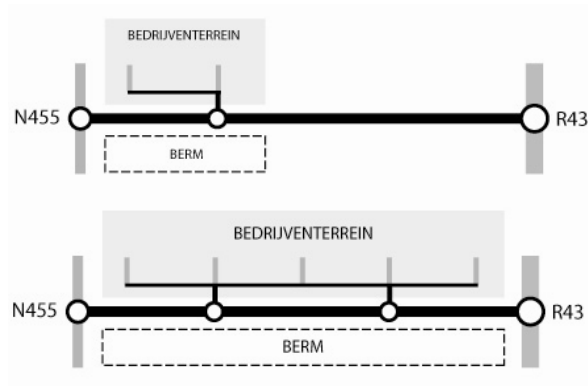


GEMENGD REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN BALGERHOEKE EEKLO

Startnota – Mobiliteitseffectenrapport
In het kader van module 2 en 14
Provinciale auditcommissie 24 augustus 2009



Veneco
Port Arthurlaan
9000 Gent

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Agentschap Infrastructuur
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Grontmij Vlaanderen
Gent, 15 juli 2009

Verantwoording

Titel : GEMENGDE REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN
BALGERHOEKE EEKLO

Subtitel : startnota

Projectnummer : 270683

Referentienummer : 270683\A\RAP\tracéstudie\nota PAC

Revisie : 5

Datum : 15 juli 2009

Auteur(s) : LCR, SDB, SDV

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	Ontwerp 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	Visie stad Eeklo	71
5.3.1.2	Verkeersleefbaarheid.....	40	8.4	Visie De Lijn	71
5.3.1.3	Verkeersveiligheid.....	40	8.5	Keuze van concept	72
5.3.2	Scenario realisatie van het streefbeeld N49	41	8.6	Keuze van tracé.....	72
5.3.2.1	Intensiteit – Capaciteit ontsluitingswegen	41	8.7	Keuze aansluiting R43.....	73
5.3.2.2	Verkeersleefbaarheid.....	44	8.8	Vertaling naar een concept voor de inrichting	75
5.3.2.3	Verkeersveiligheid.....	44	8.8.1	Type-profiel.....	75
5.4	Besluit	44	8.8.2	Interne aansluitingspunten bedrijventerrein.....	76
5.4.1	Scenario met behoud van het kruispunt N455– N49/A11 (overgangsfase)	44	8.8.3	Fietsvoorzieningen.....	76
5.4.1.1	Verkeersleefbaarheid.....	44	8.8.4	Lijnschema.....	76
5.4.2	Scenario realisatie van het streefbeeld N49	44	8.8.5	Wegbeeld.....	78
5.4.2.1	Verkeersleefbaarheid.....	44	9	Verdere procedure.....	79
5.4.2.2	Verkeersveiligheid.....	44	9.1	Module 2 en 14	79
6	RANDVOORWAARDEN	45	9.2	Koppeling met andere plannen en projecten.....	79
7	VISIE EN CONCEPT	48	10	Bijlagen	80
7.1	Rol van de nieuwe weg.....	48	10.1	Kostenraming.....	80
7.2	Concept voor de nieuwe weg.....	49	10.2	Bedrijfseconomisch verantwoord investeringsdossier.....	80
7.3	Betekenis van concept 1 tegenover 3.....	50	10.3	Verslag GBC.....	80

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 (BMV)
- 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 |

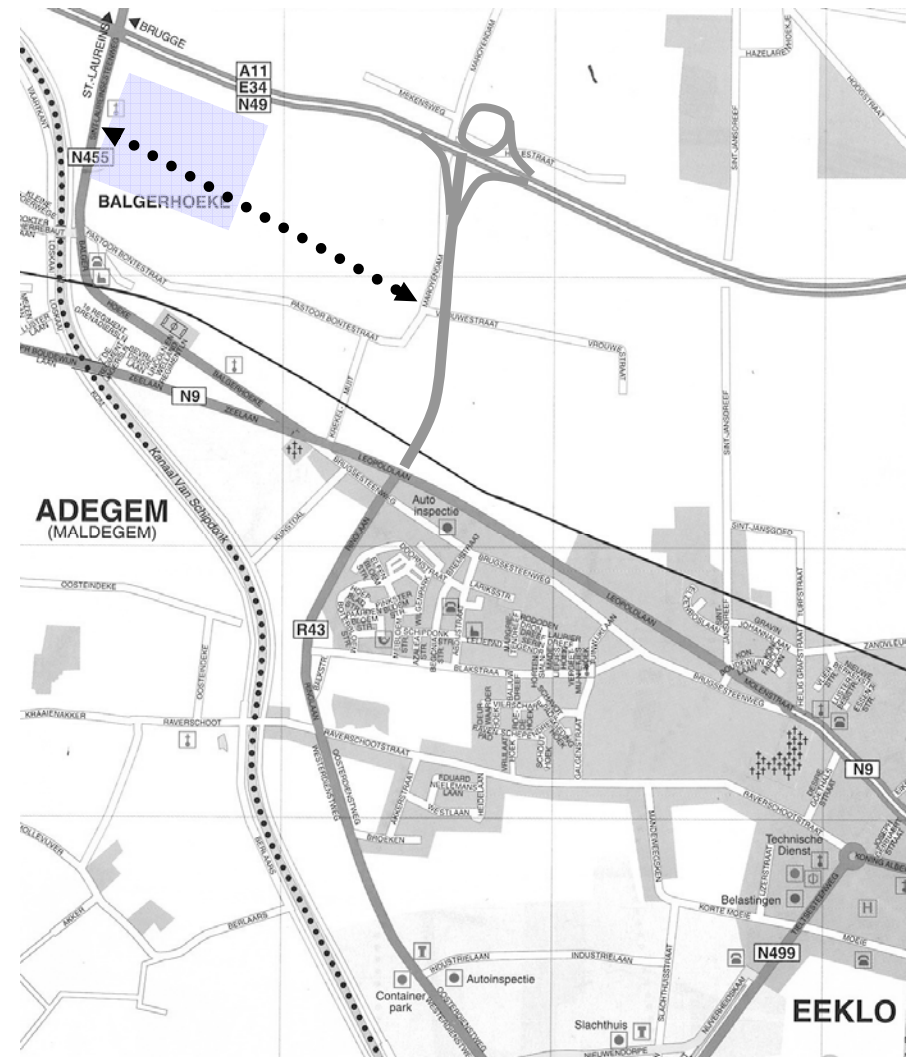
2 PROBLEEMSTELLING

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 via de R43.

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 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.

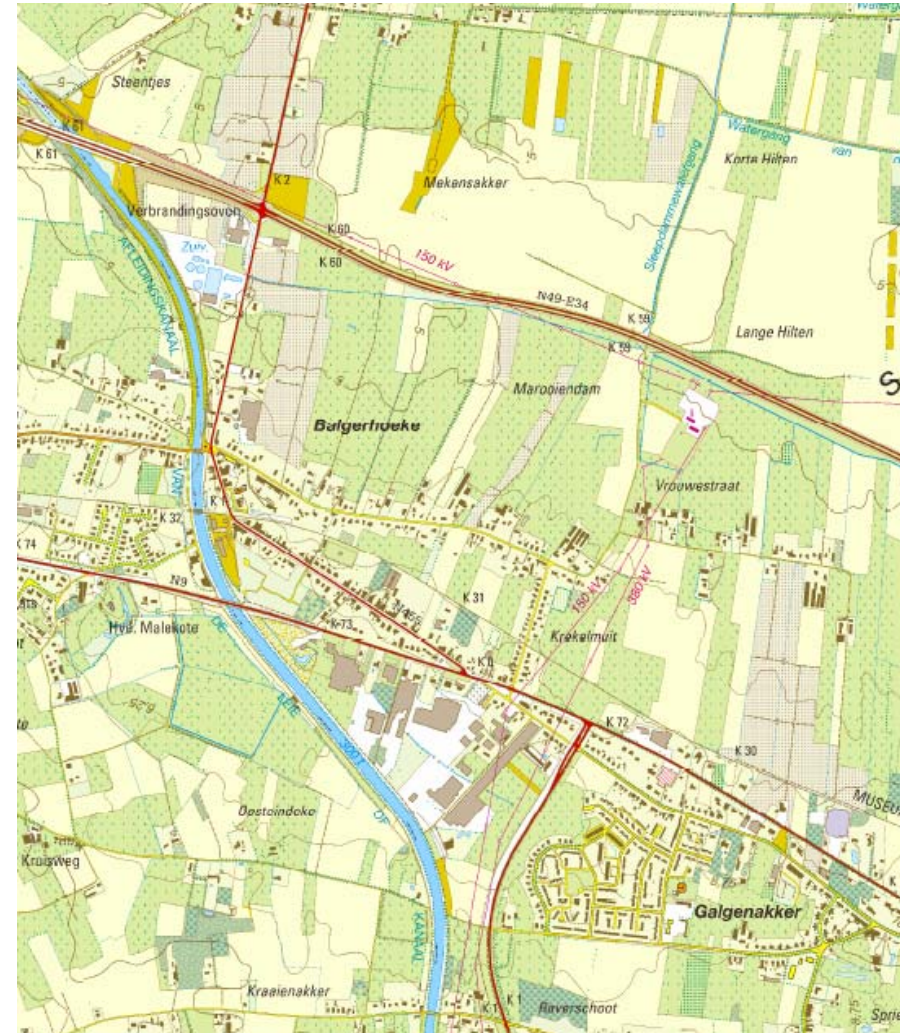


3 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED

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.

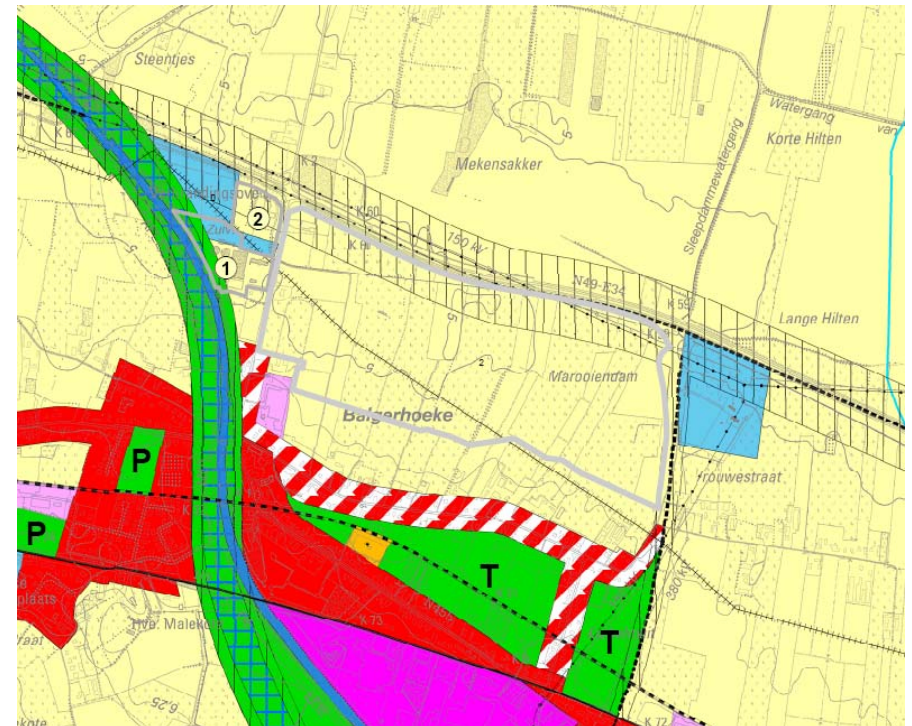
Aan de overzijde van de Sint-Laureinsesteenweg zijn twee provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen gelegen, meer bepaald PRUP RWZI Eeklo (1) en PRUP Verbrandingsoven (2), aansluitend op de zone voor openbaar nut volgens het gewestplan. Ten oosten van de R43 is een zone voor openbaar nut aangeduid voor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

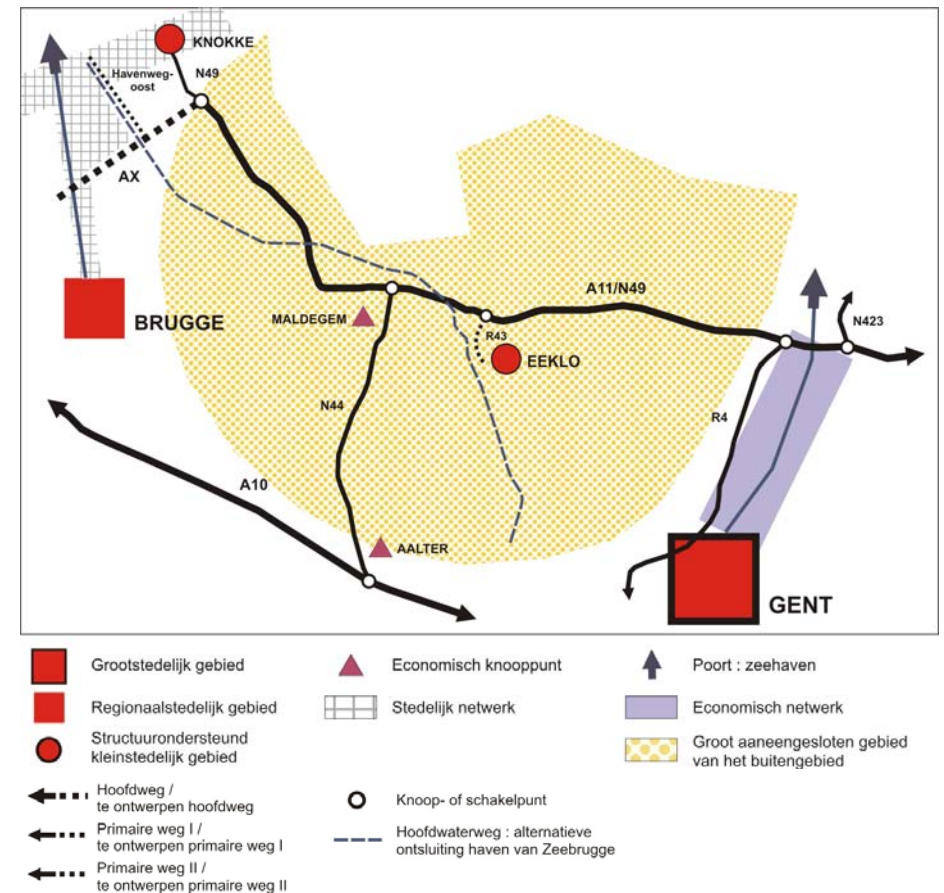
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Eeklo geselecteerd als **structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**. Volgens de beleidsvisie 'Vlaanderen, open en stedelijk' wordt een belangrijk aandeel woon-, zorg- en economische functies geconcentreerd in de stedelijke gebieden. Dit beleid staat 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 Balgerhoeke 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.

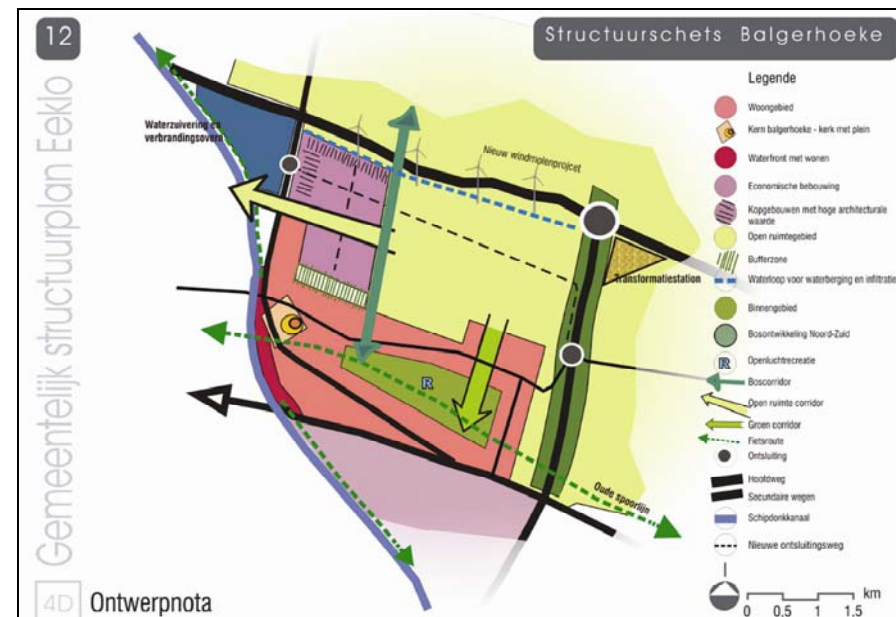
Deze ontwikkeling sluit aan op de zone van het waterzuiveringsstation en de verbrandingsoven, en dient de mogelijkheid tot synergie hiermee te benutten. De kopgebouwen dienen daarbij een hoge architecturale waarde te krijgen. Diverse openruimtecorridors met aandacht voor de landschappelijke patronen 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.

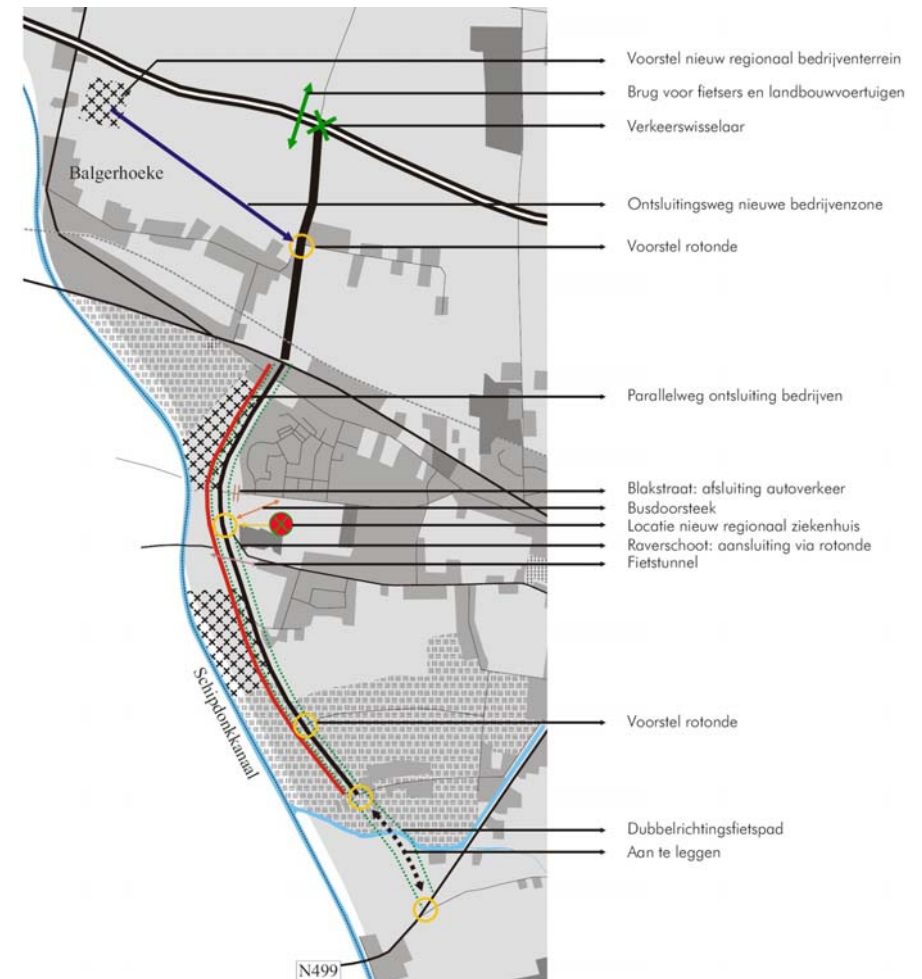


Figuur 3: Uittreksel uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Eeklo– gewenste ruimtelijke structuur Balgerhoeke

