

Plan-MER PRUP Stedelijk project Oude Briel Baasrode

Definitief plan-MER
Niet Technische Samenvatting

definitief

Provincie Oost-Vlaanderen
Directie Ruimte
Dienst Ruimtelijke Planning
Woodrow Wilsonplein 2
9000 Gent

Grontmij Belgium NV
Gent, augustus 2015

Verantwoording

Titel : Plan-MER PRUP Stedelijk project Oude Briel Baasrode

Subtitel : Definitief plan-MER
Niet Technische Samenvatting

Projectnummer : 0706/0008

Referentienummer :

Revisie :

Datum : augustus 2015

Auteur(s) : Team van MER-deskundigen

E-mail adres :

Gecontroleerd door : Griet Van Waes

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : Rik Houthaeve

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Belgium NV
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
F +32 9 241 59 30
gent@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Plan-m.e.r.-plicht	5
1.2	Team van erkend MER-deskundigen	6
1.3	Initiatiefnemer van het plan en plan-MER	6
2	Planbeschrijving	7
2.1	Ruimtelijke situering plangebied	7
2.2	Ontwikkelingsvisie voor het plangebied	7
2.3	Transformatie volgens twee deelgebieden	8
2.3.1	Deelgebied 1 – Transformatie richting watergebonden bedrijvigheid	9
2.3.1.1	Fase 1 – Transformatie van het oostelijk deel van deelgebied 1	9
2.3.1.2	Fase 2 – Bijkomende transformatie van deelgebied 1 richting watergebonden bedrijvigheid	9
2.3.2	Deelgebied 2 – Autonome evolutie	9
2.4	Werkhypothese	10
3	Planningscontext	11
3.1	Juridisch en beleidsmatig kader	11
3.2	Geplande ontwikkelingen	11
4	Beschikbare informatie	13
5	Samenvatting van de milieueffecten per discipline	14
5.1	Mobiliteit	14
5.2	Geluid	15
5.3	Lucht	15
5.4	Bodem en grondwater	16
5.5	Oppervlaktewater	17
5.6	Fauna en flora	18
5.7	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	18
5.8	Mens ruimtelijke aspecten	19
6	Eindsynthese	21

1 Inleiding

Voor u ligt de niet technische samenvatting van het definitief plan-MER dat wordt opgemaakt in kader van het PRUP Stedelijk project Oude Briel Baasrode. Dit document heeft als voornaamste bedoeling om de te verwachten positieve en negatieve milieueffecten in beeld te brengen alsook om mogelijke milderende maatregelen te formuleren om negatieve milieueffecten te beperken en positieve te versterken. Op deze manier geeft de milieueffectenbeoordeling mee input in het definiëren van de maximaal haalbare transformatie van het plangebied richting watergebonden bedrijvigheid.

De site Oude Briel (Kaart 1), gelegen in het oosten van de gemeente Dendermonde, tussen de Schelde en de N17 is op het gewestplan aangeduid als industriegebied, en kent momenteel een gemengd gebruik met woningen die verweven voorkomen tussen diverse bedrijfsactiviteiten. Het betreft een historisch gegroeide zone met gemengd gebruik.

Voorafgaand aan de plan-m.e.r. werd een masterplan¹ opgesteld, waarbij verschillende invullingen voor het gebied werden onderzocht. Op basis van de onderzoeksresultaten van het masterplan en rekening houdend met de ligging van het gebied aan de Schelde werd geopteerd voor een transformatie van het plangebied naar watergebonden bedrijvigheid. Deze keuze is vastgelegd in een intentieovereenkomst tussen de provincie Oost-Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en de POM Oost-Vlaanderen, waarin alle partijen zich engageren om het gebied Oude Briel in Baasrode om te vormen tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, met aandacht voor leefbaarheid van omwonenden, mobiliteit en ruimte voor groene maatregelen. Ook de stad Dendermonde ondersteunt deze ontwikkelingsvisie.

Het voornemen om het gebied te ontwikkelen (transformeren) tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, betreft een plan, waarbij binnen het plan-MER gezocht wordt naar de maximaal haalbare transformatie. Omdat de huidige bestemming als industriegebied op het gewestplan ruimere mogelijkheden biedt aan bedrijven dan watergebonden bedrijvigheid, maar geen antwoord biedt op het huidig gemengd gebruik met onder meer de aanwezige (zonnevrije) woningen, fungeert dit plan-MER tevens ter voorbereiding van een op te maken Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP). Met dit PRUP wil de provincie Oost-Vlaanderen de maximaal haalbare transformatie voor het gebied juridisch-planologisch vastleggen. Dit betekent dat het PRUP een verfijning van de mogelijkheden voor bedrijvigheid inhoudt en daarnaast een antwoord biedt hoe wordt omgegaan met de aanwezige woningen in het plangebied alsook welke inrichtingsprincipes worden gehanteerd en welke buffermaatregelen genomen worden.

