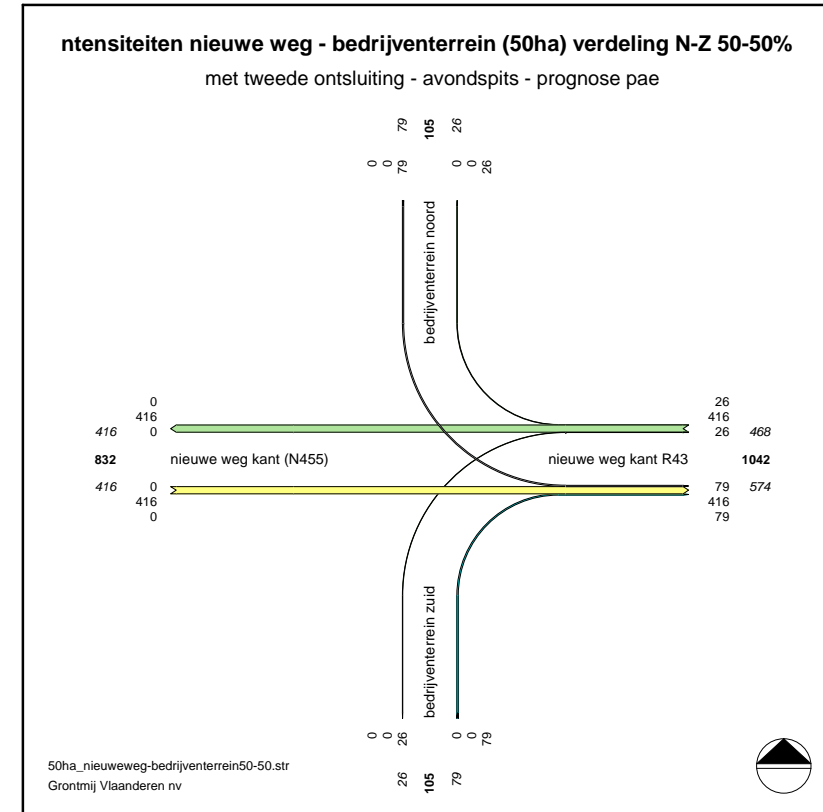
Tabel 13 Matrix met toetsing van de verliestijden tijdens avondspits (acceptabel / maatregel) aan de hand van de methode van Harders bij ontwikkeling van het volledige plangebied

50,81		% van bedrijventerrein ten noorden van ontsluitingsweg				
		0	25	50	75	100
% ten zuiden van ontsluiting sweg	0					Maatregel
	25				Maatregel	
	50			Maatregel		
	75		Maatregel			
	100	Acceptabel				

Een mogelijke oplossing is de aanleg van een rotonde, het plaatsen van verkeerslichten of het voorzien van een tweede ontsluiting.

Op bijhorende figuur werden de intensiteiten van deze laatste maatregel (het voorzien van twee ontsluitingen) ingeschat bij een gelijke verdeling van het bedrijventerrein 50% ten noorden - 50% ten zuiden ten opzichte van de nieuwe weg. Daaruit blijkt dat voor het meest kritische kruispunt,

met name dit het dichtst bij de R43, de intensiteiten worden teruggebracht naar een niveau waarbij de verliestijden op de noordelijke tak bij het linksafslaan acceptabel worden.