4.1.4 Mobiliteitsplan Eeklo

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

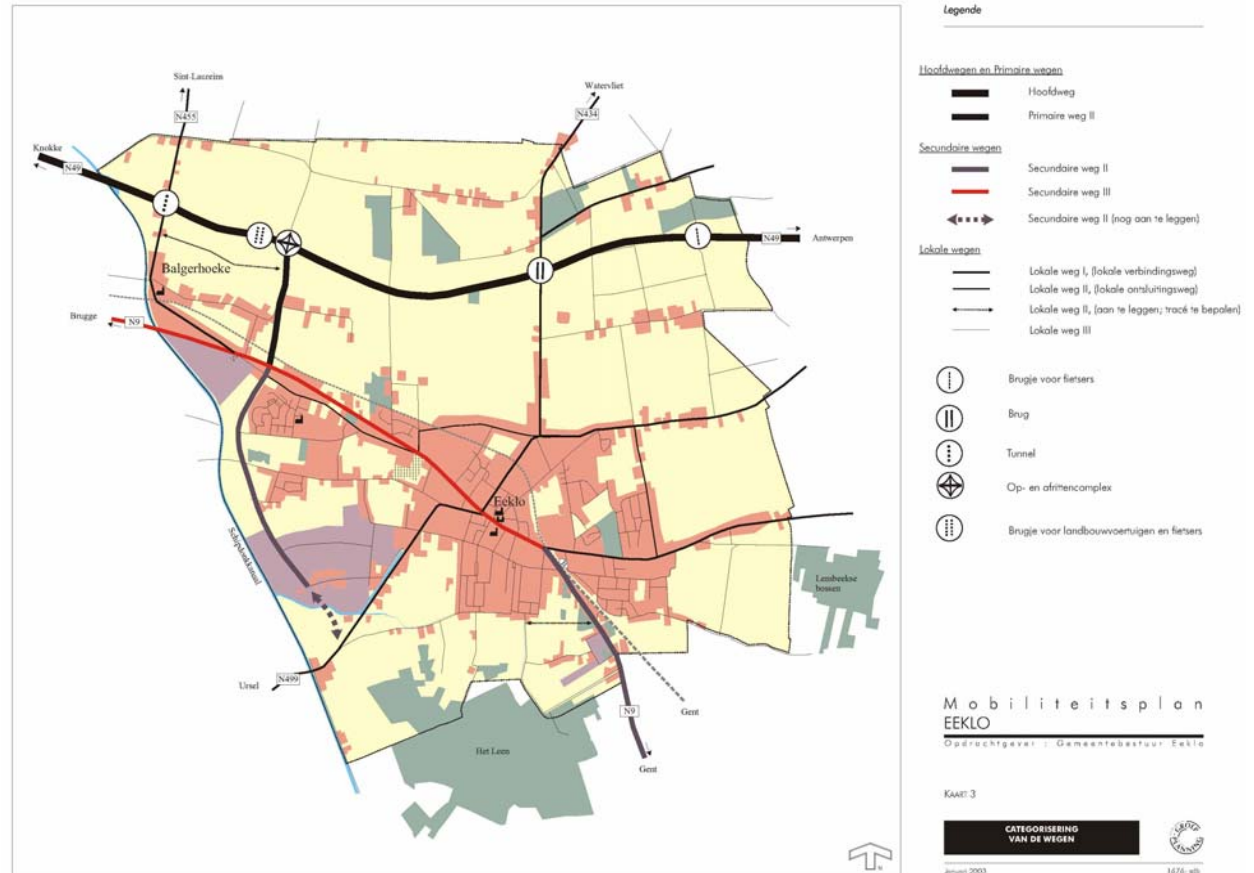
- Als een nieuw bedrijventerrein Balgerhoeke-Maroyendam wordt ontwikkeld, wordt een **ontsluitingsweg naar de R43** voorzien, waardoor het vrachtverkeer uit de kern Balgerhoeke kan geweerd worden.
- Het mobiliteitsplan geeft een insteek voor de toekomstige inrichting van de R43. Voor het noordelijk deel 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

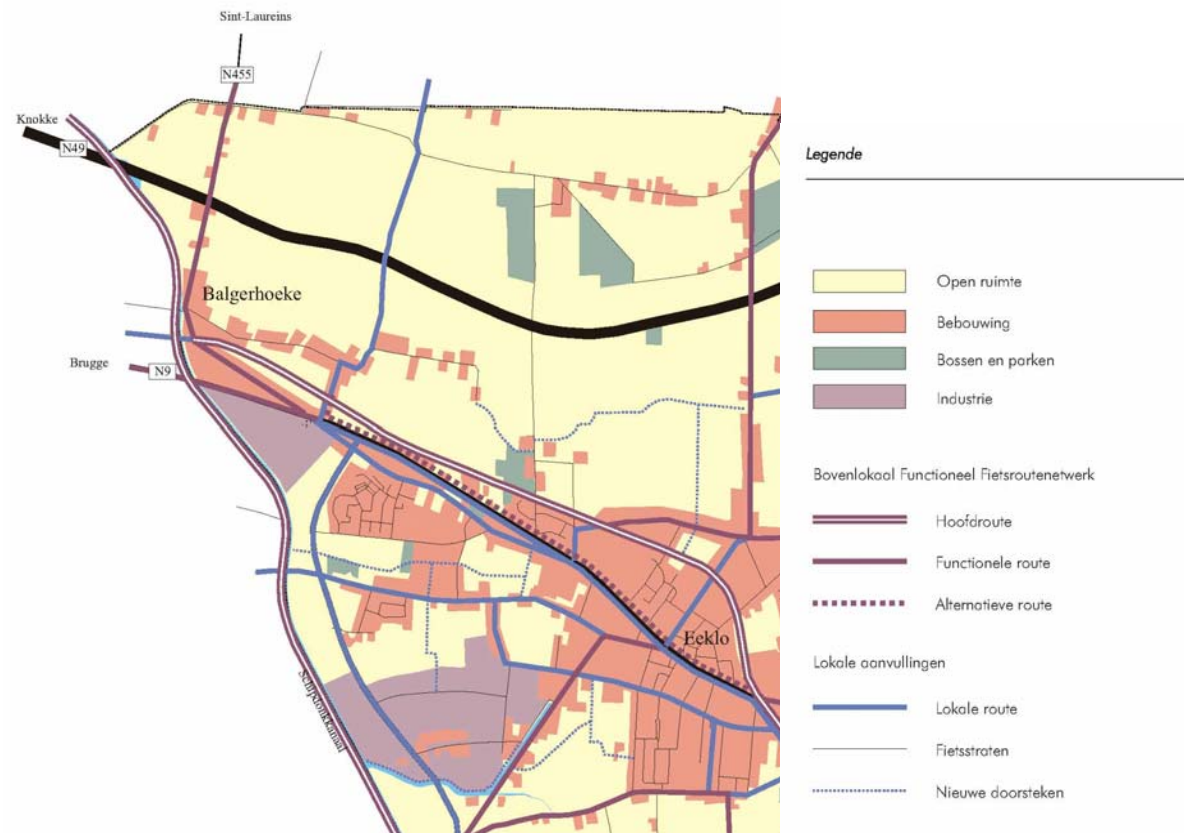


Kaart 1: Uittreksel uit het Mobiliteitsplan Eeklo – Categorisering van de wegen

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

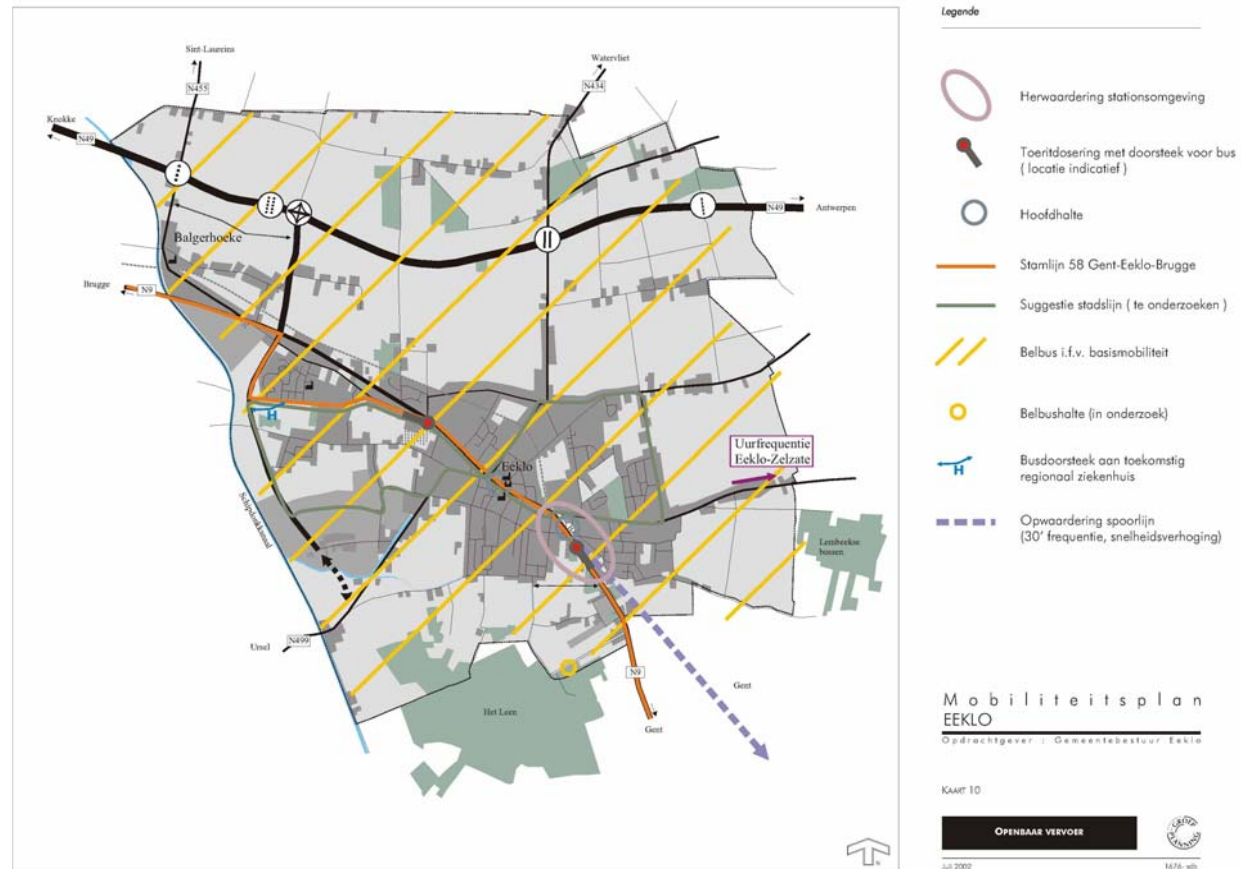
- Geselecteerde fietsroutes tussen Balgerhoeke en de stad:
 - Hoofdroute langsheen de spoorlijn (noordelijk deel Eeklo, station)
 - Alternatieve route langsheen N9 Leopoldlaan (centrale as)
 - Functionele route langsheen Sint-Laureinssesteenweg – Balgerhoeke
 - Lokale route langsheen Krekelmuit - Maroyendam



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 Ontwerp 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 langs de R43 Ringlaan, het Schipdonkkanaal, en het fietspad op de oude spoorwegberm Eeklo-Maldegem.

Gefaseerde ontwikkeling

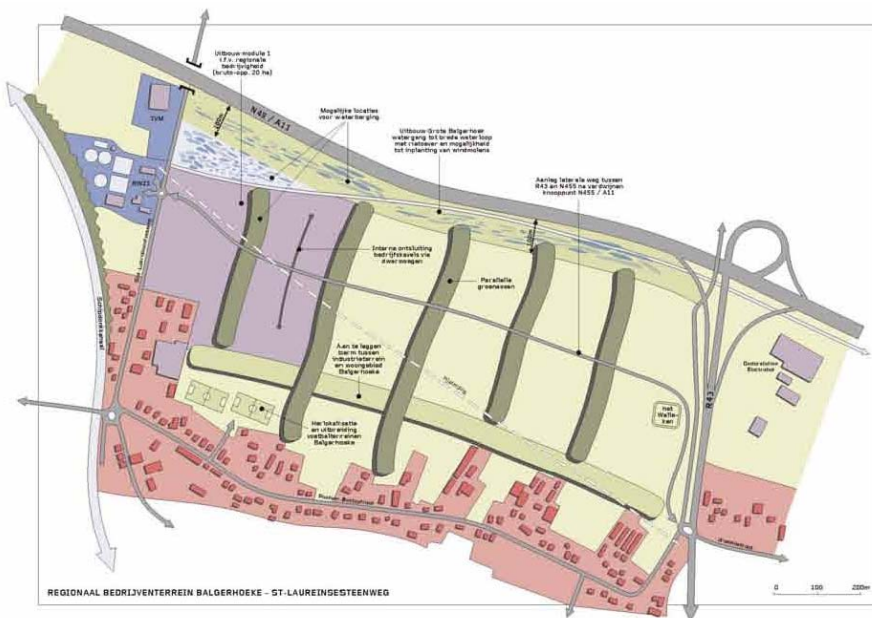
Het gebied wordt modulair ingedeeld, waardoor een verdere uitbouw van het bedrijventerrein in de toekomst mogelijk wordt. Binnen de planperiode wordt enkel de eerste module ontwikkeld met een bruto-oppervlakte van 20 ha. Het gedeelte daarbuiten wordt bijgevolg bestemd als bouwvrij agrarisch gebied. Deze 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

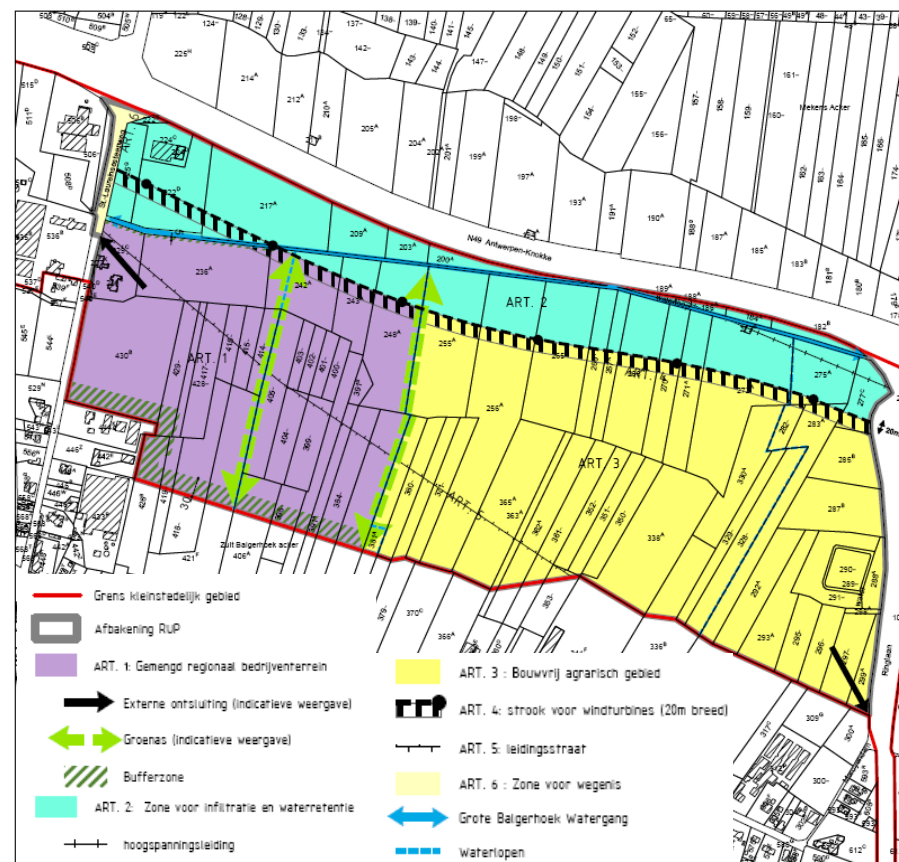
Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein worden de volgende duurzame principes vooropgesteld:

- 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 bedrijventone



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



Figuur 6: Uittreksel van het ontwerp 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.



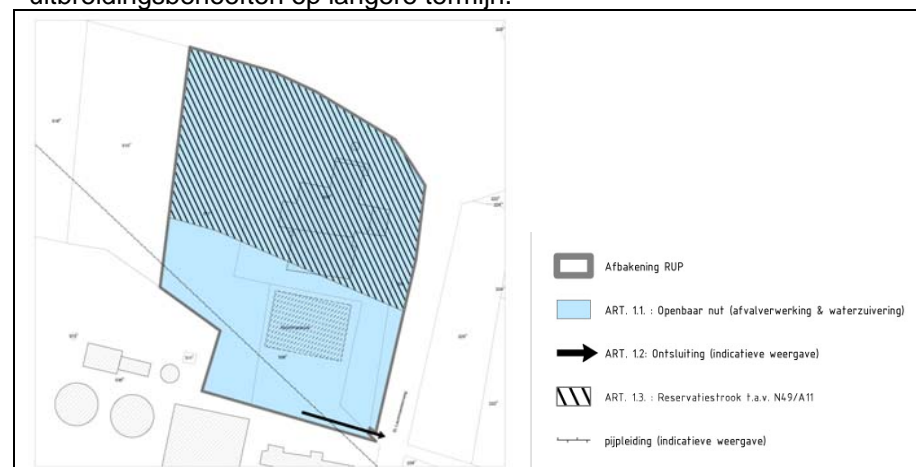
Kaart 4: Uittreksel uit het PRUP RWZI Eeklo – Grafisch plan

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-Laureinssteenweg', 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 gepoeturd 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.

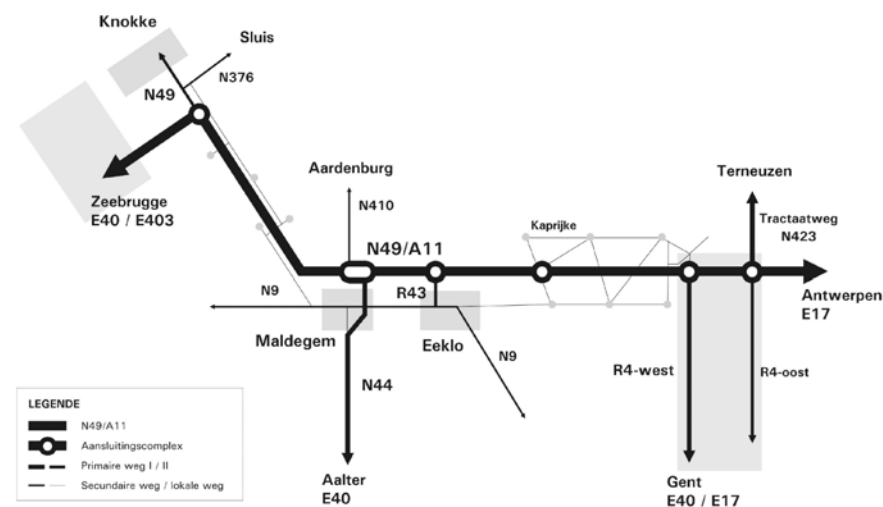
Het streefbeeld doet uitspraken over het gewenste profiel van de weg, de plaats en vormgeving van aansluitingscomplexen, de rol van het onderliggend wegennet en de ruimtelijke inpassing van de weg.

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.