Voor dit PRUP werd de procedure opgestart volgens het zogenaamde integratiespoorbesluit, maar wordt verder volgens het generieke spoor afgewerkt (cfr. aanvullende richtlijnen van 2 juni 2015). Het MOBER werd sinds de opmaak van het ontwerprapport verder verfijnd. Deze elementen worden verwerkt binnen discipline mobiliteit (cfr. hoofdstuk 5).

¹ Eindrapport Masterplanfase – Stedelijk project Oude Briel-Baasrode, Provincie Oost-Vlaanderen (2009). Raadpleegbaar via www.oudebriel.be

1.1 Plan-m.e.r.-plicht

Om na te gaan of het voorgenomen plan onder de toepassing van de plan-m.e.r.-plicht valt, moeten drie vragen stapsgewijs beantwoord worden, namelijk:

- Valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?
Ja
De provincie heeft de intentie om de transformatie voor het gebied ruimtelijk te vertalen en vast te leggen in een PRUP. Een ruimtelijk uitvoeringsplan betreft een plan dat door een overheidsinstantie wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door de Vlaamse Regering te worden vastgesteld. Dit maakt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan onder de definitie valt van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM.
- Valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?
Ja
Het plan vormt het kader voor de latere toekenning van een vergunning (waaronder minstens een stedenbouwkundige vergunning) aan een project, zodat het plan onder het toepassingsgebied van het DABM valt.
- Valt het plan onder de plan-m.e.r.-plicht?
Ja
Het voorgenomen plan vormt een kader voor projecten zoals die vermeld worden onder Bijlage I, II of III van het m.e.r.-decreet. Dit betekent dat de plan-m.e.r.-plicht van toepassing is. Aangezien er mogelijk aanzienlijke milieueffecten zullen optreden door het voorgenomen plan en het geen klein gebied van lokaal niveau of een kleine wijziging betreft, is een plan-MER nodig.

Voor wat betreft plan-MER's in het kader van een RUP-procedure voorziet het plan-m.e.r.-decreet het integratiespoor. In Art. 4.2.4. van het plan-m.e.r.-decreet wordt de mogelijkheid voorzien om via een decreet of een besluit de procedure tot de opmaak van een plan-MER te integreren in de opmaakprocedure van een plan of een programma. Voor ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) is de procedurele integratie van het plan-MER en het RUP uitgewerkt in het integratiespoorbesluit voor RUP's. Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage voor een ruimtelijk uitvoeringsplan werd bekrachtigd op 18 april 2008 (BS 20 mei 2008). De provincie Oost-Vlaanderen, als initiatiefnemer van het plan-MER en het PRUP, verkoos om het plan-MER volgens dit integratiespoor te laten verlopen.

Naar aanleiding van de rechtspraak van de Raad van State (Arrest Peleman) en van het Grondwettelijk Hof (arrest nr. 114/2013 van juli 2013) kan de geldigheid van procedures volgens het integratiespoor in het gedrang komen. Het verschil in behandeling dat door de Raad van State discriminerend werd geacht bij toepassing van het integratiespoorbesluit heeft zich hier bij dit dossier echter niet voorgedaan. De procedure met begrip van de ter inzage legging (aankondiging) is in de praktijk immers verlopen conform de bepalingen van de algemene regelgeving. Dit werd eveneens bevestigd door de dienst Mer en wordt bevestigd in de aanvullende richtlijnen van 2 juni 2015.

Voor de opmaak van voorliggend plan-MER zal bijgevolg verder verlopen volgens de algemene procedure voorzien in de Titel IV, hoofdstuk II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM)(BS 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd) en het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende milieueffectrapportage over plannen en programma's (BS 7 november 2007) gevolgd worden.

De wijziging van procedure is een louter formele wijziging. Het eerdere dossiernummer bij de dienst Mer PLIR0072 wordt door de aanvullende richtlijnen dan ook gewijzigd naar PL0211.

1.2 Team van erkend MER-deskundigen

Het plan-MER werd opgesteld door volgend team van erkend deskundigen.