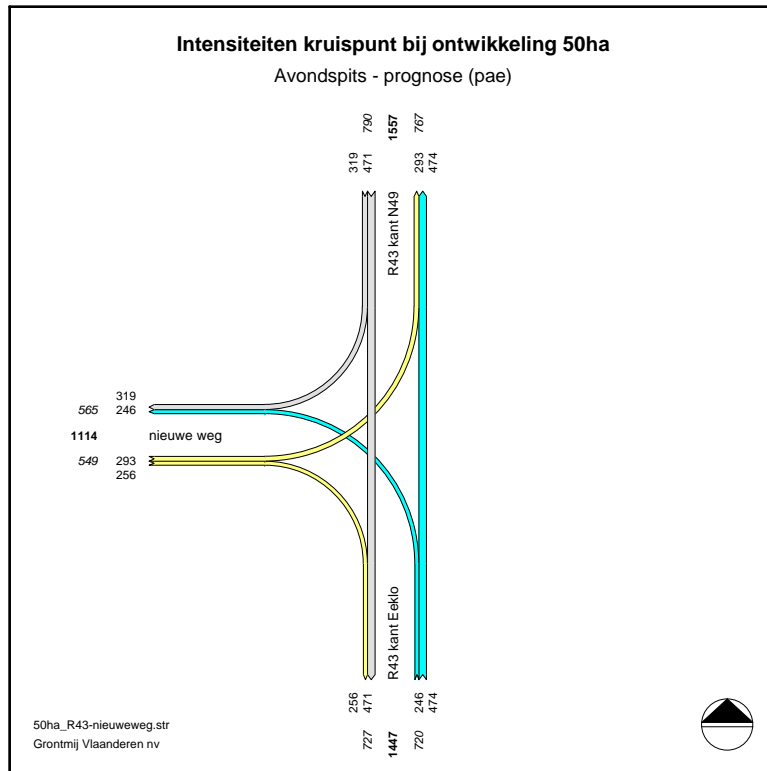


Figuur 15: Inschatting intensiteiten bij ontwikkeling van bedrijventerrein (50% ten noorden -50% ten zuiden) bij twee kruispunten – kruispunt nabij R43

Kruispunt nieuwe weg – R43

Onderstaande figuur geeft de inschatting van de te verwachten intensiteiten op het kruispunt R43-nieuwe weg, ten gevolge van het PRUP Balgerhoeke en PRUP verbrandingsoven.

De methode van Harders geeft aan dat een maatregel zoals een verkeerslicht of rotonde noodzakelijk is. Indien het PRUP Nieuwendorpe en Kunstal ook worden ontwikkeld zal eveneens de noodzaak van een geregeld kruispuntoplossing blijken.



7.8 Concept voor het aansluitingspunt met R43

De aansluitingspunten op de R43, tussen de N9, zijn vormgegeven als rotonde. De R43 functioneert in dit segment echter als secundaire weg. Tussen de N9 en de N49 is de R43 gecategoriseerd als primaire weg II. De doorstroming van het verkeer op dit segment van de R43 is belangrijk. De verkeersstroom op de R43 vormt de hoofdstroom en de nieuwe weg is ondergeschikt. Een aansluitingspunt onder de vorm van een rotonde is hier dan ook niet aangewezen. Er wordt daarom geopteerd voor een lichtengeregeld kruispunt waarbij de doorstroming op de R43 kan gegarandeerd worden.

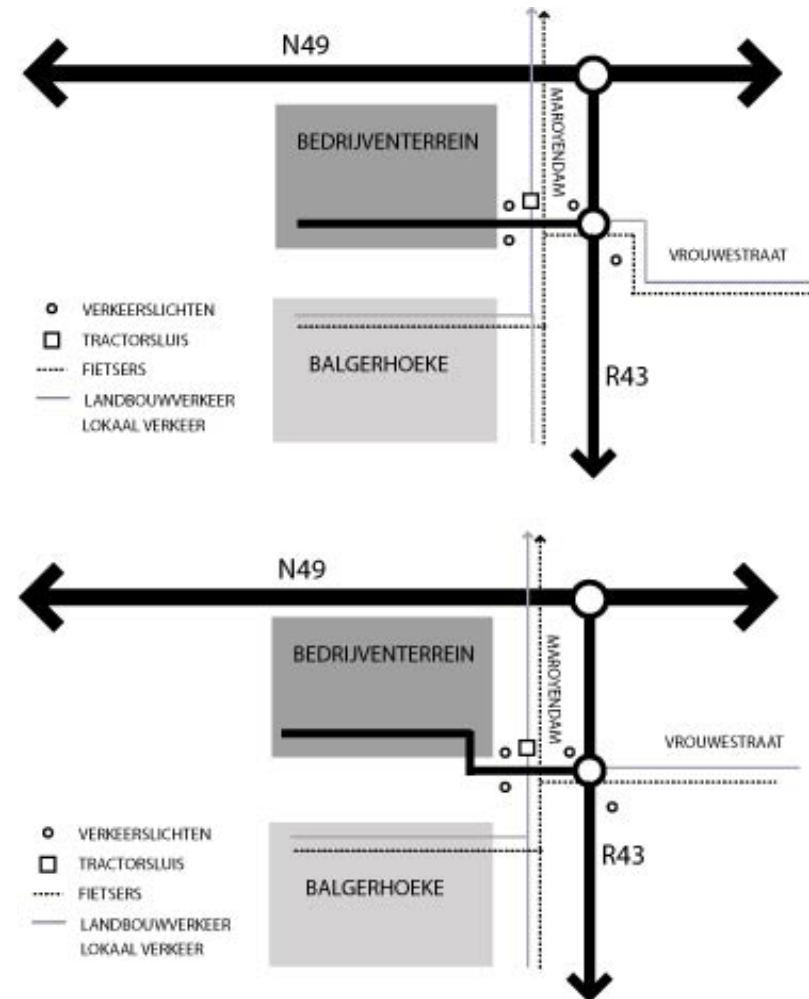
Ten noorden van Vrouwestraat met aansluiting Vrouwestraat