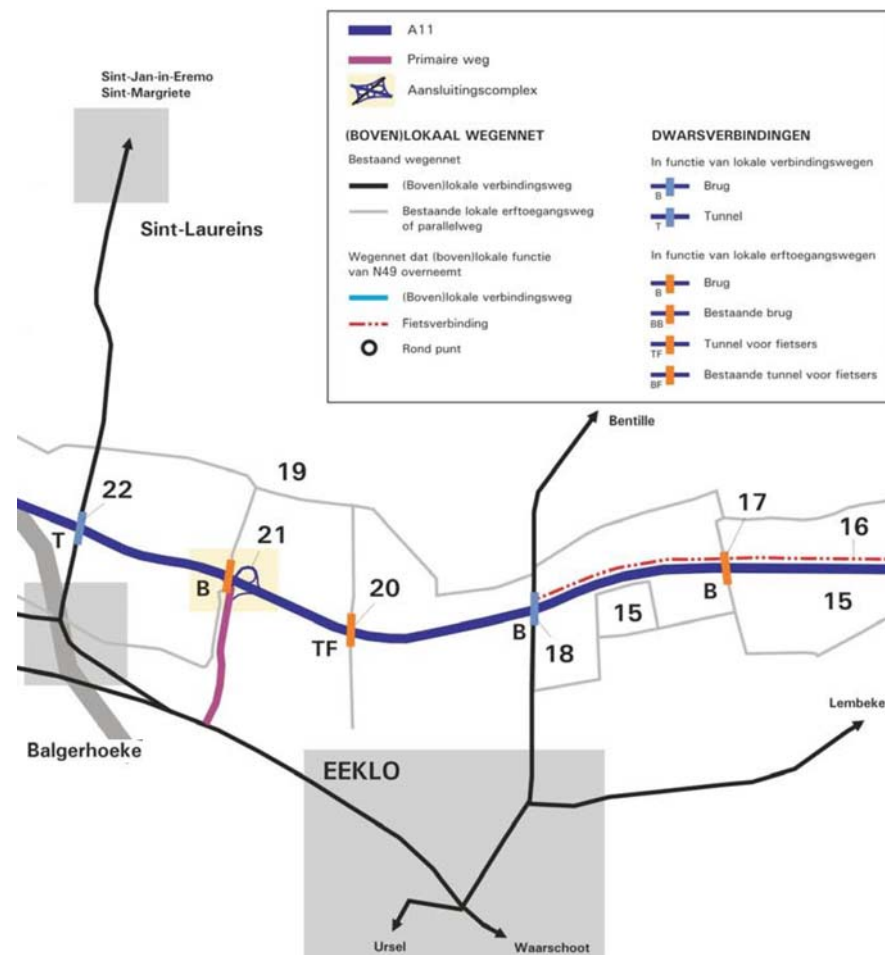
Om de rol als hoofdweg te kunnen vervullen, wordt het aantal aansluitingscomplexen op de N49/A11 beperkt. Het enige overblijvende aansluitingscomplex op het grondgebied van Eeklo is het knooppunt met de R43. Dit knooppunt vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Eeklo 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

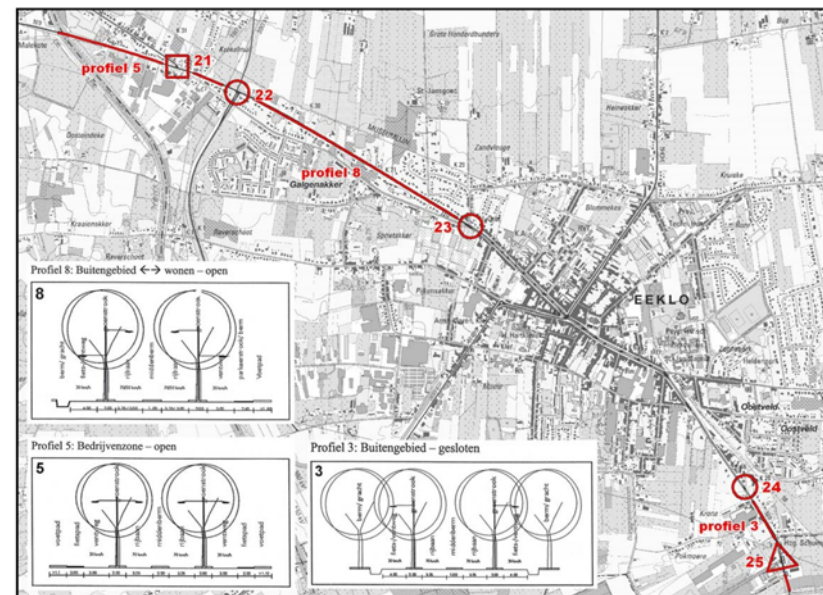
4.3.3 Streefbeeld N9

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, ...).

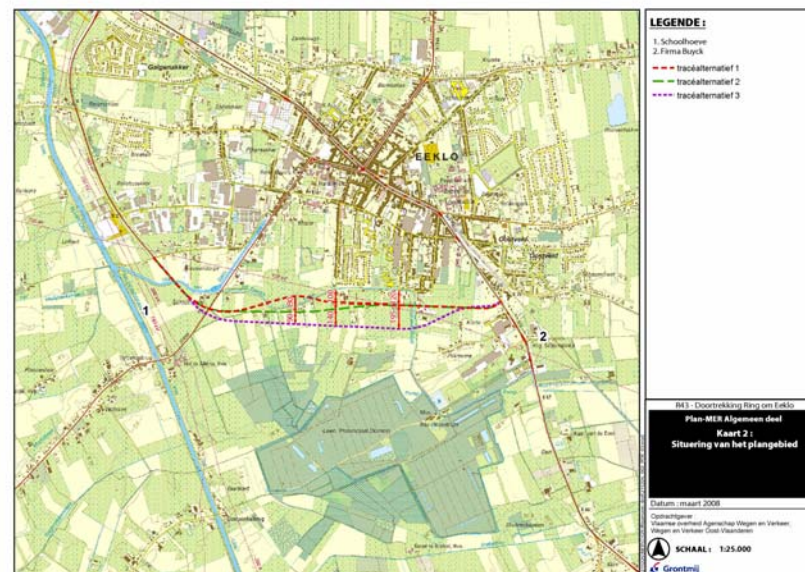
Verder wordt een hoge brug voorzien om de Vaart van Eeklo te kruisen en een vlotte toegankelijkheid van de jachthaven te kunnen garanderen. En wordt een onderdoorgang voorzien onder de R43 ter hoogte van de kruising met de fietsstructuur.

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 variatie (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 variatie (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 variatie ten zuiden van Het Leen. Bij deze variatie kan de R43 als potentiële grens functioneren van het stedelijk gebied (infrastructuur als grens).

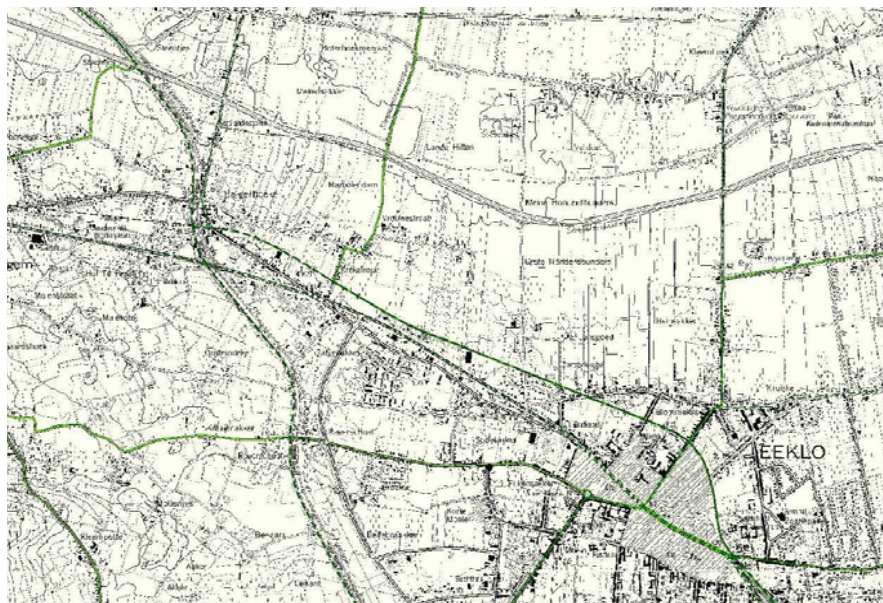


Kaart 7: Uittrekel uit de Tracéstudie R43 doortrekking Ring om Eeklo – Situering van het plangebied

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-blaauwe 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.

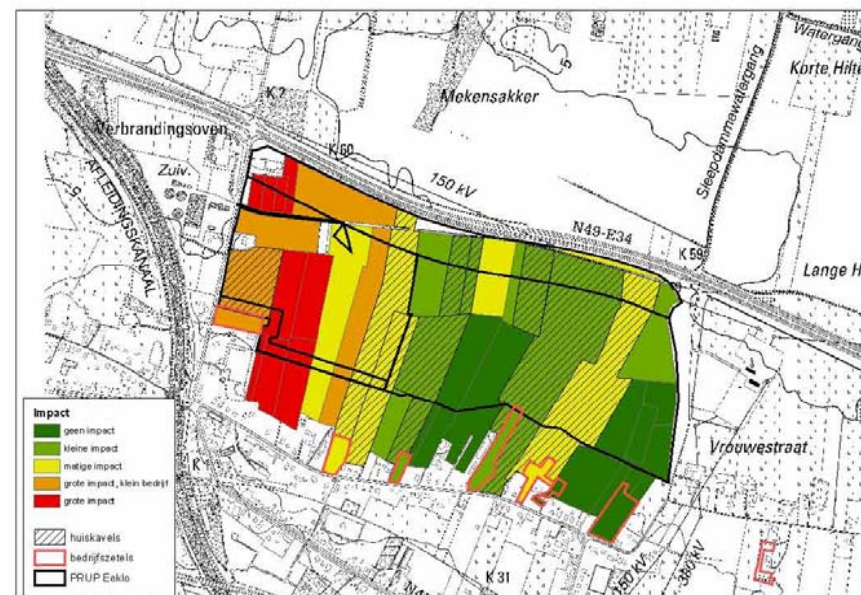
De plaatsing van windmolens voegt een extra dimensie toe aan de hoogdynamische ligging en uitstraling van deze plek.

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.

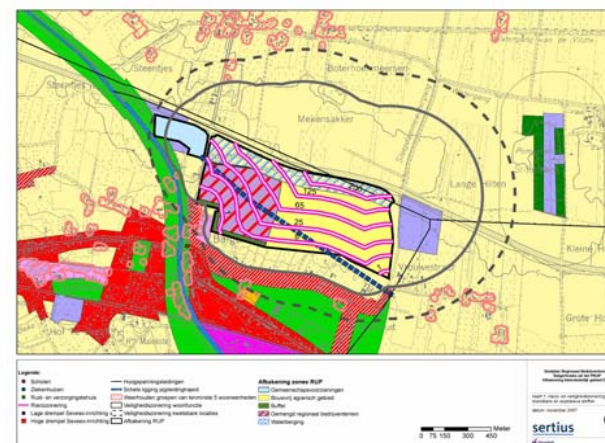
4.3.8 Ruimtelijk veiligheidsrapport Regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke

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.

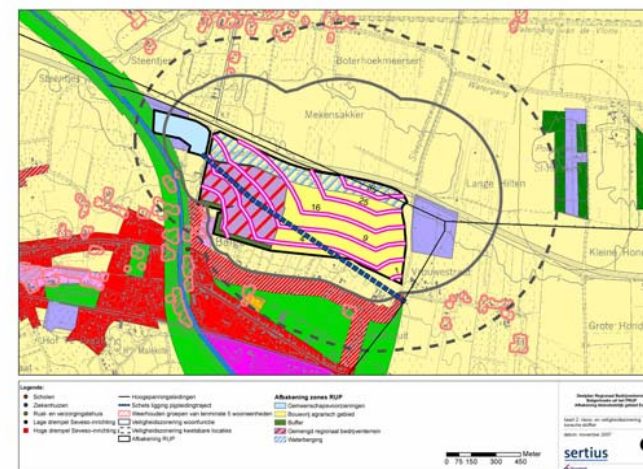
De draagkracht van het bedrijventerrein t.a.v. de externe risico's wordt gekwantificeerd d.m.v. de risicozonering die op een plattegrond is gevisualiseerd.

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 MOBILITEITSPROFIEL

5.1 Bereikbaarheidsprofiel – huidige toestand

5.1.1 Auto- en vrachtverkeer

Beschrijving van de huidige wegvakken

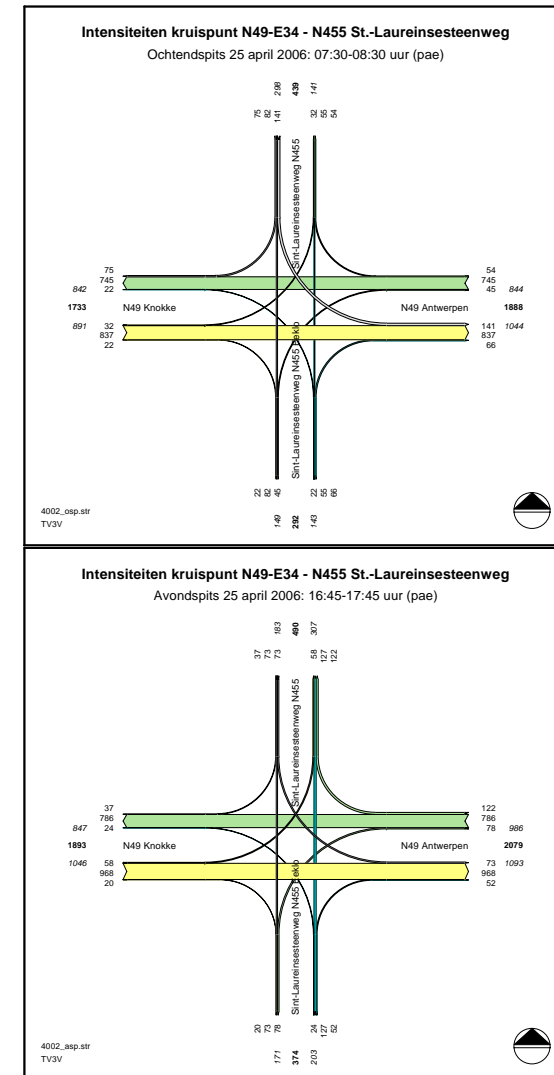
De N455 Sint-Laureinsesteenweg is een 2x1-weg met een beperkt aantal kruispunten en een scheiding van verkeersdeelnemers. De praktische capaciteit bedraagt 1.000 voertuigen/uur/richting.

Verkeersintensiteiten

In april 2006 werd in het kader van TV3V een occasionele verkeerstelling gehouden op het kruispunt N49 – N455 Sint-Laureinsesteenweg. Tijdens het drukste uur van de avondspits rijden in de N455 Sint-Laureinsesteenweg (wegvak ten zuiden van de N49) richting N49 203 pae. In de andere richting werden 171 pae³ geteld. Uit de verkeerstellingen blijkt dat de N455 Sint-Laureinsesteenweg een 2x1-weg, in de huidige toestand, in de richting van de N49 nog over voldoende restcapaciteit beschikt (82%). In de andere richting bedraagt de restcapaciteit 80%.

Agentschap Infrastructuur beschikt over een permanente telpost op de R43 (tussen de N9 en N49). Uit de telgegevens (mei-juni 2007) blijkt dat tijdens het avondspitsuur in beide richtingen evenveel pae rijden. De verkeersintensiteiten schommelen rond 398 pae/ avondspitsuur.

³ Personenwagenequivalent; 1 personenwagen = 1 pae; 1 vrachtwagen = 2 pae (indien tonnage onbekend)



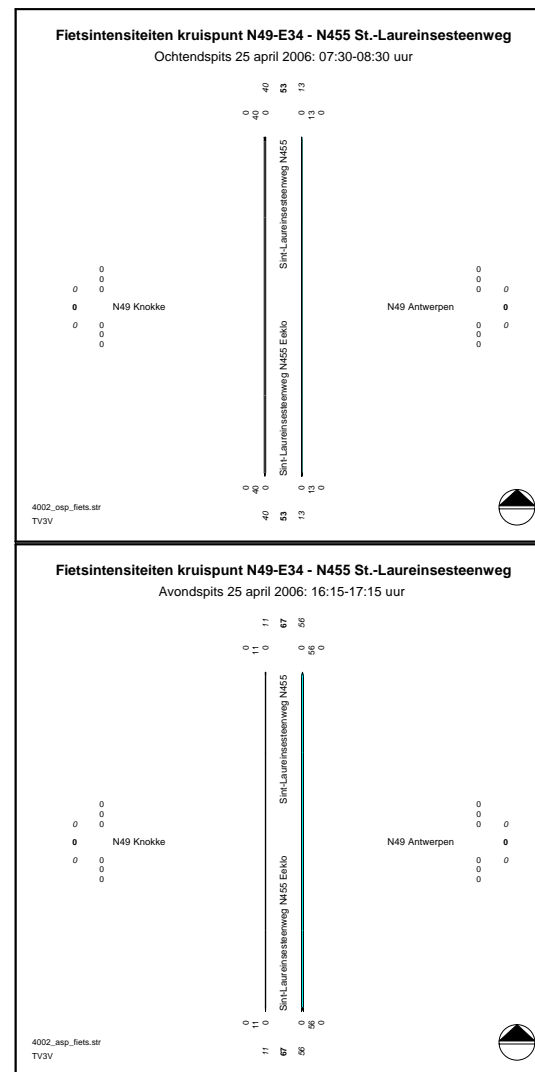
5.1.2 Fietsverkeer

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).



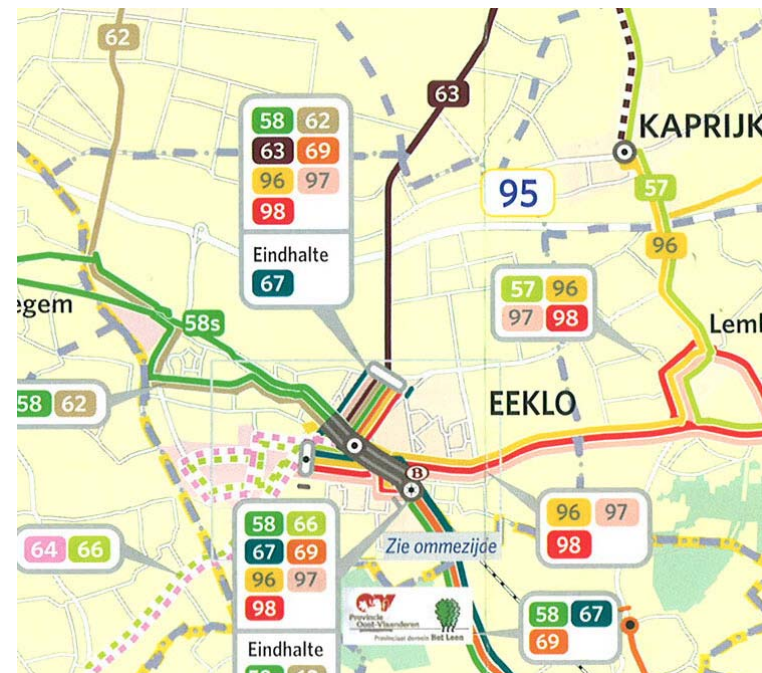
5.1.3 Openbaar vervoer

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 verkeersstellingen 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 gegenereerde 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 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="891 277 2029 370">• 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

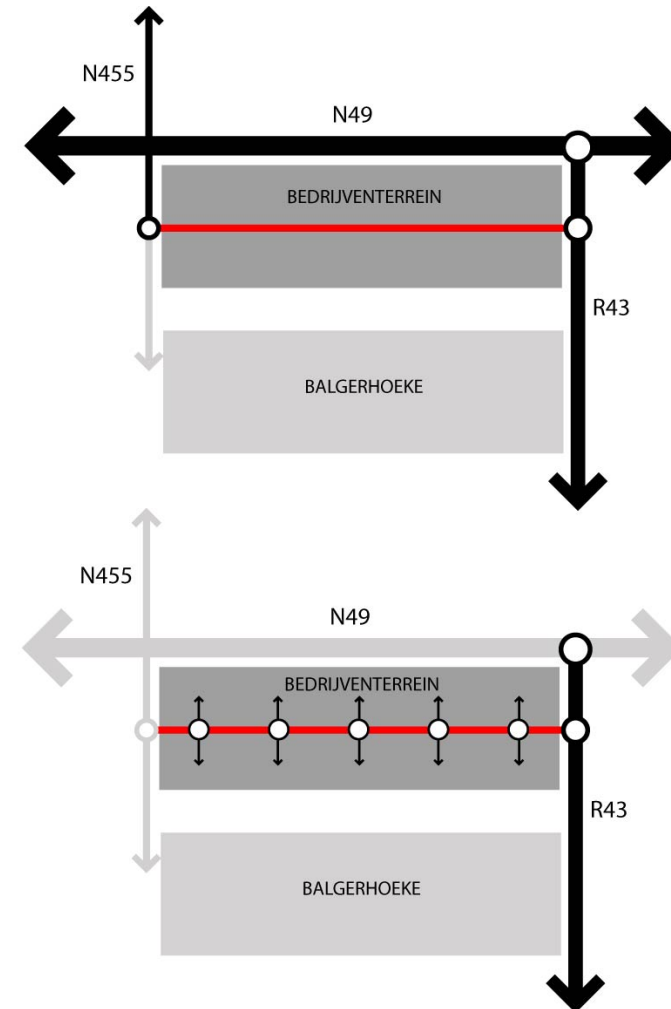
De nieuwe weg heeft een verdeelfunctie op het niveau van het bedrijventerrein. De weg ontsluit het bovenlokaal bedrijventerrein. Op het niveau van het bedrijventerrein is dit herkomst/bestemmingsverkeer. De weg kan door de ontsluitende rol ook een beperkte betekenis hebben voor intern verkeer op het 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.