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Geldig tot
Coördinator	Soetkin Verryt		
Geluid en trillingen	Guy Putzeys	MER/EDA/393-V3	Onbeperkt
Lucht	Jan Verstraeten	MB/MER/EDA/048-V6	Onbeperkt
Bodem	Sofie Heirman	MB/MER/EDA-656-B	09/10/2015
Grondwater	Sofie Heirman	MB/MER/EDA-656-B	09/10/2015
Oppervlaktewater	Sofie Heirman	MB/MER/EDA-656-B	09/10/2015
Fauna en flora	Paul Durinck	MB/MER/EDA/579-V2	Onbeperkt
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Soetkin Verryt	AMB/ERL/MER/EDA-812	Onbeperkt
Mens ruimtelijke aspecten (incl mobiliteit)	Rik Houthaeye	MB/MER/EDA/520-V2	Onbeperkt

Daarnaast werken ook Leen Coorevits, Soetkin Verryt (medewerking coördinatie, disciplines mens – ruimtelijke aspecten), Annelies Anthierens (discipline water en bodem) en Sven Loridan (medewerking discipline geluid) mee aan het MER.

1.3 Initiatiefnemer van het plan en plan-MER

Provincie Oost-Vlaanderen – Dienst ruimtelijke planning
 PAC Het Zuid
 W. Wilsonplein 2
 9000 Gent

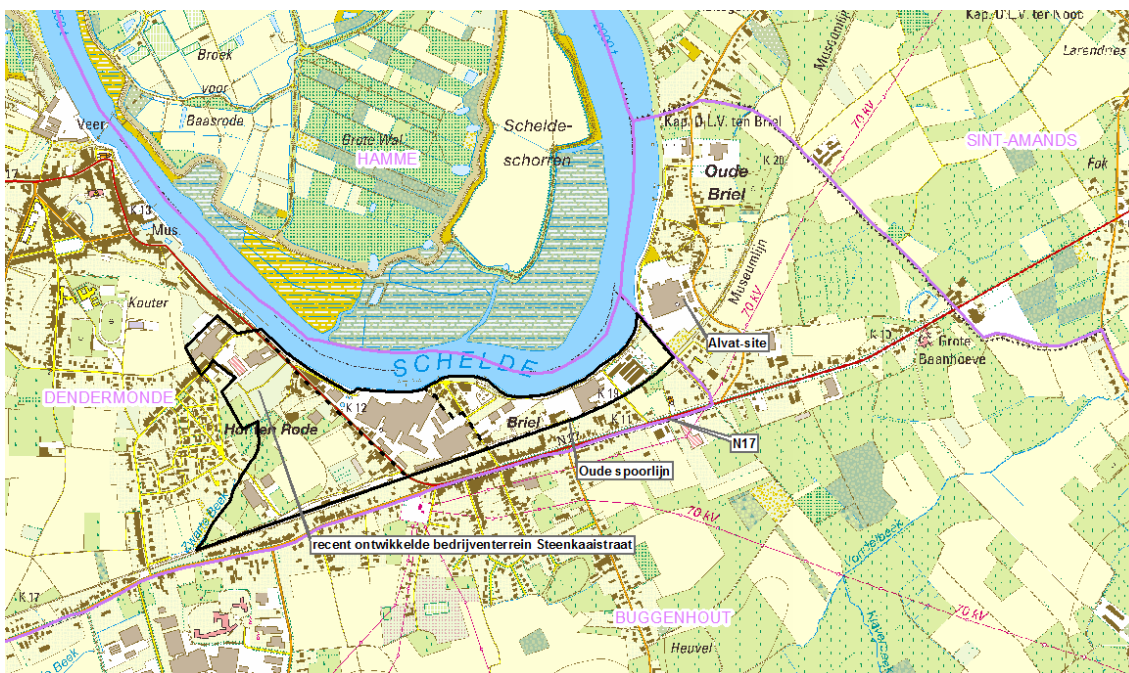
Contactpersoon: An Spitaels

De dienst Ruimtelijke Planning van de provincie Oost-Vlaanderen staat in voor het planningstraject. W&Z beheert als Vlaamse overheidsinstantie de waterwegen in het westen en centrum van Vlaanderen en heel wat gronden erlangs. In het project staat W&Z in voor het realisatietraject. De POM is uitvoerder van het sociaal-economisch beleid van de provincie Oost-Vlaanderen. In het project treedt de POM op als projectcoördinator.