Het nieuwe lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de nieuwe weg komt iets ten noorden van de huidige aantakking van de Vrouwestraat. Hierdoor wordt een weefzone voor het verkeer komende van de N49 richting R43 behouden van ongeveer 180 m. Binnen deze zone zal eveneens de uitsplitsing van het verkeer dat de nieuwe weg opwil moeten gebeuren.

Het kruispunt van de Vrouwestraat wordt afgesloten en de Vrouwestraat wordt omgeleid via de langsweg voor het onderstation van Electrabel naar het nieuwe kruispunt. Deze langsweg is wel te smal om een vlotte aansluiting voor zwaar verkeer mogelijk te maken. Bij de inrichting van het kruispunt moet verder onderzocht worden welke oplossingen hier mogelijk zijn.

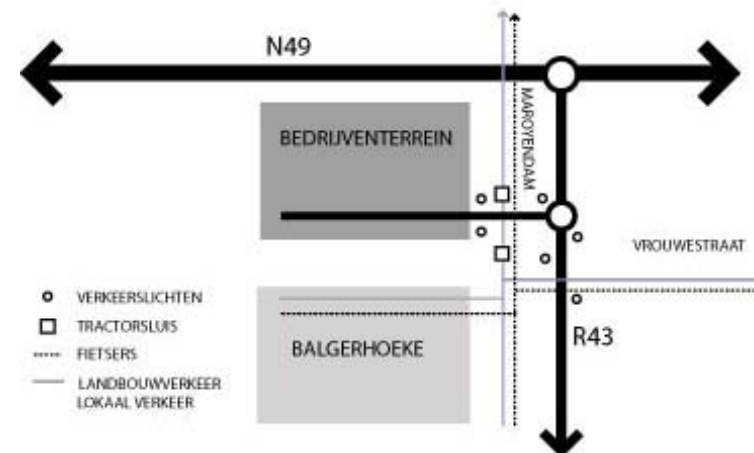
Ter hoogte van de Vrouwestraat

Het nieuwe lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de nieuwe weg komt ter hoogte van de huidige aantakking van de Vrouwestraat. Hierdoor wordt de huidige lengte van de weefzone voor het verkeer komende van de N49 richting R43 behouden. De nieuwe weg dient dan af te buigen in zuidelijke richting en wordt daardoor opnieuw bochtiger. De weg komt in dat geval ook dicht bij de landbouwbedrijven van de Pastoor Bontestraat te liggen en buiten de grenzen van het provinciaal RUP. In dat geval is een bijkomend planningsinitiatief nodig.



Ten noorden van Vrouwestraat losgekoppeld van de Vrouwestraat

Door het kruispunt los te koppelen van de situatie van de Vrouwestraat, kan deze laatste ongewijzigd blijven. Dit betekent wel dat er op vrij korte afstand twee verkeerslichten zijn. Door deze onderling af te stemmen hoeft dit op zich geen probleem te zijn. Aandachtspunt is wel dat de opstelruimte op de R43 voor het verkeer dat de nieuwe weg op wil beperkt is tot de afstand tussen deze twee verkeerslichten, in dit geval ongeveer 70 m. Dit is vrij kort.