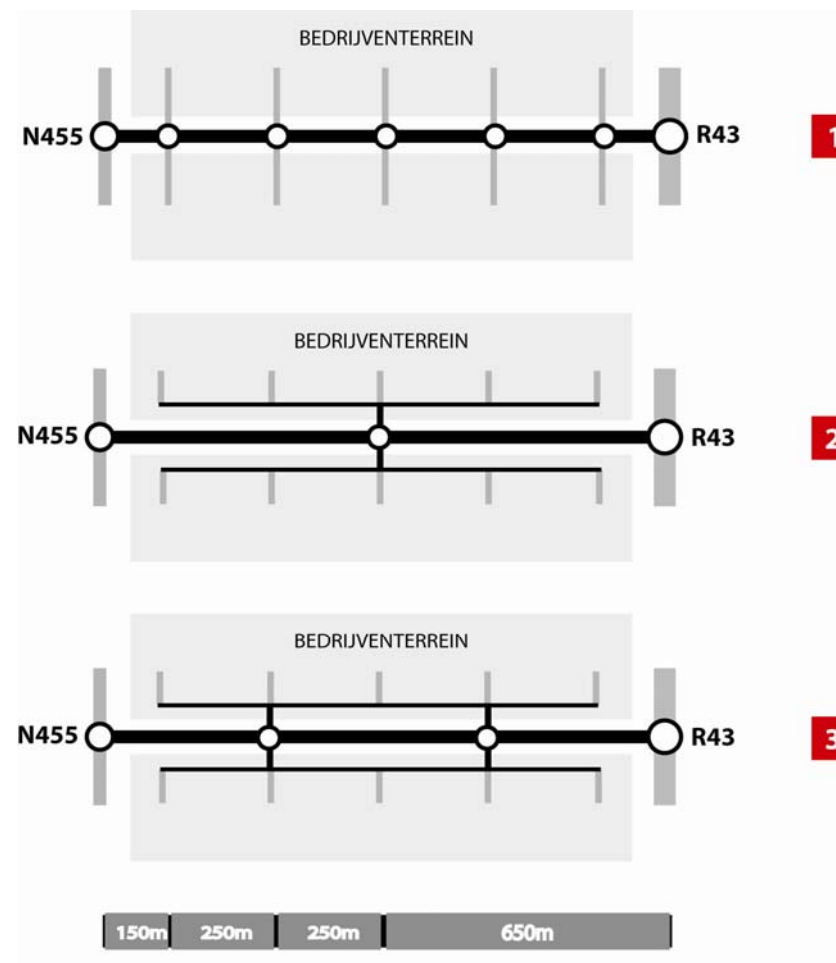
7.2 Concept voor de nieuwe weg

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 een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein)(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

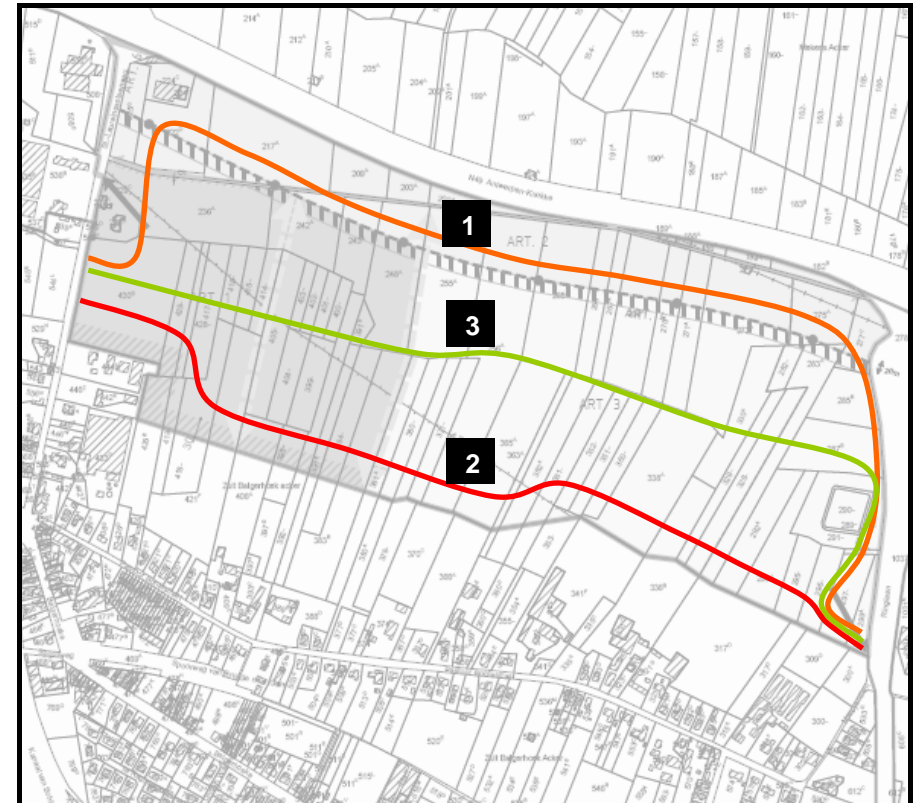
	Concept 1	Concept 2 en 3
Ontsluiting bedrijventerrein	Het bedrijventerrein ontsluit via rechtstreekse, dwarse toegangen op de nieuwe weg. Op die manier functioneert de nieuwe weg eveneens deels als interne ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.	In het tweede en derde concept ontsluit het bedrijventerrein 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




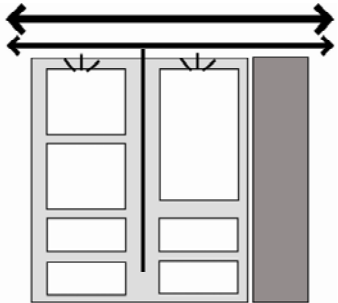
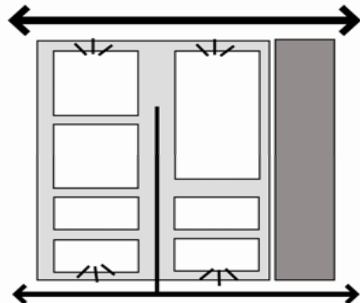
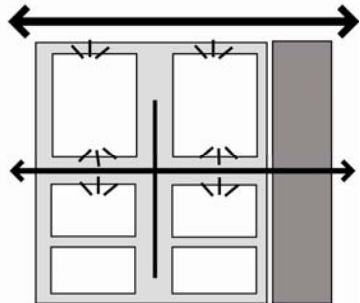
7.5 Betekenis van de drie alternatieven

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

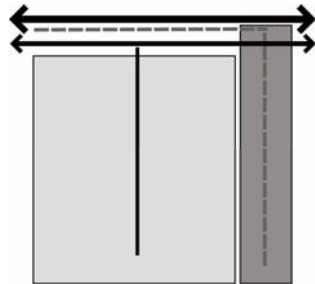
Het te verkiezen alternatief wordt telkens aangeduid met een **X**.

	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> 

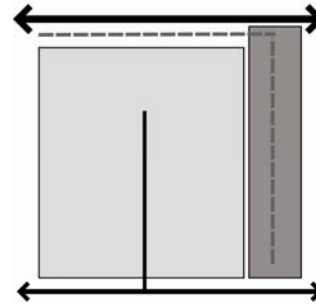
Tracéalternatief 1

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



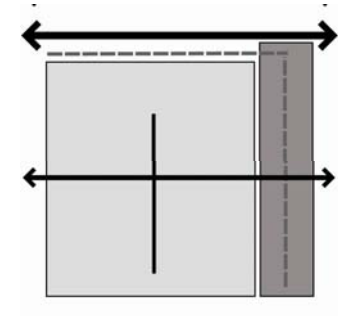
Tracéalternatief 2

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



Tracéalternatief 3

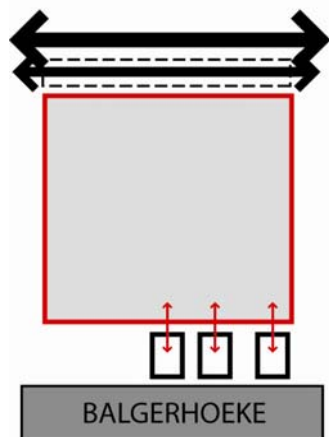
Water- en groenstructuren worden gedwarsd door de wegenstructuur. Geen interferentie met de waterretentiezone.



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

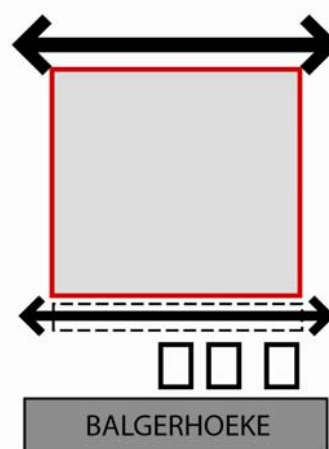
Tracéalternatief 1

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.



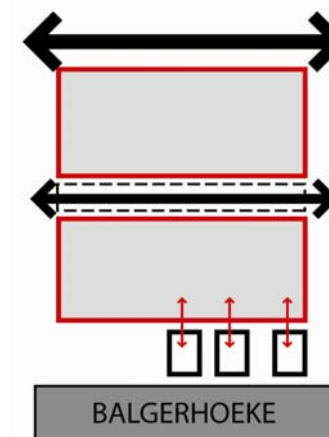
Tracéalternatief 2

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.

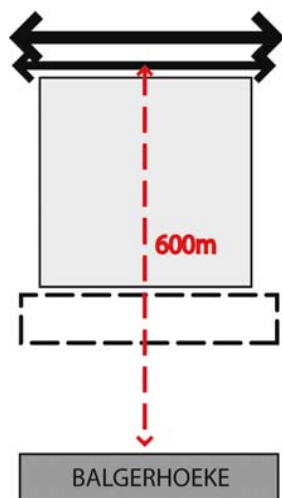


Woonomgeving Balgerhoeke

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

Tracéalternatief 1

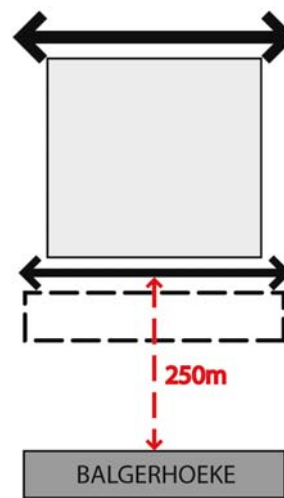
X Weg ligt het verst van de woonomgeving verwijderd en wordt volledig gebufferd door het bedrijventerrein. (grootte-orde 600m tot de Pastoor Bontestraat)



Lengte tracé ongeveer 1800 m

Tracéalternatief 2

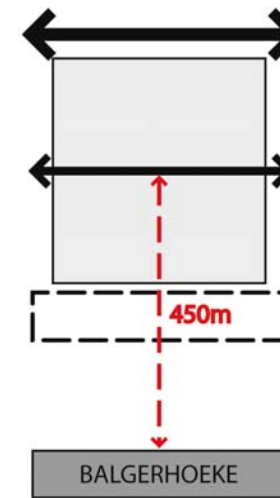
Weg ligt het dichtst bij de woonomgeving maar wordt nog gebufferd door het aanleggen van een berm tussen de weg en de woonomgeving. (grootte-orde 250m tot de Pastoor Bontestraat)



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 wegenis van het bedrijventerrein kan opgevangen worden op openbaar domein.

Conclusie

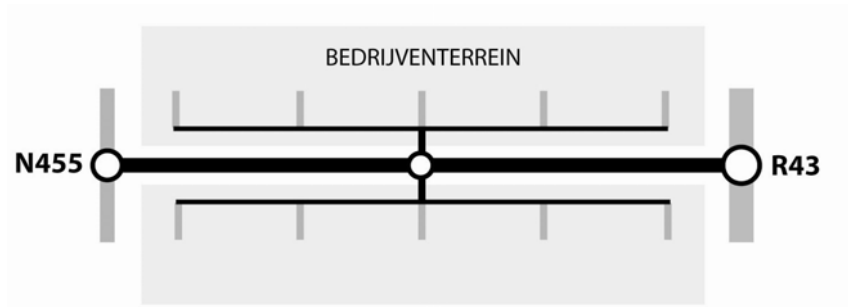
Rekening houdend met de afweging op basis van zowel verkeerskundige, ruimtelijke, milieukundige en economische aspecten blijkt tracéalternatief 2 (zuidelijke variante) de meest aangewezen variante. Door een verschuiving van de aantakking op de rotonde in zuidelijke richting kan de weg recht aantakken 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.

7.7.2 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.

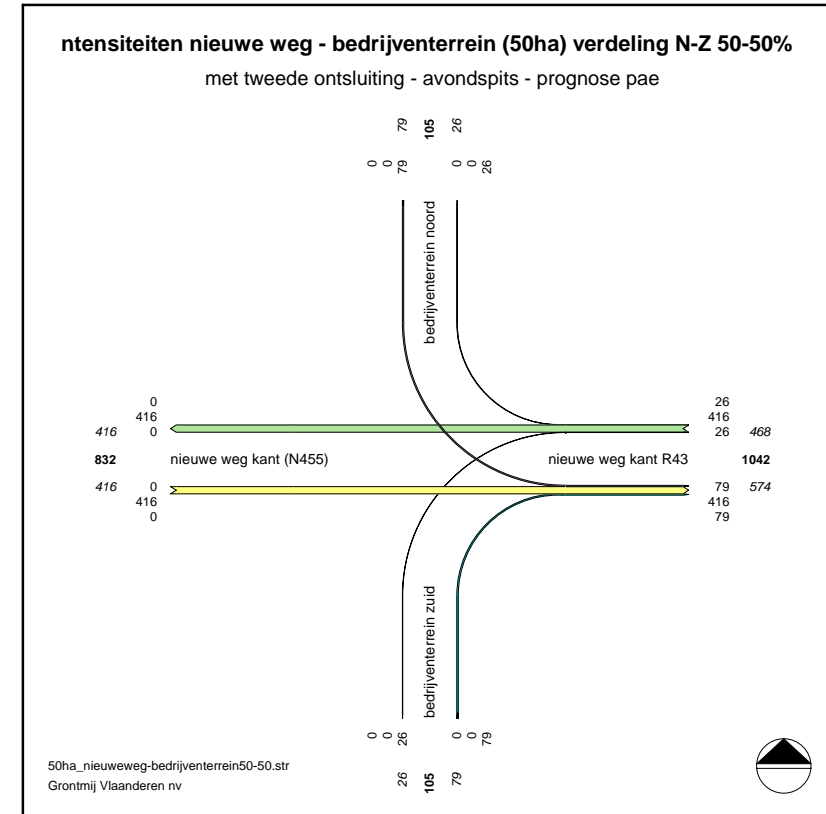
Tabel 13 Matrix met toetsing van de verliestijden tijdens avondspits (acceptabel / maatregel) aan de hand van de methode van Harders bij ontwikkeling van het volledige plangebied

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.

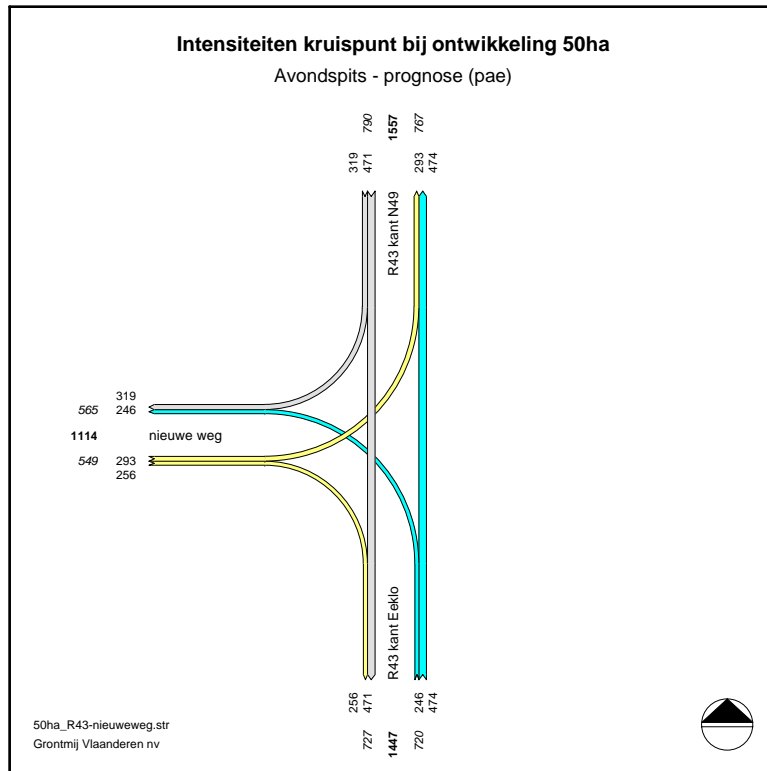


Figuur 15: Inschatting intensiteiten bij ontwikkeling van bedrijventerrein (50% ten noorden -50% ten zuiden) bij twee kruispunten – kruispunt nabij R43

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.

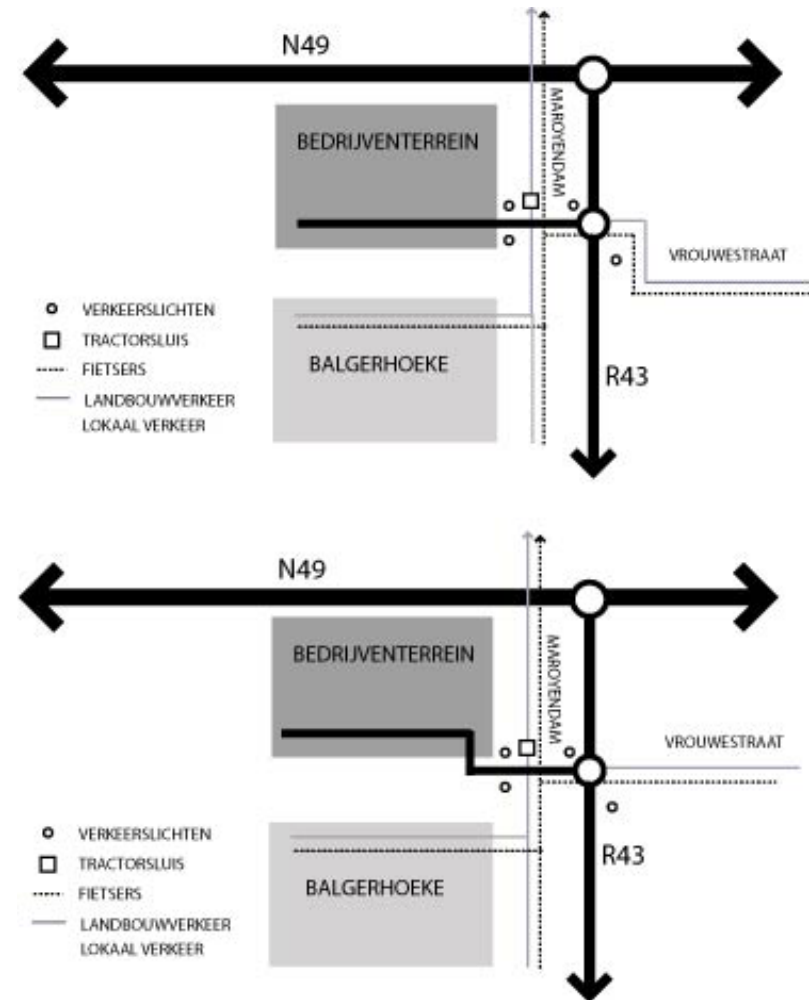
Ten noorden van Vrouwestraat met aansluiting Vrouwestraat

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.