2 Planbeschrijving

2.1 Ruimtelijke situering plangebied

Het gebied Oude Briel betreft een op het gewestplan aangeduid industriegebied, maar is historisch gegroeid tot een gemengde zone met wonen en bedrijvigheid (Kaart 2 en Kaart 3). Het gebied is gelegen in het oosten van de gemeente Dendermonde op de grens met de gemeente Buggenhout. De gemeentegrens vormt de oostelijke grens van het plangebied. In het noorden begrenst de Schelde het plangebied en de oude spoorlijn 52 Dendermonde-Puurs (momenteel enkel in gebruik door de toeristische stoomtrein Dendermonde - Puurs) vormt de zuidelijke grens. Ten zuiden van het plangebied, ligt de N17, parallel aan de oude spoorlijn. In het westelijke deel van het plangebied ligt het recent ontwikkelde bedrijventerrein Steenkaaistraat, dat de overgang vormt tot de dorpskern van Baasrode. De westelijke grens van dit bedrijventerrein vormt tevens de westelijke grens van het plangebied en valt samen met de grens van het industriegebied volgens het gewestplan.



Figuur 2.1. Ruimtelijke situering van het plangebied

2.2 Ontwikkelingsvisie voor het plangebied

Op basis van de analyse van het plangebied en de onderzoeksresultaten van het masterplan, waarbij verschillende invullingen voor het gebied werden onderzocht, werd geopteerd voor een transformatie van het plangebied naar hoogwaardige, watergebonden bedrijvigheid.

Via een kaderovereenkomst hebben de provincie Oost-Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en de POM Oost-Vlaanderen zich geëngageerd om samen te werken om het gebied Oude Briel in Baasrode om te vormen tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrij-

venterrein, met aandacht voor leefbaarheid van omwonenden, mobiliteit en ruimte voor groene maatregelen. Ook de stad Dendermonde ondersteunt deze ontwikkelingsvisie.

Vanuit de geformuleerde ontwikkelingsvisie, met onder meer de doelstelling om aandacht te besteden aan mobiliteit, leefbaarheid en groene maatregelen, wordt in deze stap van het onderzoek (plan-MER in kader van PRUP) gezocht naar de **maximaal haalbare transformatie** voor het gebied. Dit wordt op zijn beurt, samen met de resultaten uit het RVR en Mober vertaald in een RUP. Mogelijk worden twee deel-RUP's opgemaakt (een RUP per deelgebied, zie verder).

2.3 Transformatie volgens twee deelgebieden

De ontwikkeling van het plangebied tot een maximaal haalbare transformatie naar watergebonden bedrijvigheid wordt gezien als een proces dat gespreid over verschillende jaren zal lopen. W&Z staat in voor het realisatietraject. Hierbij zal W&Z niet systematisch onteigenen, maar wenst W&Z in te zetten op het verwerven van enkele strategische plekken die de dynamiek in het gebied in gang kunnen zetten. Afhankelijk van het succes kan de transformatie sneller/trager gaan, of zich niet/beperkt doorzetten. Het plan moet met andere woorden worden gezien als een evolutie in de tijd (geleidelijke transformatie), waarbij het plangebied gefaseerd wordt getransformeerd.

Hiertoe wordt het plangebied onderverdeeld in twee deelgebieden (Kaart 2 en Kaart 3), waarbij deelgebied 1 wordt ontwikkeld in twee fasen. Deze twee deelgebieden worden afgebeeld op onderstaande figuur.

- De transformatie wordt in de eerste fase opgestart in het oostelijk deel van deelgebied 1.
- Na de transformatie van fase 1 kan in de 2^{de} fase de overige zone in deelgebied 1 getransformeerd worden. Indien er zich opportuniteiten voordoen, kan de transformatie van de 2^{de} fase ook al opgestart worden vooraleer de transformatie van de 1^{ste} fase is afgerond.

Voor deelgebied 2 wordt geen actieve transformatie vooropgesteld, maar wordt gekozen om het gebied autonoom te laten evolueren.



Figuur 2.2. Indeling plangebied in 2 deelgebieden

2.3.1 *Deelgebied 1 – Transformatie richting watergebonden bedrijvigheid*

2.3.1.1 Fase 1 – Transformatie van het oostelijk deel van deelgebied 1

Er wordt gestart met de ontwikkeling van het meest oostelijke deel van deelgebied 1 omwille van de strategische ligging aan de Schelde en de N17 alsook de aanwezigheid van een drietal eerstelijns watergebonden bedrijven met tevens 3 laad- en losinstallaties. Het gebied voor de eerste fase, met een oppervlakte van ca. 11ha, is gelegen tussen Briel (inclusief de huizen gelegen tegenover het bedrijf Desbo) in het westen en de gemeentegrens met Buggenhout in het oosten.

De transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein betekent in de eerste plaats het maximaliseren van de overslagmogelijkheden van de huidige watergebonden bedrijven en het gebruik van de bestaande infrastructuur (bestaande kaaimuren). Vervolgens kan een nieuwe laad- en losinfrastructuur gerealiseerd worden en kunnen bijkomende terreinen in het gebied verworven of ingeschakeld worden. De aanwezige woningen in deze zone zullen, gespreid over een termijn van 3 jaar, worden aangekocht via een verwervingsbeleid. De ontwikkeling wordt voorzien op korte termijn, binnen 5 jaar.

Bij de transformatie tijdens fase 1 worden geen specifieke acties genomen binnen het gebied voor fase 2 en deelgebied 2. Deze zones blijven zich spontaan ontwikkelen zoals in de huidige situatie. Dit betekent dat indien opportuniteiten optreden om watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen, deze zullen worden onderzocht en (indien mogelijk) benut. Voor deelgebied 1 – fase 2, wordt onderzocht hoe de transformatie verder kan evolueren naar watergebonden activiteiten na de opstart van fase 1.

2.3.1.2 Fase 2 – Bijkomende transformatie van deelgebied 1 richting watergebonden bedrijvigheid

Na de opstart van fase 1, wordt een bijkomende actieve transformatie van deelgebied 1 in een tweede fase voorzien. Dit gebied, met een oppervlakte van ca. 10 ha, is gelegen tussen Briel en de Fabriekstraat. In het gebied bevinden zich potentieel 1^{ste} lijn- en 2^{de} lijn-watergebonden bedrijventerreinen alsook niet-watergebonden bedrijventerreinen. Er zijn daarnaast een aantal (ca. 15) woningen aanwezig.

De transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein verloopt over een langere ontwikkelingstermijn. Men voorziet hier een ontwikkeling binnen 5 à 10 jaar, maar watergebondenheid kan op heden reeds worden gestimuleerd. De aanwezige huizen zullen ook hier worden aangekocht via een verwervingsbeleid en op termijn verdwijnen.

2.3.2 *Deelgebied 2 – Autonome evolutie*

De ontwikkeling van deelgebied 2, met een oppervlakte van ca. 23 ha en gelegen ten westen van de Fabriekstraat, zal parallel plaatsvinden aan de transformatie van fase 1 en fase 2. In deelgebied 2 bevinden zich ongeveer 50 woningen, een 25-tal bedrijven en is nog ca. 5 ha onbenut. De bedrijven hebben in hoofdzaak geen link met het water. Er wordt geopteerd om in dit deelgebied geen actieve transformatie te realiseren, maar om een autonome evolutie richting watergebonden bedrijvigheid mogelijk te maken. Dit betekent dat de huidige aanwezige functies in het gebied behouden blijven, en dat op basis van opportuniteiten die zich voordoen, watergebonden bedrijvigheid kan ontwikkeld worden.

Specifiek voor wat betreft de voormalige site van Vitamex in het noordwesten van deelgebied 2 wordt geen ontwikkeling in de richting van watergebonden bedrijvigheid vooropgesteld. Gezien de aard van de site (deels beschermd als monument) wordt een ontwikkeling met het oog op behoud van de site nagestreefd. In afstemming met de omliggende functies wordt voorgesteld

om de site te ontwikkelen met gemeenschappelijke en ondersteunende voorzieningen voor de watergebonden bedrijvigheid en woonondersteunende functies. Eventueel kan ook beperkt (sociaal) wonen op de site worden voorzien.

2.4 Werkhypothese

In de milieubeoordeling wordt nagegaan welke draagkracht in de omgeving aanwezig is voor het voorgestelde plan. Rekening houdend met de draagkracht van de omgeving kunnen bijvoorbeeld randvoorwaarden geformuleerd worden vanuit de kenmerken van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied (bvb beperken geluidsemissies of lichtverspreiding) of vanuit de mobiliteitssituatie op de N17 (bvb beperken verkeersgeneratie richting N17).

Voor de transformatie van deelgebied 1 (fase 1 en fase 2) zal in het plan-MER worden onderzocht welke draagkracht in de omgeving aanwezig is en welke randvoorwaarden geformuleerd worden vanuit de omgeving. Hiertoe wordt een worst case situatie als vertrekbasis (uitgangspunt) van de milieubeoordeling gedefinieerd. Onderstaande tabel geeft aan hoe deze **worst case situatie** wordt opgebouwd.