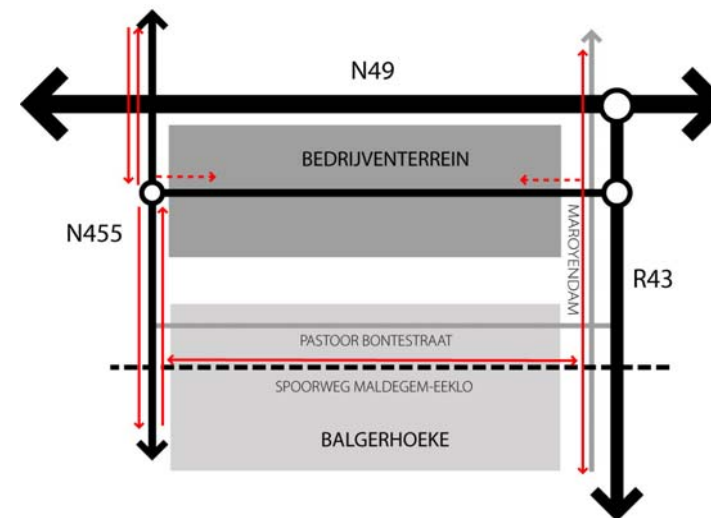


7.9 Concept voor de fietsverbindingen

Momenteel loopt een hoofdroute van het functioneel fietsroutenetwerk op het jaagpad van het Schipdonkkanaal. Langs de spoorlijn Gent-Eeklo-Maldegem is een hoofdroute gepland. Functionele routes lopen langs de Sint-Laureinsesteenweg en Maroyendam-Krekelmuit. Deze functionele fietsroutes lopen aan de randen van het geplande bedrijventerrein en hebben aansluiting op de hoofdroutes langs de spoorlijn en het Schipdonkkanaal.

Vanaf deze fietsroutes is het bedrijventerrein dus op een vlotte en veilige manier bereikbaar met de fiets, zowel vanuit Sint-Laureins, Maldegem, Balgerhoeke en Eeklo. Vanaf deze routes zullen langs de nieuwe weg fietspaden aantakken die de fietser naar de intern ontsluitingwegen van het bedrijventerrein brengen.

Afhankelijk van het gekozen concept en tracé zal de meest aangewezen fietsinfrastructuur dan uitgewerkt worden.



8 AFWEGING EN KEUZE VAN DE OPLOSSING

8.1 Visie Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Concept voor de nieuwe N455 en zijn aansluitingen

AWV is van oordeel dat vanuit verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en leesbaarheid aansluitingen om de 250m geen verdedigbare optie zijn. Het is wenselijk het aantal knooppunten, aantakkingen, weefbewegingen en dwarsingen op de nieuwe weg te bundelen. Rekening houdend met de lengte van het tracé dient het aantal aansluitingspunten beperkt te worden tot twee. Het is tenslotte een weg van doorgaand verkeer. Op die manier wordt onder meer vermeden dat aantakkingen te dicht bij de aansluitingspunten met de N455 en de R43 zijn gelegen en wordt het aantal mogelijke conflictpunten (met de fietser) beperkt. Het verhoogd ook de leesbaarheid waardoor bedrijven makkelijker te vinden zijn. De kruispunten zelf (in eerste fase slechts één) dient voorzien te zijn van voorsorteerstroken.

Tracé-alternatief

AWV opteert voor tracéalternatief 2 (meest zuidelijke variante). Op die manier kunnen de aantakkingen voor het industrieterrein via T-punten georganiseerd worden, is het tracé niet al te bochtig en vormt het een logische verbinding voor doorgaand verkeer.