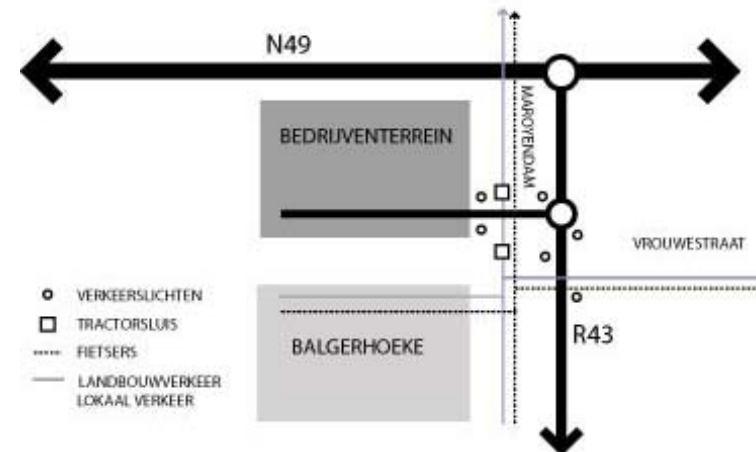
Ter hoogte van de Vrouwestraat

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.

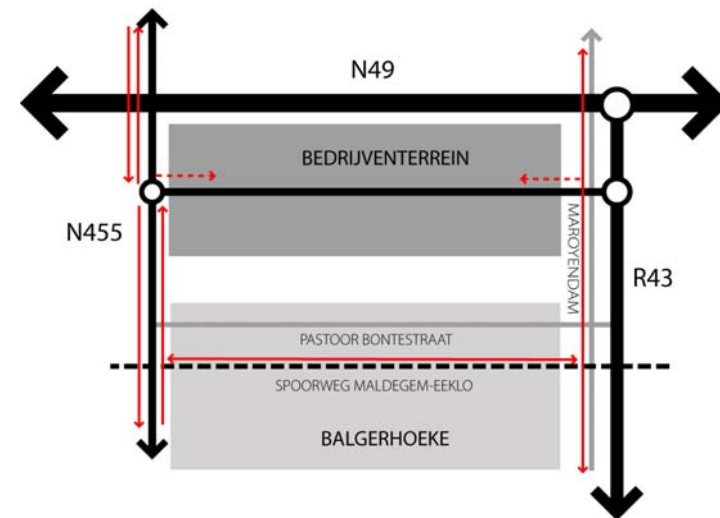


7.9 Concept voor de fietsverbindingen

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 via de langsweg naar het nieuwe kruispunt. 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 MBV 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 Visie stad Eeklo

De stad stelt dat de drie tracés onderworpen zijn aan acht beoordelingscriteria waarbij tracé 2 (meest zuidelijke variante) het best scoort. Vier leden van het college van burgemeester en schepenen (burgemeester Loete, schepenen Van den Driessche, schepenen De Coninck en schepenen Smessaert) onderschrijven de conclusie van de gemeentelijke begeleidingscommissie (waarop ze aanwezig waren) en uiten hun voorkeur voor tracé 2, zuidelijke variant als het meest gunstige tracé mits flankerende maatregelen voor de landbouw op te nemen. Tracé 2 is de minst lange weg (met hiermee ook de minste grondinname) en de aansluiting met de R43 is het gemakkelijkst te realiseren. Het opnemen van een 'bermbescherming' voor de woonkern Balgerhoeke is een positief punt. Twee leden van het college van burgemeester en schepenen (schepenen Van de Velde en schepenen Matthijs waren niet aanwezig op de gemeentelijke begeleidingscommissie) onderschrijven de conclusie van de gemeentelijke begeleidingscommissie niet volledig. Zij wensen op te merken dat het noordelijk tracé (tracé 1) een gelijkwaardig alternatief is aan het zuidelijke tracé (tracé 2); bovendien wensen ze een keuze voor een tracé met een groot maatschappelijk draagvlak (met aandacht voor bewoners- en landbouwersbelangen). Eén lid van het college (schepenen Depuydt) was afwezig tijdens de zitting van het college van 22 juni 2009. Betrokkene was wel aanwezig tijdens de bijeenkomst van de gemeentelijke begeleidingscommissie en onderschreef de conclusie van deze gemeentelijke begeleidingscommissie.

8.4 Visie De Lijn

Momenteel wordt het gebied bediend door de buslijn op de Sint-Laureinsesteenweg. De frequentie van die buslijn is echter niet optimaal voor de bediening van het bedrijventerrein. De bediening door openbaar vervoer wordt op dit moment best verzorgd door het belbussysteem. Op termijn, wanneer 50 ha bedrijventerrein zou ontwikkeld worden, kan de bediening door een buslijn mogelijks een haalbare kaart worden voor De Lijn.

8.5 Keuze van concept

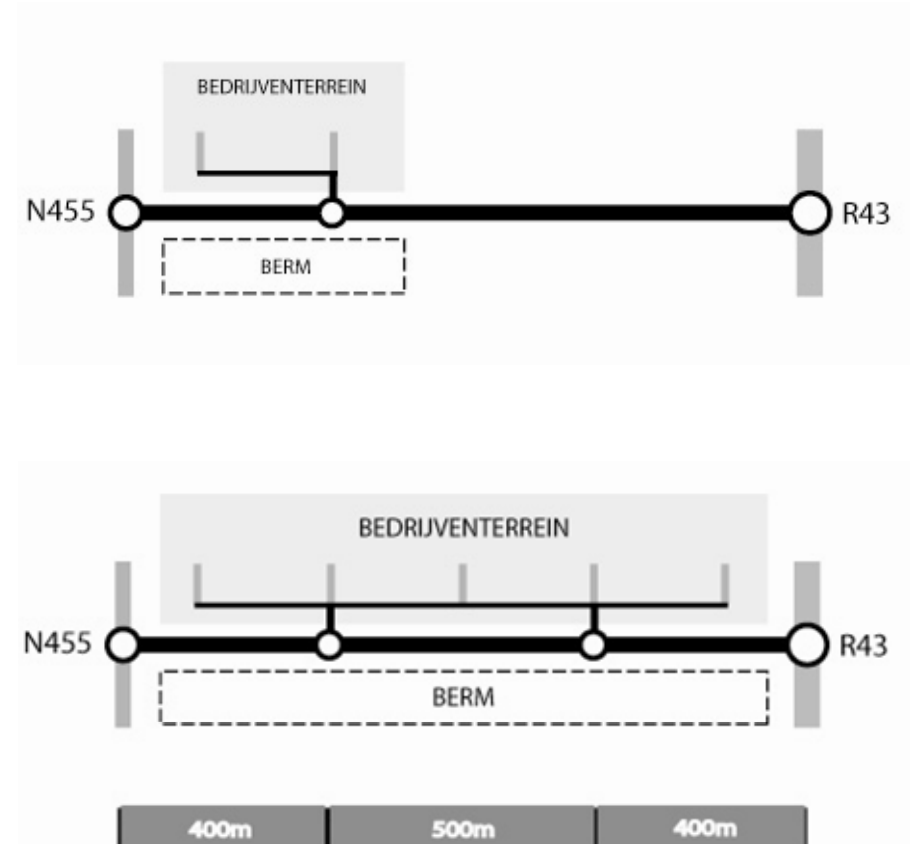
Vanuit het aspect verkeersveiligheid en rekening houdend met de menging van doorgaand verkeer en economisch verkeer, is het aangewezen het aantal mogelijke conflictpunten op de nieuwe weg te beperken en beide verkeersstromen maximaal te scheiden. Een vlotte doorstroming moet (naast ontmoedigende maatregelen 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 (op termijn) hierbij de beste oplossing. In eerste fase wordt dus één aansluitingspunt voor het bedrijventerrein voorzien.

8.6 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 en dat flankerende maatregelen aangewezen zijn. Daarom wordt in onderstaande paragraaf dieper ingegaan op beide aspecten.



8.7 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.

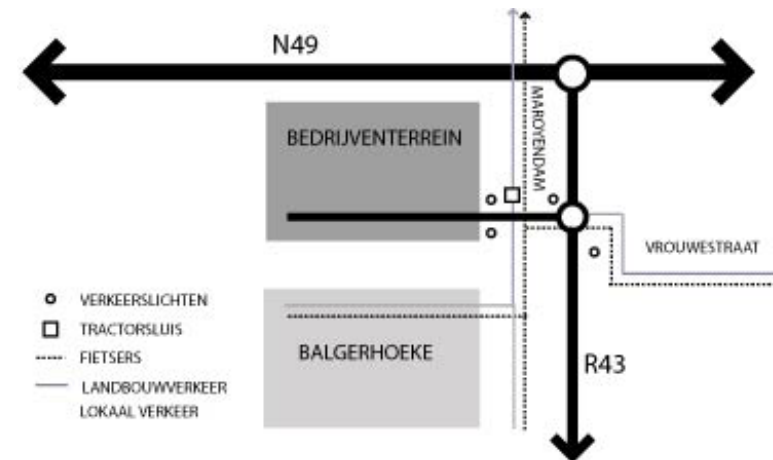
Het kruispunt van de Vrouwestraat wordt afgesloten en de Vrouwestraat wordt omgeleid via de langsweg voor het onderstation van Electrabel naar het nieuwe kruispunt. Deze langsweg is momenteel wel te smal om een vlotte aansluiting voor zwaar verkeer mogelijk te maken. Bij de inrichting van het kruispunt 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 landbouwer(s) 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 landbouwer(s) 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.





8.8 Vertaling naar een concept voor de inrichting

8.8.1 Type-profiel

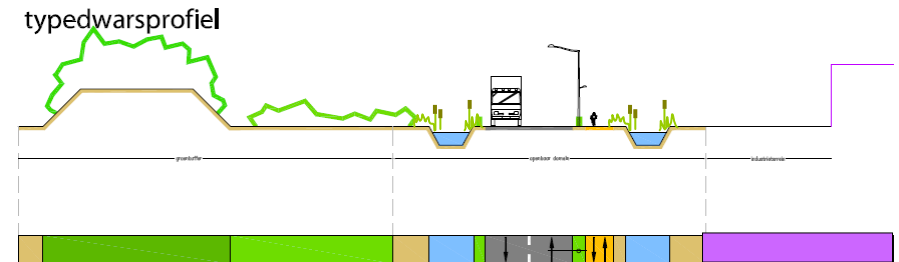
Rekening houdend met de te verwachten intensiteiten op de nieuwe weg, rekening houdend met geplande ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen zijnde de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein van 20 ha met mogelijke uitbreiding in de toekomst tot 50 ha en de ondertunneling van de Sint-Laureinsesteenweg (cfr. hoofdstuk 5, mobiliteitsprofiel), volstaat een 2x1-profiel, zoals op het bestaande tracé van de N455 Sint-Laureinsesteenweg.

De toekomstige maatgevende intensiteiten (avondspits op een weekdag) worden ingeschat tussen 350 en 450 pae/uur per richting. De praktische capaciteit van een 2x1-weg zonder individuele erftoegangen en een beperkt aantal aansluitingspunten wordt geraamd tussen 1.000 en 1.200 pae/uur per richting.

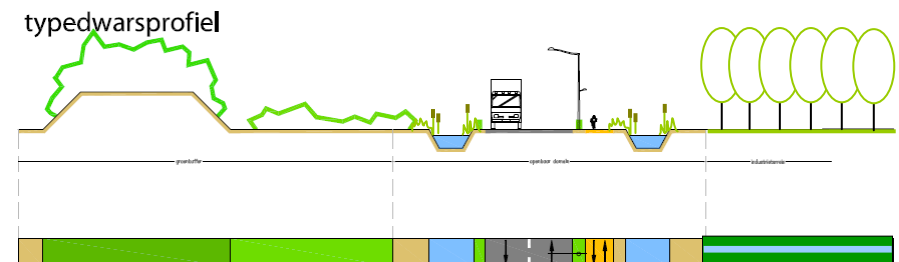
Er wordt een typeprofiel voorgesteld dat afgestemd is op de karakteristieke eigenschappen van de omgeving. In eerste fase zal deze omgeving verschillende zijn voor het westelijk (bedrijvigheid) en het oostelijk deel (landbouw).

De nieuwe weg zal gezien zijn ligging tussen bedrijfsgebouwen en de bufferstrook met talud (in eerste fase enkel westelijk deel) een overwegend gesloten wegbeeld kennen. Er wordt voorgesteld om de nieuwe weg niet te voorzien van laanaanplanting zodat de dwarse groenstructuren in het bedrijventerrein maximaal de noordzuidgerichtheid van het Meetjeslandschap kunnen accentueren. Gezien de nabijheid van de groenbuffer bieden extra groenelementen geen meerwaarde op deze plaats.

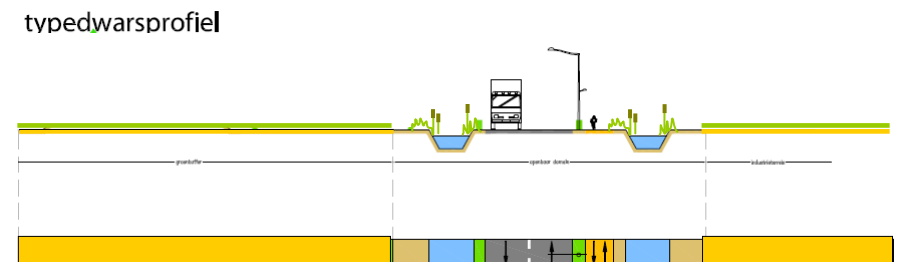
In eerste fase zal het oostelijk deel van de weg omgeven worden door een open landbouwlandschap, hoofdzakelijk bestaande uit weilanden. Een verticale accentuering van de weg met opgaande groenelementen is hier vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk.



Dwarsprofiel ter hoogte van bedrijvigheid



Dwarsprofiel ter hoogte van de dwarse groenstructuren



Dwarsprofiel ter hoogte van de landbouw

8.8.2 Interne aansluitingspunten bedrijventerrein

Ten aanzien van de aansluitingspunten van het bedrijventerrein op de nieuwe weg wordt gestreefd naar gelijkvormigheid in functie van de leesbaarheid van de weg. Eén type kruispuntoplossing op het nieuwe tracé is wenselijk.

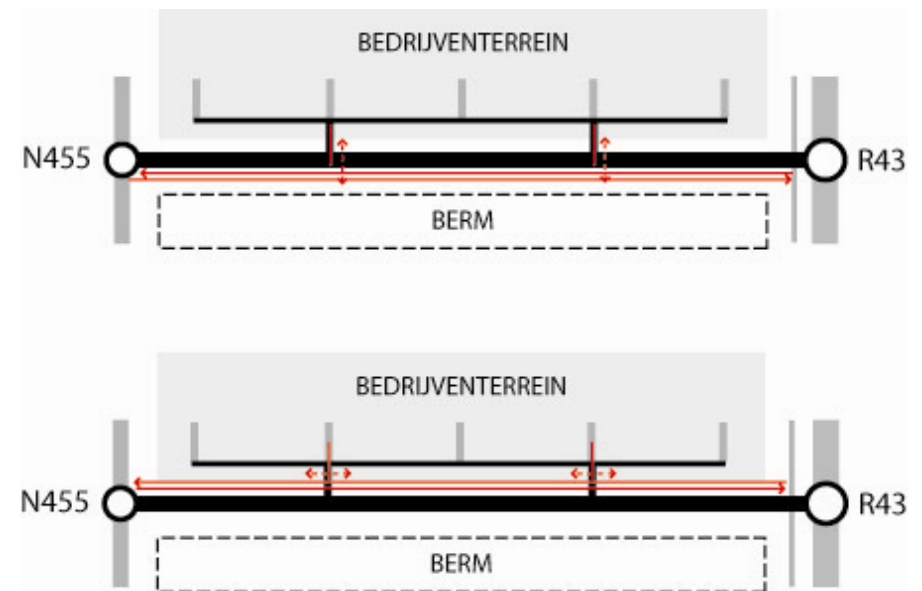
Rekening houdend met de te verwachten intensiteiten zijn voorrangeregelde kruispunten mogelijk. Vanuit de aspecten doorstroming en verkeersveiligheid (menging van woonwerkverkeer en vrachtverkeer) worden de kruispunten (in eerste fase slechts één) voorzien van voorsorteerstroken, meer bepaald linksafslagstroken voor het verkeer dat richting R43 rijdt.

8.8.3 Fietsvoorzieningen

Bij de keuze van fietsvoorzieningen voor de nieuwe weg wordt enerzijds rekening gehouden met de ligging van de aantakkingen van de interne ontsluitingswegen van het bedrijventerrein en anderzijds met de inrichting van de knooppunten van deze aantakkingen. Door de zuidelijke ligging van de weg takken de interne ontsluitingswegen van het bedrijventerrein enkel vanuit het noorden op de nieuwe weg aan. Het lijkt vanuit dit gegeven aangewezen het fietspad als dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de nieuwe weg te voorzien zodat de insteken naar het bedrijventerrein niet moeten gedwarst worden.

Anderzijds betekent dit dat alle fietsers de nieuwe weg moeten dwarsen ter hoogte van de knooppunten met deze insteken. Gezien het brede dwarsprofiel van de nieuwe weg op deze knooppunten (door de afslagstroken) en de dwarsende verkeersbewegingen, is het aangewezen de oversteek voor fietsers extra te beveiligen (bv. fietsoversteek met plaatselijke middegeleider zodat oversteek in twee fasen kan gebeuren). Er wordt hierbij uitgegaan dat het fietsverkeer voor het bedrijventerrein eveneens via de interne ontsluitingswegen gestuurd wordt en niet via de groenassen.

Er wordt daarom geopteerd voor een dubbelrichtingsfietspad ten noorden van de nieuwe weg. Op die manier moeten de fietsers de nieuwe weg niet dwarsen ter hoogte van de aansluitingspunten van het bedrijventerrein, maar moeten zij enkel de interne ontsluitingswegen van het bedrijventerrein dwarsen waar de verkeersintensiteiten lager zullen liggen. Het fietspad kan op een veilige manier bereikt worden enerzijds via de rotonde op de Sint-Laureinsesteenweg en anderzijds via Maroyendam. De oversteek van Maroyendam zal mee geïntegreerd worden in het nieuwe lichtengeregde kruispunt op de R43.