Tabel 2.1. Opbouw worst case situatie deelgebied 1 (fase 1 + 2)

Aspect	Uitgangspunt worst case situatie deelgebied 1
Mobiliteit	Verkeersgeneratie: inschatting obv soortgelijke sites en kengetallen Multimodale verdeling: hanteren van een minimale en maximale vork inzake het gebruik van de waterweg en dit obv een vergelijking in vergelijkbare bedrijventerreinen Geen gebruik oude spoorlijn
Hinder	Emissies verkeer obv resultaten mobiliteit Emissies bedrijven (geluid, lucht) obv kencijfers Laad- en losfaciliteiten in buitenomgeving Geen buffering aan de rand van het plangebied
Verharding	Volledig deelgebied wordt verhard Afwatering (infiltratie, buffering, ...) voldoet aan wetgeving, maar geen bijkomende voorzieningen Bemaling nodig voor de aanleg van ondergrondse verdiepingen (tot niveau -2) en funderingen
Functiewijziging	Andere functies dan watergebonden bedrijvigheid verdwijnen uit het gebied door actief verwervingsbeleid en worden vervangen door watergebonden bedrijvigheid
Veiligheid	Voor de bedrijventerreinen wordt de draagkracht voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, inzonderheid Seveso-bedrijven, nagegaan door middel van een zonering. Deze zonering houdt rekening met de nabije gebieden met woonfuncties en aanwezige kwetsbare locaties m.n. scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen. Specifiek voor het aspect veiligheid kan in feite niet van een worst case situatie gesproken worden omdat de maximale draagkracht altijd rekening zal houden met de betrokken omgeving. Om een voldoende inzicht te verschaffen, ook in mogelijke tussentijdse situaties, is voorzien voor de twee uiterste situaties een zonering uit te werken m.n. de draagkracht te bepalen in de actuele situatie en na een volledige transformatie. De zonering wordt bepaald voor alle deelgebieden tegelijkertijd

Door de gefaseerde transformatie van het plangebied enerzijds en het huidige gemengde gebruik anderzijds kunnen tussensituaties ontstaan waarbij bijvoorbeeld woningen die nog aanwezig zijn en in de onmiddellijke omgeving watergebonden bedrijvigheid die wordt ontwikkeld. In de milieubeoordeling zal aandacht uitgaan naar de kenmerken van deze tussentijdse situaties, waarbij nagegaan wordt in welke mate randvoorwaarden dienen te worden geformuleerd inzake de gefaseerde ontwikkeling.

3 Planningscontext

3.1 Juridisch en beleidsmatig kader

Het plangebied is volgens het gewestplan gelegen in zone voor industrie (Kaart 4). Het gebied ten noorden van de Schelde is aangeduid als natuur- en reservaatgebied. Ten zuiden en ten westen van het plangebied ligt woongebied, waarbij het groengebied ter hoogte van de Zwarte Beek als bufferzone kan fungeren tussen het industriegebied en het westelijk gelegen woongebied (Hof ten Rode). Ten oosten grenst het plangebied aan industriegebied (Alvat-site, brown-field) en woongebied.

Het plangebied maakt deel uit van het deelbekken Scheldeschorren en behoort tot de Polder Vlassenbroek. De noordelijke rand is aangeduid als natuurlijk overstroombaar gebied vanuit de Schelde (Kaart 6). Het plangebied is niet aangeduid als recent overstroomd of als overstromingsgevoelig gebied. Overstromingsgevoelig gebied komt voor ten noorden van de Schelde. De Mostenbeek is een waterloop van 2^{de} categorie die van zuid naar noord (ten oosten van de Fabriekstraat) het plangebied kruist en uitmondt in de Schelde. De Zwarte Beek (2^{de} categorie) stroomt op de westelijke grens van het plangebied in noord(west)elijke richting, met als zijwaterloop de Beek van den Briel (niet geklasseerde waterloop).

De Schelde en het gebied ten noorden bevat belangrijke landschaps- en ecologische waarden. Het gebied ten noorden van de Schelde is aangeduid als VEN-gebied, deels als Vogelrichtlijngebied, Habitatrichtlijngebied (Kaart 7), relictzone, ankerplaats en beschermd landschap (Kaart 10). De Schelde en oevers is eveneens aangeduid als Vogelrichtlijngebied en opwaarts het plangebied ook als relictzone. De noordelijke rand van het plangebied, de oeverlijn van de Schelde, valt binnen Vogelrichtlijngebied. Gezien de aanwezigheid van SBZ-gebieden wordt minstens een voortoets (en indien noodzakelijk een passende beoordeling) opgemaakt en als bijlage bij het plan-MER toegevoegd.