Aansluiting op de R43

AWV kan akkoord gaan met de voorgestelde aansluiting die iets meer noordwaarts ligt dan de Vrouwestraat, indien de aansluiting met de Vrouwestraat zelf op korte termijn verdwijnt. Op die manier wordt vermeden dat er twee verkeerslichten op zeer korte afstand staan waardoor de opstelruimte op de R43 tussen de verkeerslichten voor het verkeer dat de (nieuwe) N455 op moet te kort wordt. Deze dient minimum 100 m te zijn bij conflictvrije lichtenregeling. Ook het oneigenlijk gebruik van het kruispunt verdwijnt hiermee. AWV kan er wel mee akkoord gaan dat de Vrouwestraat aansluit op het nieuw te ontwerpen kruispunt. Dit kan door het verkeer van de Vrouwestraat af te leiden naar het nieuwe kruispunt via de bestaande langsweg naar het onderstation van Electrabel. Daarbij zullen de verkeerslichten moeten afgestemd worden op het verkeer komende van de N455, de Vrouwestraat (lokale III) is daarbij ondergeschikt.

De huidige langsweg is wel te smal om een vlotte aansluiting voor zwaar verkeer mogelijk te maken. AWV is vragende partij dat de stad Eeklo op korte termijn helpt meezoeken naar een oplossing om de aansluiting van de Vrouwestraat op dit nieuwe knooppunt ook voor zwaar verkeer mogelijk te maken. Als tussentijdse oplossing kan bijvoorbeeld met een rechtsafslag en – invoegstrook ter hoogte van de Vrouwestraat gewerkt worden.

8.2 Visie Beleid mobiliteit en verkeersveiligheid (BMV)

BMV gaat grotendeels akkoord met het standpunt van AWV. Daarbij wenst men eveneens aan te halen dat een aparte ontsluiting van de Vrouwestraat op de R43 niet wenselijk is. Los daarvan is BMV ook vragende partij om de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op de R43 zo zuidelijk mogelijk te maken zodat de weefzone komende vanaf de N49 langer wordt. In het huidige voorstel is de weefzone vanaf de N49 wel net voldoende.

8.3 Keuze van concept

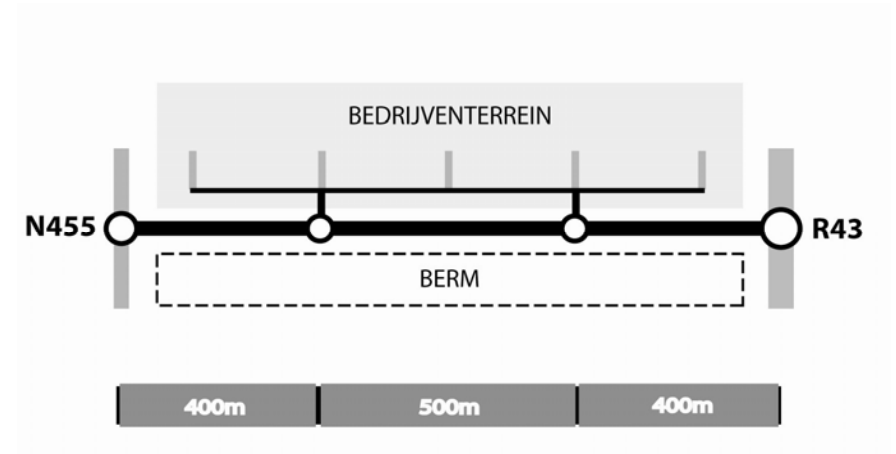
Vanuit het aspect verkeersveiligheid en rekening houdend met de menging van doorgaand verkeer en economisch verkeer, is het aangewezen het aantal mogelijke conflictpunten op de nieuwe weg te beperken en beide verkeersstromen maximaal te scheiden. Een vlotte doorstroming moet (naast ontmoedigende maatregelen in de doortocht van Balgerhoeke) het gebruik van de nieuwe weg bevorderen, zodat de verkeersleefbaarheid en het verblijfskarakter in Balgerhoeke toenemen.

Om een vlotte verkeersafwikkeling mogelijk te maken alsook vanuit het aspect veiligheid op het bedrijventerrein (bereikbaarheid hulpdiensten), is het voorzien van twee aansluitingspunten hierbij de beste oplossing.