8.8.4 Lijnschema

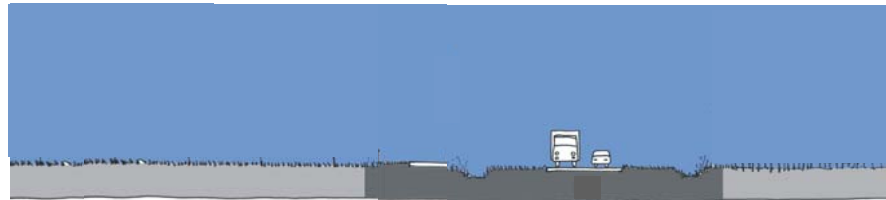
8.8.5 Wegbeeld



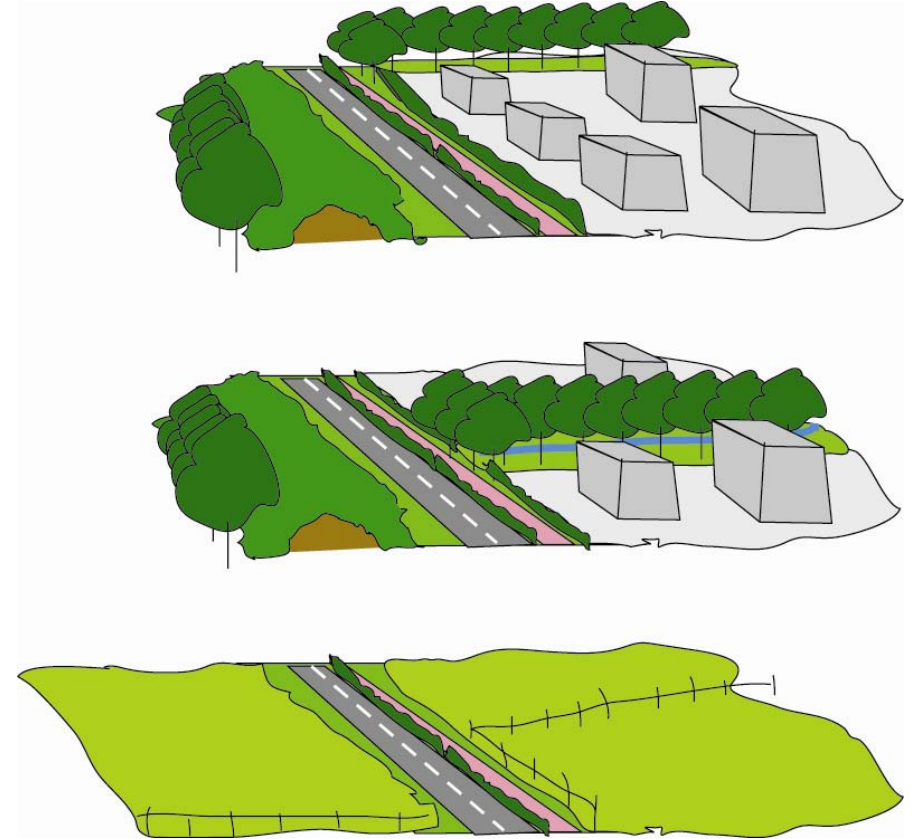
Wegbeeld ter hoogte van bedrijvigheid, links vanaf N455, rechts vanaf R43



Wegbeeld ter hoogte van de dwarse groenstructuren



Wegbeeld ter hoogte van de landbouw



9 Verdere procedure

9.1 Module 2 en 14

- Voorleggen startnota op auditcommissie augustus 2009
- Opmaken projectnota in overleg met werkgroep en GBC
- Voorleggen projectnota op auditcommissie

9.2 Koppeling met andere plannen en projecten

Op 8 juli 2009 werd het provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan voor de afbakening van het stedelijk gebied Eeklo definitief vastgesteld door de provincieraad. Binnen het deelRUP voor het bedrijventerrein Balgerhoeke werd een zone aangeduid volgens het zuidelijke tracé waarbinnen de nieuwe weg kan aangelegd worden.

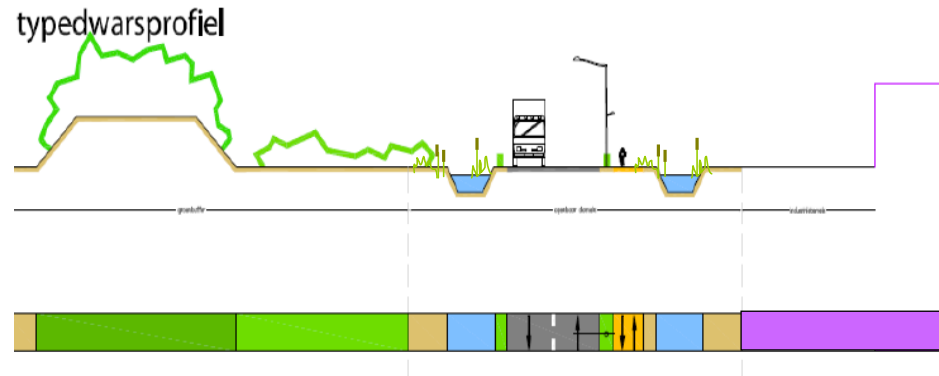
10 Bijlagen

10.1 Kostenraming

**10.2 Bedrijfseconomisch verantwoord investerings-
dossier**

10.3 Verslag GBC

Bedrijventerrein Balgerhoeke
Infrastructuurwerken op openbaar domein



Kostprijs per lopende meter

Vorbereidende werken	171,00	€m
-----------------------------	---------------	-----------

	Hoeveelheid	EP (in €)	Sommen (in €)
Bouwrijp maken van het terrein en rooien van bomen en beplantingen	22,80 m2/m	2,50	57,00
Algemeen droog grondverzet voor realisatie van het terreinprofiel (uitgravingen en ophogingen)	22,80 m2/m	5,00	114,00

Hoofdontsluitingsweg - rijwegbreedte 7 m	538,20	€m
---	---------------	-----------

	Hoeveelheid	EP (in €)	Sommen (in €)
Onderfundering type II	8,00 m2/m	8,00	64,00
Wegfundering steenslag 25 cm	7,50 m2/m	14,00	105,00
Schraal beton lijnvormige elementen	0,50 m3/m	100,00	50,00
Rijweg in cementbeton d 20 cm	7,00 m2/m	30,00	210,00
Weggoot in beton 0.3 m	2,00 m/m	25,00	50,00
Wegmarkeringen	0,60 m2/m	12,00	7,20
Teelaarde langsbermen	4,00 m2/m	8,00	32,00
Aanplantingen langsbermen	1,00 m2/m	20,00	20,00

Fietspad - breedte 2.5 m	126,60	€m
---------------------------------	---------------	-----------

	Hoeveelheid		EP (in €)	Sommen (in €)
Wegfundering steenslag 20 cm	3,00	m2/m	14,00	42,00
Rijweg in cementbeton d 18 cm	2,50	m2/m	26,00	65,00
Wegmarkeringen	0,30	m2/m	12,00	3,60
Teelaarde langsbermen	2,00	m2/m	8,00	16,00

Regenwater afvoer (RWA)	111,00	€m
--------------------------------	---------------	-----------

	Hoeveelheid		EP (in €)	Sommen (in €)
Uitgraving langsgrachten en wadi's	5,00	m3/m	15,00	75,00
Oeverversteving : biodegradeerbaar weefsel	9,00	m2/m	4,00	36,00

Verlichting	80,00	€m
--------------------	--------------	-----------

	Hoeveelheid		EP (in €)	Sommen (in €)
Openbare verlichting (80000 euro/km)	1,00	m/m	80,00	80,00

Samenvatting dwarsprofiel	Totaal	
Voorbereidende werken		171,00
Hoofdontsluitingsweg - rijwegbreedte 7 m		538,20
Fietspad - breedte 2.5 m		126,60
Regenwater afvoer (RWA)		111,00
Totaal / m		946,80

€m

Kostenverdeling	lengte	EP	Totaal
VAK I			
wegenis	502,00	946,80	475.293,60
verlichting (300 m)	300,00	80,00	24.000,00
VAK II			
wegenis	824,00	946,80	780.163,20
verlichting (100 m)	100,00	80,00	8.000,00
Totaal			1279456,8

€

Gemengd regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke Eeklo

Bedrijfseconomische verantwoording in het kader van de module 14 voor de ontsluiting van Balgerhoeke

06-07-2009, Gent

Algemene informatie

Beheerder/Projectontwikkelaar:

Veneco

Port Arthurlaan 11

9000 Gent

Veneco werd door de stad Eeklo via gemeenteraadsbeslissing dd 28-04-2008 aangesteld om over te gaan tot de coördinatie en realisatie van het regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke Noord (Maroyendam) in uitvoering van het provinciaal RUP 'Afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo – deelRUP 2 bedrijventerrein Balgerhoeke Noord'.

Er werd door Veneco, Het Vlaams Gewest en het stadsbestuur van Eeklo een overeenkomst gesloten waarbij beslist werd om een studieopdracht uit te besteden waarin wordt gezocht naar het best mogelijke wegenstracé dat zowel kan instaan voor de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke als voor de ontsluiting van Sint-Laureins en omliggende gebieden naar de N49/A11. Veneco schreef als aanbestedende overheid de gunningsprocedure voor de studieopdracht uit. Een werkgroep werd samengesteld waarin zowel Veneco, het Vlaams Gewest als de stad Eeklo vertegenwoordigd waren.

Perceelsgegevens



De te ontwikkelen zone bestaat uit een aantal paars ingekleurde percelen als bedrijventerrein te ontwikkelen en een deel van de blauw ingekleurde zone waar een regenwaterbuffer voor het bedrijventerrein wordt voorzien in de waterretentiezone. Dit bestaat uit 2 delen, het gedeelte in het oosten dat onder de waterloop ligt en boven de paars ingekleurde zone en het gedeelte in het westen dat tussen de waterloop en de op plan aangeduide stippelijijn ligt.

Financieel plan

In totaal moeten hiervoor volgende bebouwde en niet bebouwde oppervlakte worden verworven:

- Oppervlakte gemengd regionaal bedrijventerrein: ca 18,6 ha
- Oppervlakte in zone voor infiltratie en waterretentie: ca 1,5 ha

Binnen deze zones bevinden zich naast landbouwgronden een landgoed, een woning en aanpalende gronden.

De infrastructuurwerken voor de ontsluitende gewestweg worden geraamd op 1.279.456,80 euro.



De ontsluitende gewestweg werd opgedeeld in 2 vakken. De module 14 is van toepassing op het gedeelte van de ontsluitende gewestweg dat het gemengd regionaal bedrijventerrein begrensd (VAK 1). Op het overige deel is module 2 van toepassing.

Voor de bedrijfseconomische verantwoording is het deel waarop module 14 van toepassing is relevant:

Voor vak I (zie raming opgemaakt door studie bureau Grontmij)

Raming Kosten:	502 lm wegnis aan	946,80 euro/lm	475.293,60 euro
	300 lm OV aan	80 euro/lm	<u>24.000,00 euro</u>
			499.293,60 euro

In deze module engageert de beheerder/projectontwikkelaar zich om 60% van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellingszones te financieren. De bij te dragen kosten voor de projectontwikkelaar in de infrastructuurwerken worden geraamd op ca 300.000 euro (60% van 500.000 euro), vermeerderd met 12%, zijnde 36.000 euro voor de studiekosten. Het totale investeringsbedrag door Veneco te investeren in de ontsluitingsinfrastructuur bedraagt ca 336.000 euro.

Indien men rekent met een netto verkoopbare bedrijfsoppervlakte van 2/3 van de totaal te verwerven gronden, komt men op een netto verkoopbare oppervlakte van 13,4 ha.

Per m2 verkoopbare oppervlakte komt dit neer op ca 2,5 euro voor de door Veneco te financieren bijdrage in de ontsluitingsinfrastructuur.

In het financieel plan werden voor de diverse projectkosten ramingen gemaakt. Onder de post riolering en wegnis zit 300.000 euro inbegrepen voor de bijdrage in de infrastructuur van de ontsluitende gewestweg.

De studiekosten van 12% zitten mee vevat in de afzonderlijke post studiekosten wegnis en groenvoorziening.

Eeklo Balgerhoeke						
FINANCIEEL PLAN *						
art. 20	omschrijving van de werken	geraamde kostprijs	bedrag van de BTW 21%	TOTAAL	eigen bijdrage	BVR subsidiëring bedrijventerreinen
	Verwerfingskosten gronden	€ 3.091.350,00		€ 3.091.350,00	€ 3.091.350,00	
18	Archeologisch vooronderzoek	€ 40.000,00	€ 8.400,00	€ 48.400,00	€ 33.880,00	€ 14.520,00
18	Archeologisch onderzoek	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	Ontwikkeling nieuw bedrijventerrein					
	Riolering					
4	aanleggen van een rioleringsstelsel tot aan een bestaande rioleringsinfrastructuur	€ 3.170.200,00	€ 665.742,00	€ 3.835.942,00	€ 3.319.942,00	€ 516.000,00
	Wegnis					
1	bouwwijk maken van het terrein inclusief het verleggen van openbare waterlopen					
2	aanleggen van de wegen					
	Hierin zit inbegrepen 300.000 euro voor de bijdrage in de infrastructuur ontsluitende gewestweg					
	Openbare Verlichting					
14	het aanleggen van openbare verlichting	€ 45.000,00	€ 9.450,00	€ 54.450,00	€ 38.115,00	€ 16.335,00
	Waterleiding					
9	aanleggen en uitbreiden van het algemene waterdistributienet, hydranten inbegrepen	€ 135.000,00	€ 28.350,00	€ 163.350,00	€ 114.345,00	€ 49.005,00
	Telematica - nutsvoorzieningen excl OV					
12	werken die nodig zijn voor het aanleggen van telematica infrastructuur					
	ICS	€ 15.000,00	€ 3.150,00	€ 18.150,00	€ 12.705,00	€ 4.500,00
	Electriciteitsnet + gasnet	€ 105.000,00	€ 22.050,00	€ 127.050,00	€ 88.935,00	€ 31.500,00
	Groenvoorziening + aanleg waterbufferbekkens in groenzone					
11	groenaanleg, exclusief het onderhoud na de voorlopige oplevering	€ 1.736.350,00	€ 364.633,50	€ 2.100.983,50	€ 1.470.688,45	€ 630.295,05
	studiekosten wegnis en groenvoorziening	€ 588.786,00	€ 123.645,06	€ 712.431,06	€ 574.875,65	€ 137.555,41
4	kosten parkmanagement over 5 jaar					€ -
1						
2	TOTAAL	€ 8.926.686,00	€ 1.225.420,56	€ 10.152.106,56	€ 8.744.836,10	€ 1.399.710,46
	investeringskost per netto verkoopbare m2				€ 65,26	
	* zonder rekening te houden met het tijdsverloop uitvoeringsproces en daarmee gepaard gaande financiële consequenties					

Besprekingsverslag GBC

Plaats
Gent, 5 juni 2009

Referentienummer
270683/BV004_LCR

Kenmerk
270683/LCR/kon

Plaats bespreking
Eeklo, 28 mei 2009

Aanwezig

Nel Van Rentergem, Veneco Vanrentergem@veneco.be
Hans Vandewalle, Veneco Vandewalle@veneco.be
Koen Loete, Burgemeester stad Eeklo Burgemeester@eeklo.be
Freddy Depuydt, Schepen stad Eeklo Schepen.depuydt@stad.eeklo.be
Rita De Coninck, Schepen stad Eeklo Schepen.deconinck@stad.eeklo.be
Danny Smessaert, Schepen stad Eeklo Danny.smessaert@ocmweeklo.be
Meike van Grembergen, Secretaris stad Eeklo Meike.van.grembergen@stad.eeklo.be
Nicole Verbruggen, Eeklo Nicole.verbruggen@eeklo.be
Dirk Waelput, Eeklo Dirk.waelput@eeklo.be
Evy De Schrijver, NMP Evy.deschrijver@NMP-SNTC.be
Katia Rottiers, MOW Katia.rottierters@mow.vlaanderen.be
Pieter Van Nieuwerburgh, AWW Pieter.vannieuwerburgh@mow.vlaanderen.be
Bibiane Devliegher, VLM Bibiane.devliegher@vlm.be
Nele Vanassche, milieuaambtenaar Nele.Vanassche@eeklo.be
Dany Milau, economische raad raadsliid.demunter@stad.eeklo.be
Gery Van de Veire, Landbouwrapad Gery.vandeveire@telenet.be
Lokale politie Meetjesland avb@pzmeetjesland.be
Leen Coorevits, Grontmij Leen.coorevits@grontmij.be
Sven De Bevere, Grontmij Sven.debevere@grontmij.be

Verontschuldigd

Filip De Pau, Eeklo Filip.de.pau@eeklo.be
Karen Dhollander, Provincie Oost-Vlaanderen Karen.dhollander@oost-vlaanderen.be
Frank Desloovere, De Lijn Frank.desloovere@delijn.be
Ingrid Brackman, NMBS Ingrid.brackman@b-rail.be
Johan Vancauwenberge, NMBS Johan.vancauwenberge@b-rail.be
Vertegenwoordiger Brandweer Eeklo Michael.hoornaert@eeklo.be
Vertegenwoordiger Fietersbond Fietersbond.eeklo@skynet.be

Kopie aan
Allen

Betreft

Gemeentelijke begeleidingscommissie – startnota tracéstudie Balgerhoeke

1 Toelichting startnota tracéstudie

De studie kadert in de aanleg van de nieuwe ontsluitende gewestweg te Balgerhoeke met behulp van de modules 2 en 14. De timing en overlegmomenten werden afgestemd op de timing van het PRUP aangezien het de bedoeling is om het gekozen tracé op te nemen binnen het definitief ruimtelijk uitvoeringsplan. Het uitvoeringsplan moet ten laatste 8-9 juli definitief vastgesteld worden door de provincieraad. Dit betekent dat er begin juni duidelijkheid moet zijn over het gekozen tracé, zodat voldoende tijd rest om de nota's van het uitvoeringsplan aan te passen en ter inzage te leggen van de provincieraad.

Grontmij stelt de startnota voor waarin ruim aandacht gaat naar visie en conceptvorming met de afweging van de drie tracéalternatieven. Daaruit blijkt uiteindelijk tracé 2 naar voor te komen als te verkiezen tracé, eveneens rekening houdend met het gekozen concept voor de weg, waarbij het aantal aansluitingspunten voor het bedrijventerrein beperkt wordt tot maximum twee.

2 Bespreking en vraagstelling

Voor landbouw is geen enkel alternatief acceptabel. Voor hen ligt de weg liefst zo noordelijk mogelijk, tegen of samen met de N49. Er wordt verwezen naar het alternatief van het Comité open ruimte Balgerhoeke.

Het alternatief van COR gaat uit van een verlegging van de tunnel en het creëren van bijkomende op- en afritten op de N49. Dit strookt niet met reeds genomen beslissingen en uitgangspunten op Vlaams niveau.

- Er is beslist de N49/A11 op termijn om te bouwen tot hoofdweg. Om dit te realiseren werd een streefbeeld voor deze weg opgemaakt. Daarbij wordt het aantal aansluitingspunten op de N49 tot een minimum herleid. Het gaat dus niet op bijkomende op- en afritten te creëren. Ook het gebruik van de pechstrook van deze weg als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein strookt niet met de wegenselectie op Vlaams niveau en de hieraan verbonden principes naar gebruik en inrichting.
- Het is tevens in dit kader dat de ondertunneling van de Sint-Laureinsesteenweg er komt. Op die manier worden de aansluitingspunten ter hoogte van deze weg opgeheven. De precieze ligging van de tunnel werd in het kader van dat dossier afgewogen en vastgelegd ter hoogte van de huidige weg.

De opdracht voor de tracéstudie moet zich inpassen binnen het hoger aangegeven kader aldus werd bij de tracéalternatieven vertrokken van de uitgangspunten zoals deze reeds bepaald zijn, met name het ombouwen van de N49 tot hoofdweg en de ondertunneling van de Sint-Laureinsesteenweg, het feit dat de nieuwe weg een verbinding moet vormen tussen de Sint-Laureinsesteenweg en de R43 waarbij de weg ook als ontsluitingsweg dient voor het verkeer vanaf Sint-Laureins naar het hogere wegennet (R43-N49/A11).

De economische raad stelt dat tracéalternatief 2 ook hun voorkeur wegdraagt omdat de andere alternatieven voor te veel verloren ruimte zorgen, waarbij niet alleen voor de inrichting van het bedrijventerrein maar ook voor de landbouw veel grond verloren gaat. Gezien de weg eveneens een rol krijgt als ontsluitingsweg voor het geplande bedrijventerrein (cfr. provinciaal RUP), is het evident dat ook de afwegingselementen met betrekking op deze toekomstige functie meer gewicht toegekend worden. Tracéalternatief 2 laat toe het bedrijventerrein op een efficiënte en bedrijfseconomische wijze en verkeerstechnisch goede manier in te richten en te ontwikkelen.

Er wordt opgemerkt dat in de nota verondersteld wordt dat er al een fietspad ligt op de oude spoorwegbedding. Dit is echter niet het geval.

De vraag wordt gesteld of er de nodige aandacht gaat naar openbaar vervoer. Momenteel wordt het gebied bediend door een buslijn op de Sint-Laureinsesteenweg. De frequentie van die buslijn is echter niet optimaal. De bediening door openbaar vervoer wordt momenteel best verzorgd door het belbussysteem. Op termijn, wanneer 50 ha bedrijventerrein zou ontwikkeld worden, kan de bediening door een buslijn mogelijks een haalbare kaart worden voor De Lijn.

Dhr. Vandewalle stelt dat de alternatieven werden afgewogen op 8 punten:

- Doorgaand verkeer
- Inpasbaarheid
- Ontsluiting bedrijventerrein
- Vormgeving aansluitingspunten
- Inrichting bedrijventerrein
- Landbouwstructuur
- Woonomgeving Balgerhoeke
- Kostprijs

Daarbij kunnen 6 positieve punten aangehaald worden voor tracéalternatief 1, 11 positieve punten voor alternatief 2 en 2 positieve punten voor alternatief 3. Dit voor zover aan alle afwegingscriteria hetzelfde gewicht zou worden toegekend.

De GBC probeert in overleg een oplossing te zoeken voor de getroffen landbouwbedrijven. Het grootste probleem stelt zich voor het getroffen veeteeltbedrijf waarvan de huiskavels doorsneden worden. Alle tracéalternatieven doorsnijden de gronden van het bedrijf. Er moet dus gezocht worden naar flankerende maatregelen die de impact van de weg tot een minimum kunnen herleiden. Op de vergadering worden een aantal voorstellen aangehaald: langsweg, grondruil, tunnel, ... In samenspraak met de betrokken landbouwer moeten de verschillende mogelijkheden onderzocht worden en dienen maatregelen uitgewerkt te worden die rekening houden met de specifieke situatie van het bedrijf. Veneco stelt voor dit verder te behartigen. De kostprijs van de flankerende maatregelen moeten in eerste instantie bekostigd worden door de projectontwikkelaar.

3 Conclusie

In de startnota wordt de keuze voor tracéalternatief 2 verder uitgewerkt en wordt duidelijk vermeld dat de nodige flankerende maatregelen voor de landbouw in samenspraak zullen voorzien worden.

De GBC verklaart zich akkoord met de afwegingen en keuze van oplossing van de startnota voor tracéalternatief 2 en de aanvullingen zoals hierboven gesteld, met uitzondering voor de landbouw die geen enkel alternatief wenselijk acht.

Opgemaakt door Grontmij,
5 juni 2009

Leen Coorevits
Projectleider Stedenbouw



Eeklo, 1 juli 2009

Secretariaat

Industrielaan 2
9900 Eeklo
Tel. 09 | 218 28 00
Fax . 09 | 218 28 01
secretariaat@eeklo.be
www.eeklo.be

Grontmij
T.a.v. mevr. Leen Coorevits en de heer
Sven De Bevere
Meersstraat 138A
9000 Gent

Behandelende ambtenaar Nicole Verbruggen| nicole.verbruggen@stad.eeklo.be | Tel. 09|218 28 16

Uw brief van Uw kenmerk Ons kenmerk Bijlagen
2009/MVG/MH/593

**Eeklo Balgerhoeke - ontsluitende gewestweg/verbinding R43 met N455 - gemengd regionaal bedrijventerrein
Startnota - mobiliteitseffectenrapport in het kader van module 2 en 14**

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Naar aanleiding van bovenvermeld onderwerp sturen wij u in bijlage de notulen van het college van burgemeester en schepenen van 22 juni 2009 houdende de visietekst over voormelde startnota.

Wij wensen u evenwel mede te delen dat deze studie mede onderwerp was van een bespreking tijdens de gemeenteraad van 29 juni 2009 (ingevolge een aan de agenda toegevoegd punt op vraag van de Open VLD-fractie). Er werd geconcludeerd dat de medegedeelde standpunten overgemaakt moesten worden als toevoeging aan de visietekst in bijlage. Dit wordt u vóór 10 juli (afgesproken datum dat we u de documenten gingen overmaken) doorgestuurd.

Hoogachtend


Meike Van Frembergen
stadssecretaris


Voor de burgemeester (art. 183.GD)
Dirk Van de Velde
schepenen

Stad Eeklo energiek, eigenzinnig, echt.



**SCHEPENCOLLEGE VAN
22 juni 2009**

Balgerhoeke – studie ontsluitende gewestweg Balgerhoeke/verbinding R43 met N455 - visietekst.

De gemeenteraad van 19 januari 2009 keurde de overeenkomst tussen het Vlaamse gewest, Veneco² (de projectontwikkelaar van het bedrijventerrein) en de stad goed om een studie op te starten waarbij de verschillende ontsluitingsalternatieven zouden getoetst worden aan de verkeersproblematiek van Balgerhoeke, de plaatselijke landbouw- en bewonersbelangen, de waterproblematiek, de aanwezigheid van pijpleidingen, de ontwikkeling van een windenergieproject, de landschappelijke inpassing, enz.

Deze studie vormt enerzijds de basis voor het bieden van antwoorden op de vragen die tijdens het genoemde openbaar onderzoek en door de PROCORO werden geformuleerd en anderzijds voor het goedkeuren van de modules 2 (aanleg van een nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg) en 14 (ontsluitingsinfrastructuur voor een tewerkstellingszone van bovenlokaal belang) in het kader van het mobiliteitsconvenant.

Op 2 april 2009 werd de studie aangevat en begeleid door een werkgroep en stuurgroep.

Op 28 mei ging de gemeentelijke begeleidingscommissie door.

Samenstelling werkgroep: AWW, Veneco², Grontmij en de stad Eeklo.

Samenstelling stuurgroep: idem als werkgroep, aangevuld met MOW (mobiliteitsbeheerder), De Lijn, RWO-ruimtelijke planning, Agentschap voor landbouw en visserij, Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaamse Milieumaatschappij, Agentschap Ondernemen, provincie Oost-Vlaanderen, IVM, Vlaamse Maatschappij voor watervoorzieningen, Aquafin, Eandis, polderbestuur van de Burggravenstroom, Nationale Maatschappij der Pijpleidingen, Belgacom, Telenet.

Samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie: schepencollege, administratie stad Eeklo (stadsarchitect, mobiliteitsambtenaar, milieuambtenaar, stedenbouwkundig ambtenaar), RWO, De Lijn, NMBS, AWW, provincie, lokale politie, brandweer, landbouwrade, economische raad, fietsersbond, Veneco en Grontmij.

De gemeentelijke begeleidingscommissie formuleerde volgende conclusie:

"In de startnota wordt de keuze voor tracéalternatief 2 verder uitgewerkt en wordt duidelijk vermeld dat de nodige flankerende maatregelen voor de landbouw in samenspraak zullen voorzien worden. De GBC verklaart zich akkoord met de afwegingen en keuze van oplossing van de startnota voor alternatief 2 en de aanvullingen zoals hierboven gesteld, met uitzondering voor de landbouw die geen enkel alternatief wenselijk acht."

De tracéstudie, met de keuze voor het zuidelijke tracé (tracé 2, dat ten zuiden van het aan te leggen industrieterrein ligt) werd door de provinciale administratie in het dossier van het deelRUP Balgerhoeke Noord geïntegreerd als antwoord op de vragen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek werden geformuleerd.

Het dossier voor de definitieve aanvaarding van het PRUP 'afbakeningsproces kleinstedelijk gebied Eeklo', incl. het deelRUP regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke Noord wordt aan de deputatie van 25 juni 2009 voorgelegd. De uiteindelijke goedkeuring ligt bij de provincieraad die op 8 juli 2009 plaatsvindt.

Het goedgekeurde PRUP vormt de juridische basis voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein en het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen.

De tracéstudie wordt ook gebruikt om de startnota voor de effectieve aanleg en financiering van de ontsluitingsweg door het Vlaams gewest en Veneco² (zie module 2 en 14 van het mobiliteitsconvenant) op te maken. In augustus 2009 wordt de startnota, incl. het verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie en de visietekst van de stad (mogelijks aangevuld met visietekst AWW, De Lijn, provinciale mobiliteitsambtenaar) voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaamse gewest. Na het conform verklaren van de startnota kan de fase van de projectnota en het aanbestedingsklaar maken van het dossier worden opgestart.

Het college nodigde de gemeenteraadsleden op 8 juni 2009 in een gemeenteraadscommissie ad hoc uit voor een stand van zaken in het dossier "studie ontsluitende gewestweg Balgerhoeke/verbinding R43 met N455" en deelde mee wat de conclusie was van de gemeentelijke begeleidingscommissie. Hierop waren Veneco en het studiebureau Grontmij ook op uitgenodigd.

Het college had op 18 juni 2009 een overleg met afgevaardigden van het actiecomité Balgerhoeke, Veneco, de Economische Raad en studiebureau Grontmij waarbij geluisterd werd naar de vraag van het actiecomité om een vierde, alternatief tracé te onderzoeken. Gelijkaardig alternatief was tijdens de studieopdracht van Grontmij ook reeds opgeworpen vanuit het college van burgemeester en schepenen.

Dit alternatief werd, zowel door het studiebureau Grontmij als AWW, geacht verkeers technisch niet mogelijk te zijn, mede gelet op de verkeersveiligheid en met bedenkingen over de bouwtechnische mogelijkheid. Bovendien is de ondertunneling het vertrekpunt van de studie van Grontmij, gezien dit het streefbeeld is van het Vlaamse gewest, dat het aantal aansluitingspunten bij alle autosnelwegen wenst te verminderen, in het bijzonder het streefbeeld van de N49 waarbij in een tunnel wordt voorzien, die de N455 onder de N49 brengt. De ontwerpplannen zijn hiervoor (door TV3V) reeds opgemaakt.

Het voorbeeld-alternatief (COR St.-Gillis-Waas/Beveren) van het actiecomité Balgerhoeke dd. 18 juni 2009 werd door het studiebureau vergeleken met het onderwerp van studie "ontsluitende gewestweg Balgerhoeke/verbinding R43 met N455".

Een belangrijk element is het verschil in ruimtelijke context en planningsopgave, wat in Sint-Gillis-Waas/Beveren tot een (fundamenteel) andere oplossing resulteert. Door de afstand tussen twee aansluitingspunten op de N49 (ongeveer 9 kilometer), de tussenliggende functies die door ombouw van de N49/E34 hun directe aansluiting op de N49 verliezen (bedrijventerrein Kluizenmolen en meubelzaak De Pyramiden) en de veelheid aan lokale wegen (als verbinding tussen kernen en gehuchten) die door de ombouw van de N49 worden doorbroken is voor een parallelweg aan de N49 gekozen:

- om de relatie tussen de lokale wegen te herstellen en woonfuncties naar het hogere wegennet te ontsluiten;
- omdat het bestaande lokale wegennet het vrachtverkeer voor het bedrijventerrein Kluizenmolen niet kan opnemen;
- in functie van de ontsluiting van langsliggende functies parallel aan de N49 (clusters van weekendverblijven, landbouwpercelen).

Een bundeling met de N49 is in die omgeving de meest logische oplossing met een aantakking op de N403 en N451 die ontsluiting geven naar de N49/E34.

Wat zijn parallellen/gelijkenissen met situatie in Balgerhoeke?

- De as van belangrijke dwarsverbindingen blijft behouden: as van N403 en N451 blijft na ombouw van N49 behouden -> idem als voor N455 aangezien dit de meest logische invulling geeft als lokale verbindingsweg (geen vier haakse bochten over een afstand van ongeveer 1 kilometer zoals in alternatief voorstel) en zonder bijkomende ruimte-inname of versnippering. Hetzelfde principe is toegepast bij de realisatie van de ongelijkvloerse kruising op de N434 (Peperstraat): behoud van de as van de weg.

Wat zijn verschilpunten, vooral op ruimtelijk vlak met de situatie in Balgerhoeke?

- aansluitingspunten op N403 en N451 situeren zich op ongeveer 200-300m uit de as van de N49, onderlinge afstand bedraagt ongeveer 9.000m. In Balgerhoeke situeren de aansluitingspunten op de N455 en R43 zich op respectievelijk 400 en 600m uit de as van de N49, onderlinge afstand bedraagt ongeveer 1.300m. Een verbinding gebundeld met de N49 betekent een weinig logisch tracé en een relatief groot ruimtebeslag met impact naar het te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein (minder benutbare oppervlakte en minder logische inrichting) en naar landbouw (meer ruimte-inname en versnippering).
- tussen Maldegem, Eeklo en Kaprijke is geen continue parallelweg aan de N49 nodig in functie van het behoud van lokale verkeersrelaties en voor verkeersgenererende activiteiten langs de N49 die een ontsluiting naar de N49 vergen bij de ombouw. Voor de ontsluiting van landbouwbedrijfspercelen volstaan plaatselijke parallelwegen zonder continue structuur. Enkel ter hoogte van één punt (N455) dient voor IVM en de kern Sint-Laureins een oplossing te worden aangereikt in functie van de ontsluiting naar het hogere wegennet, zonder het lokaal wegennet van de woonkern Balgerhoeke te belasten.
- zone voor waterretentie in het PRUP en ligging van Slependamwatergang: deze is in sterke mate gebundeld met de N49. Een ontsluitingsweg in deze zone is verenigbaar met de rol als zone voor waterretentie en waterberging voor het bedrijventerrein. In Sint-Gillis-Waas/Beveren situeert de watergang parallel aan de N49 zich op ongeveer 400 m van de N49 en is er geen interferentie met de parallelweg aan de N49.

Het college neemt kennis van de tekst omtrent de studie van de ontsluitende gewestweg Balgerhoeke/verbinding R43 met N455, voorgelegd door de mobiliteitsambtenaar, die mee zal verstuurd worden in augustus 2009 door het studiebureau Grontmij met de startnota, incl. het verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie (mogelijks aangevuld met visietekst AWW, De Lijn, provinciale mobiliteitsambtenaar) naar de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaamse gewest:

"Situering

Het Vlaams gewest heeft als doelstelling om de N9 (Expressweg) om te vormen tot een primaire weg. Voor Eeklo wil dit onder andere zeggen dat op het kruispunt N49 (Expressweg) met N455 (St.-Laureinssesteenweg) een ongelijkgrondse kruising onder de vorm van tunnel zal aangebracht worden. De op- en afritten zullen hierbij gesloten worden. Dit maakt dat Balgerhoeke geen ontsluitingsmogelijkheid meer heeft via de St.-Laureinssesteenweg/Expressweg. Deze beslissing is een vaststaand feit.

Tussen de woonkern Balgerhoeke, de N49/A11, de St.-Laureinssesteenweg en de R43 ligt zo'n 80ha agrarisch grondgebied. Van deze 80ha zal op korte termijn in een eerste fase 20ha bedrijventerrein ontwikkeld worden.

Om dit bedrijventerrein te ontsluiten is er een ontsluitingsweg nodig die niet meer via het kruispunt St.-Laureinssesteenweg/N49 kan lopen (zie hierboven). De ontsluitingsweg van het bedrijventerrein via Balgerhoeke-dorp laten verlopen, kan uit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid niet. De nieuwe ontsluitingsweg zal georiënteerd worden naar R43, gelegen tussen N9 en N49. Omdat deze nieuwe ontsluitingsweg door agrarisch gebied loopt en hiermee de landbouwers in het uitoefenen van hun beroep treft, zijn er drie tracés onderzocht.

Het stadsbestuur is er zich van bewust dat deze ontsluitingsweg gevolgen heeft voor de landbouw, maar is er zich anderzijds ook van bewust dat er weinig alternatieven zijn om het nieuwe bedrijventerrein aansluiting te laten vinden op R43. Door een rechtstreekse aansluiting op de R43 wordt het vrachtverkeer geweerd uit de kern van Balgerhoeke.



Eeklo, 7 juli 2009

Beoordeling van de drie tracés

Voor de nieuwe ontsluitingsweg worden er drie tracés uitgewerkt die rekening houden met de verschillende aspecten zoals verkeer, ruimtelijke ontwikkeling, financiële gevolgen en milieu-aspecten.

1. **Noordelijk tracé (tracé 1).**
Dit tracé sluit zo nauw mogelijk aan bij de N49 en het windmolenpark. Dit tracé ligt het verst weg van de woonkern P. Bontestraat en Balgerhoeke. Nadeel is dat dit tracé de grootste grondinname vraagt en geeft technische moeilijkheden (draaicirkels vrachtwagens) bij de aansluiting R43. Voor de landbouwers is dit het meest gunstige tracé, de huiskavels worden het minst doorgesneden.
2. **Zuidelijk tracé (tracé 2).**
Dit tracé ligt het dichtst bij de woonkern en de landbouwbedrijven. Dit tracé vraagt wel de minste grondinname en is de gemakkelijkste aansluiting op R43. Voor de landbouwers is dit tracé niet gunstig omdat de huiskavels, die het dichtst bij het bedrijf liggen, doorgesneden worden.
3. **De tussenvariant (tracé 3).**
Dit tracé loopt dwars door het plangebied en is hierdoor het meest ongunstigste tracé van de drie."

Het college beslist zijn visie als volgt te verwoorden:

De drie tracés zijn onderworpen aan acht beoordelingscriteria waarbij tracé 2 het best scoort.

4 leden van het college van burgemeester en schepenen (burgemeester Loete, schepenen Van den Driessche, schepenen De Coninck en schepenen Smessaert) onderschrijven de conclusie van de gemeentelijke begeleidingscommissie (waarop ze aanwezig waren) en uiten hun voorkeur voor tracé 2, zuidelijke variant als het meest gunstige tracé mits flankerende maatregelen voor de landbouw op te nemen. Tracé 2 is de minst lange weg (met hiermee ook de minste grondinname) en de aansluiting met R43 is het gemakkelijkst te realiseren. Het opnemen van een "bermscherming" voor de woonkern Balgerhoeke is een positief punt. Er wordt eveneens extra aandacht gevraagd voor het realiseren van openbaar vervoer en het fietsverkeer."

2 leden van het college van burgemeester en schepenen (schepenen Van de Velde en schepenen Matthijs) waren niet aanwezig op de gemeentelijke begeleidingscommissie) onderschrijven de conclusie van de gemeentelijke begeleidingscommissie niet volledig. Zij wensen op te merken dat het noordelijk tracé (tracé 1) een gelijkwaardig tracé is aan het zuidelijk tracé (tracé 2); bovendien wensen ze een keuze voor een tracé met een groot maatschappelijk draagvlak (met aandacht voor bewoners- en landbouwersbelangen). Schepenen Matthijs verwijst andermaal naar zijn tussenkomst in het college van burgemeester en schepenen van 23 december 2008.

1 lid van het college van burgemeester en schepenen (schepenen Depuydt) was afwezig tijdens de zitting van het college van 22 juni 2009. Betrokkene was wel aanwezig tijdens de bijeenkomst van de gemeentelijke begeleidingscommissie en onderschreef de conclusie van deze gemeentelijke begeleidingscommissie.

Secretariaat

Industrielaan 2
9900 Eeklo
Tel. 09 | 218 28 00
Fax . 09 | 218 28 51
secretariaat@eeklo.be
www.eeklo.be

Grontmij
T.a.v. mevr. Leen Coorevits en de heer
Sven De Bevere
Meersstraat 138A
9000 Gent

Behandelende ambtenaar Nicole Verbruggen | nicole.verbruggen@stad.eeklo.be | Tel. 09|218 28 16

Uw brief van Uw kenmerk Ons kenmerk Bijlagen
2009/MVG/MH/607

Eeklo Balgerhoeke - ontsluitende gewestweg/verbinding R43 met N455 - gemengd regionaal bedrijventerrein Startnota - mobiliteitseffectenrapport in het kader van module 2 en 14

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

In aanvulling op de brief van 1 juli 2009 van het stadsbestuur aan het studiebureau Grontmij houdende de mededeling van de visietekst over de startnota - mobiliteitseffectenrapport in het kader van module 2 en 14 - gemengd regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke Eeklo maken we u een bijkomende samenvattende tekst over vanuit de gemeenteraad. We vragen u deze mee over te maken met de startnota (incl. de voormelde visietekst) aan de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaams gewest eind augustus 2009.