8.4 Keuze van tracé

Rekening houdend met de afweging van de tracéalternatieven en de keuze van concept voor de ontsluitingsweg komt tracéalternatief 2 (zuidelijk alternatief) op de meeste punten naar voor als 'te verkiezen'. Het tracé is te verkiezen vanuit de aspecten voor doorgaand verkeer, inpasbaarheid, ontsluiting van het bedrijventerrein, inrichting van het bedrijventerrein en kostprijs.

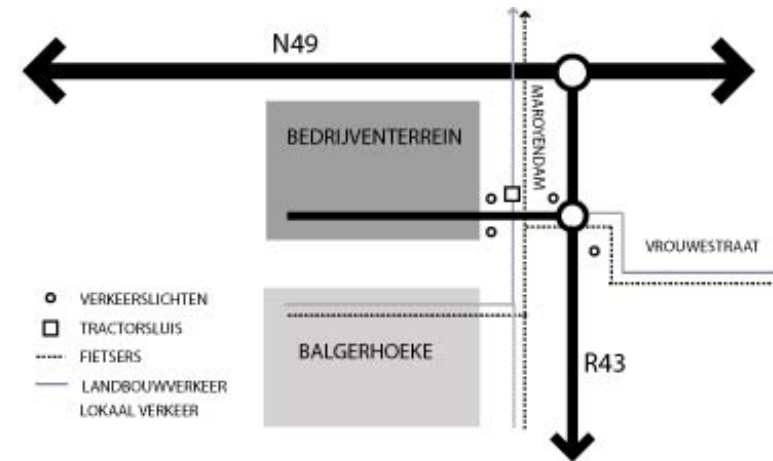
Dit tracé komt wel niet naar voor als 'te verkiezen' vanuit de betekenis voor de woonomgeving Balgerhoeke en vanuit de landbouwstructuur. Dit betekent echter niet dat het geen goede oplossing is, het betekent wel dat het, in relatie tot de andere mogelijkheden, niet 'de best mogelijke' oplossing is vanuit de woonomgeving en de landbouw. Daarom wordt in onderstaande paragraaf dieper ingegaan op beide aspecten.



8.5 Keuze aansluiting R43

Het nieuwe lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de nieuwe weg komt iets ten noorden van de huidige aantakking van de Vrouwestraat. Hierdoor wordt een weefzone voor het verkeer komende van de N49 richting R43 behouden van ongeveer 180 m. Binnen deze zone zal eveneens de uitsplitsing van het verkeer dat de nieuwe weg opwil moeten gebeuren.

Het kruispunt van de Vrouwestraat wordt afgesloten en de Vrouwestraat wordt omgeleid via de langsweg voor het onderstation van Electrabel naar het nieuwe kruispunt. Deze langsweg is wel te smal om een vlotte aansluiting voor zwaar verkeer mogelijk te maken. Bij de inrichting van het kruispunt moet verder onderzocht worden welke oplossingen hier mogelijk zijn.



Flankerende maatregelen voor landbouw en woonomgeving

Belangrijkste aandachtspunt bij het gekozen tracé is de impact op de landbouwbedrijfsstructuur en –bedrijfsvoering. Er moet dus gezocht worden naar flankerende maatregelen die de impact van de weg tot een minimum kunnen herleiden. Overleg met de betrokken landbouwers is aangewezen om de impact beter in beeld te kunnen brengen en de gepaste flankerende maatregelen uit te werken.

Mogelijkheden kunnen er in bestaan een langsweg aan te leggen, grondruil te faciliteren, een veetunnel aan te leggen, ... In samenspraak met de betrokken landbouwers moeten de verschillende mogelijkheden onderzocht worden en dienen maatregelen uitgewerkt te worden die een oplossing bieden voor de specifieke situatie van het bedrijf. De projectontwikkelaar zal dit verder behartigen. De kostprijs van de flankerende maatregelen moeten in eerste instantie bekostigd worden door de projectontwikkelaar.

Voor de woonomgeving Balgerhoeke betekent dit dat de weg niet 'extra' gebufferd wordt door het bedrijventerrein. Tussen de woonomgeving en de weg zal wel een berm aangelegd worden zoals aangegeven in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.