Aan de agenda van de gemeenteraad van 29 juni 2009 voegde de fractie van Open VLD een toegevoegd agendapunt toe met een toegelicht voorstel tot beslissing houdende

1. door de gemeenteraad het geven van opdracht om een bijkomende studie te laten maken van het door het COR Balgerhoeke (Comité Openbare Ruimte) voorgestelde tracé – met bypass – en waarbij de meest noordelijke ligging van de ontsluitingsweg, parallel met de N49, wordt voorgesteld teneinde de stad Eeklo een correcte en een goed gemotiveerde beslissing te laten nemen over de ontsluitingsweg voor het industrieterrein in Balgerhoeke;
2. de wijze van gunnen en vaststellen van de voorwaarden van deze studieopdracht op een volgende gemeenteraadzitting ter goedkeuring voor te leggen.

Volgende meningen en standpunten van enkele gemeenteraadsleden van verschillende fracties werden hieromtrent gehoord:

Fractie Open VLD (gemeenteraadslid Wille, gemeenteraadslid De Waele en gemeenteraadslid Vandevelde): verwijst naar hun ingediend toegelicht voorstel van beslissing; men wenst dat de gemeenteraad een duidelijk standpunt kan innemen; men stelt dat inspraak en communicatie met de bevolking ontbreekt; men motiveert hun voorstel op basis van

1. de beslissing van de gemeenteraad van 19/01/2009 waarbij een studie werd goedgekeurd voor de aanleg van een ontsluitingsweg voor het SEVESO-industrieterrein en de doortocht van Balgerhoeke;
2. het feit dat er geen eensgezindheid is in het schepencollege over het door het studiebureau voorgestelde tracé;



3. het feit dat er in de toewijs van de studie als belangrijk argument vermeld staat dat er een maatschappelijk draagvlak moet zijn voor de ontsluitingsweg;
4. de mail van het COR (Comité Open Ruimte) Balgerhoeke d.d. 3 juni 2009 aan alle leden van de gemeenteraad betreffende een alternatieve ontsluitingsweg in het kader van de omvorming van de N49 tot autostrade en waarbij 3 bijlagen waren bijgevoegd;
5. de belangrijke financiële besparingen van meer dan 5 miljoen euro bij het niet aanleggen van een tunnel onder de N49;
6. de vergelijkbare situatie voor de bereikbaarheid van het industrieterrein van Vrasene;
7. de beschikbare ruimte onder en tussen de peilers van de brug;
8. het feit dat het alternatieve voorstel van COR Balgerhoeke alles op de hoogte van het maaiveld voorziet;
9. het feit dat hierdoor geen extra koetunnels of –bruggen moeten worden gebouwd;
10. het feit dat het voorgestelde tracé door het COR Balgerhoeke een eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal niet in de weg staat;
11. de veel goedkopere kostprijs voor deze ontsluitingsweg met veel minder inname van open ruimte;
12. een kortere timing voor de uitvoering van deze alternatieve route;
13. de betere bereikbaarheid van IVM tijdens deze werken dan bij de aanleg van een tunnel en
14. de toelichting op de GRC-adhoc van 8 juni 2009 gegeven door het studie bureau over het voorstel van de tot op heden onderzochte tracés.

Fractie Vlaams Belang (gemeenteraadslid Lecompte): verwijst niet enkel naar de belangen van de landbouwers en de industrie, maar ook naar deze van de bewoners en vindt dat het voorgestelde alternatief moet onderzocht worden; tenslotte vraagt hij naar de verantwoording van het aantal tewerkstellingen, in casu 400-tal.

Fractie Groen! (gemeenteraadslid Waterschoot): verwijst naar de duurtijd van het desbetreffende dossier en stelt zich de vraag waarom het voorgestelde alternatief, wat volgens hem een goed alternatief is, niet kan worden onderzocht; tevens wenst hij later bij de invulling van het bedrijventerrein aandacht voor de activiteiten uit de zorgsector en opleidings- en schoolgerelateerd, gelet op de aanwezigheid van de ziekenhuizen en scholen in Eeklo.

Fractie CD&V-ELD (gemeenteraadslid Van Hamme, gemeenteraadslid De Munter): verwijst naar het tracéalternatief 1 wat aantoont dat een noordelijk alternatief van ontsluitingsweg onderzocht is; een bijkomende studie mag geen vertraging met zich meebrengen; de studie dient voor wat betreft de landbouw niet enkel aandacht te hebben voor de toekomstige structuur ervan, maar ook voor de leefbaarheid en uitbating ervan; tenslotte is het de provincieraad die beslist over het tracéalternatief dat kadert binnen het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo Balgerhoeke Noord; een bijkomende studie zou enkel de lopende procedures vertragen waardoor er nog meer onzekerheid zou zijn; bovendien mag men zich niet enkel focussen op de landbouw- en bewonersbelangen, die gekend zijn en zich kunnen profileren, maar ook op de ongekende massa van toekomstige werknemers - mede gelet op de huidige economische crisis en de socio-economische situatieschets van Eeklo - op dit industrieterrein, die zich nu niet kan verdedigen.

Schepen Van de Velde: verwijst naar zijn eerdere standpunten en beslissingshouding over het GRS en de aanleg van een regionaal bedrijventerrein in Balgerhoeke; hij heeft deze keuzes en o.a. ook de ondertunneling steeds verdedigd (in het verleden heeft hij de bypass toen ook al voorgesteld, maar dit idee werd wegens gebrek aan ruimte niet weerhouden); hij verwijst naar de 2 elementen in het dossier: de N-Z-verbinding en de W-O-verbinding; hij verwijst naar het feit dat in de visietekst de 2 standpunten van het college van burgemeester en schepenen worden opgenomen en meegestuurd worden met de startnota naar de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaams gewest; hij is van mening dat het alternatief voorstel minder hinder zal teweeg brengen bij de uitvoering van de werken, korter en bijgevolg goedkoper zal zijn en kan rekenen op een maatschappelijk draagvlak en geen vertraging met zich zal meebrengen; de W-O-verbinding behoort tot de overeenkomst tussen AWV en Veneco² en daaruit blijkt dat de tunnel, de rotonde en het tracé 2 (zuidelijk) het best scoren; hij stelt dat het aangewezen is om met AWV en het kabinet van de bevoegde Vlaamse minister een gesprek aan te gaan over het alternatief tracé van het COR Balgerhoeke; over het voorstel van de bypass moet nagegaan worden of dit realistisch is of niet; op die manier wordt de discussie definitief afgesloten; het PRUP kan daarnaast zijn gewone weg afleggen.

Schepen Matthijs: verwijst naar de notulen van het college van burgemeester en schepenen van 23 december 2008 waarbij hij opmerkte "dat de ontsluitingsweg het best zo noordelijk mogelijk van de N49/E34/A1 wordt voorzien. Indien deze weg echter ten zuiden van de N49 komt te liggen, dient deze best zo dicht mogelijk bij de N49 te worden ingeplant. Tenslotte is hij van mening dat er best geen landbouwpercelen worden doorsneden of gekruist teneinde de uitbating van de landbouwbedrijven zoveel als mogelijk te vrijwaren."; door de noordelijke ontsluiting wordt de Pastoor Bontestraat gespaard van lawaaihinder.

Schepen De Coninck: verwijst dat er in 2003 reeds gesprekken waren over het industrieterrein in Balgerhoeke; door de goedkeuring van het PRS en GRS is gekozen voor industrie in Balgerhoeke en het is logisch dat toekomstige beslissingen binnen dit vaststaand gegeven kaderen; ze heeft in het verleden ook de voorkeur geuit om het noordelijk tracé (overkant expresweg) en de bypass onder de brug te laten onderzoeken; ze meent dat dit best nog eens onderzocht wordt; overleg met alle betrokkenen is hier van belang; ondanks het feit dat er voorbeelden bestaan van het voorgestelde tracé van de actiegroep COR Balgerhoeke (Comité Openbare Ruimte Balgerhoeke), is dit voor haar daarom niet een goede wegaanleg; de vele bochten zijn voor haar geen goede optie.

Burgemeester Loete: verwijst enerzijds naar de opmaak van het PRUP "afbakening van het kleinstedelijk gebied Eeklo" waarvoor verschillende studies zijn uitgevoerd: milieubeoordeling, veiligheidsrapport, watertoets Balgerhoeke, landbouwtoets Balgerhoeke en ontsluitingsstudie Balgerhoeke. Anderzijds geldt deze studie ook voor de startnota ontsluitende gewestweg/verbinding R43 met de N455 in het kader van de samenwerkingsovereenkomst AWW-Veneco²-stad Eeklo. Het vertrekpunt van deze studie is de ondertunneling omdat dit kadert in de streefvisie van het Vlaams gewest van omvorming van de expresweg naar een autostrade. Het stadsbestuur werd betrokken door de deelname in de werkgroep, stuurgroep en gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). In deze GBC zetelde o.a. ook een afgevaardigde van de economische raad en de landbouwraad (in casu de betrokken landbouwer uit Balgerhoeke). De GBC stelde als conclusie het tracéalternatief 2 (het meest zuidelijke) voor met flankerende maatregelen ten aanzien van de landbouw. Ook het actiecomité COR Balgerhoeke werd tweemaal gehoord en hun voorstel werd met het studie bureau Grontmij besproken op 18 juni 2009 en bestudeerd. Grontmij stelde dat de vergelijking van het alternatief van COR Balgerhoeke met de ontsluitingsweg in St.-Gillis-Waas/Beveren niet opging. De bochten zijn daar zeer scherp en er volgen haakse bewegingen. Het tracé in St.-Gillis-Waas/Beveren omvat bovendien 9 km weg en was nodig voor de ontsluiting van 1 meubelbedrijf en enkele dorpskernen. Ook de betrokken administratie AWW stelde dat dit verkeerstechnisch niet mogelijk is. Bovendien is de streefvisie op het niveau Vlaams gewest voor de omvorming van de expresweg tot autostrade een ondertunneling ter hoogte van Balgerhoeke. De keuze voor het tracéalternatief 2 is tevens positief geadviseerd door de PROCORO (12 februari 2009 en 11 juni 2009) en de Deputatie (25 juni 2009). Door de opdracht te geven een bijkomende studie te maken over het alternatief van het COR Balgerhoeke wordt het besluitvormingsproces op het niveau van de hogere overheden (provincie en Vlaams gewest) doorbroken en dit zou nefast zijn voor de socio-economische situatie van Eeklo. Het algemeen belang moet in deze afgewogen worden ten opzichte van het privé-belang. Er is op verschillende tijdstippen met de bewoners gecommuniceerd (bij de laatste verkiezingsronden o.a. in Balgerhoeke, in de beleidsverklaring van de bestuursploeg, in gesprekken met de landbouwers, ook alternatieven werden onderzocht bij studie bureau en administraties). Hij verwijst ook naar de verplichte doorlooptijd van de lopende procedures en de mogelijke gevolgen van vertraging voor deze procedures (binnen 270dagen na afsluiten van openbaar onderzoek moet een beslissing worden genomen). Er zijn in het verleden beslissingen genomen en daaruit vloeien consequenties voort. Er zijn gesprekken geweest met de betrokken landbouwers in het gebied en met uitzondering van 1 landbouwer waren er geen problemen voor hun bedrijf. Er zal in het nieuwe industrieterrein aandacht zijn voor ecologie en duurzaamheid. Tenslotte verwijst hij naar de parameter van 20 tewerkstellingsplaatsen per 1 HA, vandaar 20 HA x 20 tewerkstellingsplaatsen = 400 tewerkstellingsplaatsen.

De stedelijke administratie uit hoofde van de stedenbouwkundig ambtenaar en de stadssecretaris merkten op aan de voorzitter van de gemeenteraad, in casu de burgemeester, dat dit toegelicht voorstel tot beslissing niet rechtsgeldig kon gestemd worden op basis van de bevoegdheidsverdeling in dit dossier. Het voorwerp van beslissing, met name geven van een opdracht tot bijkomende studie in dit dossier, behoort niet tot de bevoegdheid van de gemeenteraad.

De gemeenteraad van 29 september 2008 gaf in het kader van het openbaar onderzoek rond het voorlopig vastgesteld provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakeningsproces kleinstedelijk gebied Eeklo' het volgende advies:

Artikel 1.

Het ontwerp van Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Eeklo' wordt goedgekeurd met uitzondering van met art. 1 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van het deelRUP uitbreiding Nieuwendorpe (p. 24).

Artikel 2.-

De gemeenteraad vraagt om de paragraaf over de timing inzake watergebonden bedrijvigheid in het verordend gedeelte van het deelRUP bedrijventerrein uitbreiding Nieuwendorpe (art. 1, p. 24) te vervangen door:

- Indien er in 2009 wordt beslist om het Schipdonkkanaal te verbreden, wordt de uitbreiding van Nieuwendorpe tot en met 2015 exclusief voor bedrijven van regionaal belang met watergebonden karakter voorbehouden. Na 2015 kunnen ook niet-watergebonden bedrijven worden ingeplant.
- Indien in 2009 wordt beslist om het Schipdonkkanaal niet te verbreden of er wordt voor eind 2009 geen beslissing genomen over de verbreding van het Schipdonkkanaal kunnen er op de uitbreiding Nieuwendorpe bedrijven van regionaal belang met watergebonden en niet-watergebonden karakter worden ingeplant."

Het deelRUP regionaal bedrijventerrein Balgerhoeke Noord maakte deel uit van dit dossier en werd dus goedgekeurd door de gemeenteraad.

Tijdens dit openbaar onderzoek dat op 16 oktober 2008 afliep, werden door de betrokken bewoners maar ook in het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening heel wat vragen gesteld over het juiste tracé van de toekomstige ontsluitingsweg op het bedrijventerrein Balgerhoeke Noord. Deze opmerkingen hadden betrekking op de impact op de landbouw, de rechtszekerheid van de betrokken eigenaars en de invloed op het woongebied van Balgerhoeke.

Om een antwoord te bieden op de bezwaren werd in samenspraak met de provincie, AWW en Veneco² beslist een studie rond onder andere de tracékeuze te laten uitvoeren.

Ook werd de bouw van de ondertunneling van de N49 ter hoogte van de Sint-Laureinsesteenweg gekoppeld aan de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg. Dit om de verkeersproblematiek in zijn totaliteit aan te pakken en verkeersproblemen in Balgerhoeke te voorkomen.

Immers, de huidige studie over de ontsluitende gewestweg/verbinding R43 met N455 vormt enerzijds de basis voor het bieden van antwoorden op de vragen, die tijdens het openbaar onderzoek en door de PROCORO werden geformuleerd in het kader van de procedure van het PRUP Afbakeningsproces kleinstedelijk gebied Eeklo, incl. deelRUP Balgerhoeke Noord met o.a. keuze van het tracé van de ontsluitingsweg, en anderzijds voor het goedkeuren van de modules 2 (aanleg van een nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg) en 14 (ontsluitingsinfrastructuur voor een tewerkstellingszone van bovenlokaal belang) in het kader van het mobiliteitsconvenant op het niveau van het Vlaams gewest. Deze studie wordt ook gebruikt om de startnota op te maken voor de effectieve aanleg en financiering van de ontsluitende gewestweg door het Vlaams gewest (AWV) en Veneco². De rol van het stadsbestuur in de studie situeert zich op het niveau van deelname via de werkgroep en de stuurgroep, die de studie begeleidde, en via de gemeentelijke begeleidingscommissie waarbij gestreefd werd naar consensus over de keuze van oplossing van de startnota voor het tracéalternatief 2, in samenspraak met andere belanghebbenden, met flankerende maatregelen ten aanzien van de landbouw.

Samenstelling werkgroep: AWW, Veneco², Grontmij en de stad Eeklo

Samenstelling stuurgroep: idem als werkgroep, aangevuld met MOW (mobiliteitsbeheerder), De Lijn, RWO-ruimtelijke planning, Agentschap voor landbouw en visserij, Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaamse Milieumaatschappij, Agentschap Ondernemen, provincie Oost-Vlaanderen, IVM, Vlaamse Maatschappij voor watervoorziening, Aquafin, Eandis, polderbestuur van de Burggravenstroom, Nationale Maatschappij der Pijpleidingen, Belgacom, Telenet.

Gemeentelijke begeleidingscommissie: schepencollege, administratie stad Eeklo (stadsarchitect, mobiliteitsambtenaar, milieuambtenaar, stedenbouwkundig ambtenaar), RWO, De Lijn, NMBS, AWW, provincie, lokale politie, brandweer, landbouwraad, economische raad, fietsersbond, Veneco en Grontmij.

De voormelde startnota, omvattende o.a. het verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie en de visietekst van de stad, wordt voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaams gewest eind augustus 2009. De gemeenteraad is bijgevolg niet bevoegd om in deze procedure opdracht te geven tot een bijkomende studie over de ontsluitende gewestweg en de keuze van het tracé in het deelRUP Balgerhoeke Noord.

Het goedgekeurde PRUP vormt de juridische basis voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein en het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen.

De tracéstudie wordt ook gebruikt om de startnota voor de effectieve aanleg en financiering van de ontsluitingsweg door het Vlaams Gewest en Veneco² (zie module 2 en 14 van de mobiliteitsconvenant) op te maken. In augustus 2009 wordt de startnota, incl. het verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie en de visietekst van de stad, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC) van het Vlaamse Gewest. Na het conform verklaren van de startnota kan de fase van de projectnota en het aanbestedingsklaar maken van het dossier worden opgestart.

Het bevoegde beslissingsniveau in dit dossier is enerzijds de provincieraad, anderzijds het Vlaams gewest en Veneco².

Gelet op bovenvermelde bemerkingen vanuit de stadsadministratie heeft de voorzitter van de gemeenteraad, de burgemeester, hierop aan de gemeenteraad medegedeeld dat de geuite standpunten tijdens de gemeenteraadszitting van 29 juni 2009 wel zullen toegevoegd worden aan deze startnota, die als basis kunnen dienen voor de verdere besluitvorming op de hogere niveau's. Bijkomende informele vraagstellingen over het voorgestelde alternatief zullen formeler worden opgevraagd. Initiatieven zullen hierover genomen worden waarvoor hij zich als burgemeester engageert.

Pro memorie:

Huidige samenstelling van de gemeenteraad:

Fractie CD&V-NVA-ELD-Sp.a – gemeenteraadslid Meiresonne, gemeenteraadslid De Weerd, gemeenteraadslid Van Hamme, gemeenteraadslid Claeys, gemeenteraadslid De Decker, schepen Smessaert (zonder stemrecht/OCMW-voorzitter), schepen Matthijs, schepen Van de Velde, schepen De Coninck, burgemeester Loete, gemeenteraadslid De Munter, gemeenteraadslid Buysse, schepen Van den Driessche, gemeenteraadslid De Baedts, schepen Depuydt.

Fractie Open VLD – gemeenteraadslid Wille, gemeenteraadslid De Waele, gemeenteraadslid Vandeveld, gemeenteraadslid D'Aubioul, gemeenteraadslid Van Hijfte-Ysebaert (verontschuldigd)

Fractie Vlaams Belang – gemeenteraadslid Lecompte, gemeenteraadslid Bauwens, gemeenteraadslid Dobbelaer

Fractie Groen! – gemeenteraadslid Waterschoot en gemeenteraadslid De Jaeger.

Hoogachtend


Meike Van Grembergen
stadssecretaris

Voor de burgemeester (art. 183 GD)
Dirk Van de Velde
schepen