Ten noorden van het plangebied, opwaarts langsheen de Schelde, ligt het beschermd dorpsgezicht 'Scheepswerven van Praet'. Langsheen Hof ten Rode en de Theodoor Vermijlenstraat, deels gelegen in de noordoostelijke tip van het plangebied, en ter hoogte van het beschermd dorpsgezicht zijn personeelwoningen, villa's en bedrijfsgebouwen als beschermde monumenten aanwezig.

3.2 Geplande ontwikkelingen

Volgende ontwikkelingen zijn gepland in het plangebied en omgeving:

- Afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur met aanduiding van het GRUP "Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur "Vlassenbroek, Wal-Zwijn en Groot-Schoor" ten noorden van de Schelde en het plangebied samen met de geplande ontwikkelingen in kader van het SIGMA-plan, meer bepaald de inrichting van de Vlassenbroekse polder en het gebied Grote Wal, Kleine Wal en Zwijn als gecontroleerd overstromingsgebied.
- Afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Dendermonde.
- Acties uit het deelbekkenbeheerplan Scheldeschorren, voornamelijk gerelateerd aan het aanpakken van de wateroverlast.

- Mogelijke uitvoering van het streefbeeld voor de N17 met als voorkeursscenario een ont-dubbeling van de Mandekensstraat via de aanleg van een nieuwe weg aan de noordzijde van de oude spoorweg.
- Uitbreiding van de kade thv De Brandt NV op de rechteroever van de Zeeschelde te Baas-
rode (Dendermonde).

4 Beschikbare informatie

- Eindrapport Masterplanfase – Stedelijk project Oude Briel-Baasrode, Provincie Oost-Vlaanderen (2009).
Zoals reeds eerder aangegeven werd voorafgaand aan de opmaak van het plan-MER een masterplan voor het plangebied opgemaakt waarbinnen een ontwikkelingsvisie voor het gebied is opgesteld. Dit document is raadpleegbaar via www.oudebriel.be.
In het kader van deze opdracht werd een uitgebreide analyse van de bestaande toestand uitgewerkt. Aan de hand van een gedetailleerde terreininventarisatie werden de aanwezige structuren en functies (lijninfrastructuur, economische structuur, nederzettingenstructuur, natuurlijke structuur, recreatieve structuur, beeldkwaliteit, waterstructuur, bodemkenmerken) in het plangebied beschreven. Voor elk thema werd hierbij een SWOT-analyse (sterktes, zwaktes, potenties en bedreigingen) uitgewerkt. Deze gebiedskennis zal worden gebruikt bij de opmaak van het plan-MER.
Aan de hand van de gebiedskenmerken en de gegevens uit de planningscontext, werden mogelijke inrichtingsscenario's gedefinieerd en onderling afgewogen.
- Parallel aan het plan-MER wordt een afzonderlijk mobiliteitseffectenrapport (Mober) en ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgesteld (zie ook figuur 2.1). De resultaten van deze studies worden geïntegreerd in het plan-MER, respectievelijk in de disciplines mobiliteit en mens.

5 Samenvatting van de milieueffecten per discipline

5.1 Mobiliteit

Wat betreft de huidige situatie, wordt het plangebied en omgeving gekenmerkt door een hoge verkeersdruk, wat tot uiting komt in een moeilijke doorstroming op de N17 en op zijn beurt resulteert in een moeilijke bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied Oude Briel en een lage verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de doortocht N17 Mandekensstraat-Provinciale Baan. Samenvattend wordt de referentiesituatie als volgt beschreven:

- **Leefbaarheid doortocht N17 Mandekensstraat-Provinciale Baan**
Door de hoge verkeersintensiteiten op de N17 Mandekensstraat-Provinciale Baan is er een conflict tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Dit kan nog toenemen wanneer het doorgaande verkeer door het centrum van Baasrode verder wordt ontmoedigd. In de spits kan het verkeer er onvoldoende doorstromen. Ook in de dalmomenten blijft het verkeer in de doortocht druk. Er is een hoog aandeel vrachtverkeer in de doortocht. Dit veroorzaakt trillingen, schade en (gevoel van) onveiligheid. De oversteekbaarheid van de doortocht is slecht.
- **Doorstromingsproblematiek bedrijventerrein Hoogveld – leefbaarheid doortocht Baasrode**
De huidige inrichting van Hoogveld is onvoldoende afgestemd op het gebruik. Doorgaand verkeer en lokaal verkeer zijn te veel verweven met elkaar. Het linksafslaande verkeer naar de verschillende bedrijven zorgt voor een moeilijke doorstroming van het doorgaande verkeer. Het kruispunt Vlassenhout-Hoogveld kan het drukke verkeer onvoldoende afwikkelen, waardoor er filevorming optreedt met terugslag van verkeer tot op de Mandekensstraat en de Provinciale Baan. Door de congestie op de Provinciale baan en Mandekensstraat, rijdt veel verkeer door Baasrode en staat de leefbaarheid onder druk.
- **Bereikbaarheid en ontsluiting Oude Briel**
De bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijvenszone Oude Briel is matig. Het lichtengeregeld kruispunt Mandekensstraat-Fabriekstraat heeft onvoldoende afwikkelingscapaciteit voor een vlotte doorstroming van verkeer tijdens de spits. De toegang via Briel is smal en conflicteert met de woonfunctie. De onverharde weg die vanuit de Provinciale Baan toegang geeft tot de bestaande laad- en loskade is eveneens te smal en onvoldoende beveiligd op de N17. Het kruispunt Oeverstraat – Provinciale Baan werd recentelijk beveiligd met een afslagstrook.

De realisatie van voorliggend plan heeft – op niveau van de N17 (of de onmiddellijke omgeving van Oude Briel) – door de beperkte toename aan verkeer bij de ontwikkeling van het plan een matige impact op de huidige verkeerssituatie ter hoogte van het plangebied. Gezien de huidige knelpunten op vlak van doorstroming wordt de impact tav doorstroming door de lichte verkeers-toename als matig negatief beoordeeld. Op vlak van verkeersveiligheid en bereikbaarheid worden de effecten als te verwaarlozen beoordeeld.

Door de ontwikkeling van bijkomende overslagfaciliteiten worden de mogelijkheden voor het vervoer via de waterweg beter benut. Op het niveau van de N17 (of de onmiddellijke omgeving van Oude Briel) geeft het benutten van de transportmogelijkheden via het water matig negatief effect op de verkeersdruk, maar er is wel een winst op regionaal of bovenregionaal vlak. Door de ontwikkeling van bijkomende overslagfaciliteiten op Oude Briel, waardoor de mogelijkheden voor het vervoer via de waterweg beter worden benut, wordt een winst gerealiseerd op Vlaams

niveau vanuit een verschuiving van de modal split van vrachtovervoer via het wegennet naar een meer duurzame vervoerswijze via de waterweg.

In het Mober worden maatregelen aangereikt om de verkeerssituatie ter hoogte van het plangebied aan te pakken. Rekening houdend met de effectbeoordeling betreft het voornamelijk maatregelen om de huidige situatie te optimaliseren. In die zin kunnen de maatregelen opgevat worden als een mogelijke vertaling van de algemene doelstelling van het plan om het plangebied te transformeren tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, met aandacht voor leefbaarheid van omwonenden, mobiliteit en ruimte voor groene maatregelen. De geformuleerde maatregelen passen tevens binnen de visie zoals uitgewerkt in het streefbeeld voor de N17 en houden ook rekening met de gefaseerde transformatie van het plangebied.

Uitzondering is de maatregel met betrekking tot langzaam verkeer (zie punt 1.4.2), waarbij omwille van het verhoogde watergebonden karakter van het bedrijventerrein met de bijhorende intensivering van de overslagfaciliteiten, een omleiding voor de huidige recreatieve route langsheen het jaagpad als noodzakelijke milderende maatregel wordt voorgesteld.

5.2 Geluid

Het wegverkeer op de N17 en de Fabrikstraat zorgen in het plangebied voor een sterke geluidsbelasting. De richtwaarde voor Lden voor bestaande wegen wordt voor een aantal woningen langs de N17 overschreden. De ambulante metingen bevestigen dit. De leefbaarheid voor de doortocht is door het wegverkeersgeluid slecht. Daarnaast bepalen bestaande bedrijven mee het omgevingsgeluid.

Het huidige geluidsklimaat wordt sterk bepaald door de huidige bedrijfsactiviteiten en wegverkeer. De toename in wegverkeer is zeer laag en de impact op het geluidsklimaat wordt als verwaarloosbaar beoordeeld. Wat betreft de emissies van de bedrijfsactiviteiten blijkt uit de geluidsmodellering dat het voldoen aan de Vlarem II-bepalingen (namelijk het respecteren van de grenswaarde – 5 dB(A)) voldoende garantie biedt dat het omgevingsgeluid niet verhoogt (tov de huidige situatie). Het voldoen aan de Vlarem II-bepalingen ter hoogte van de gevoelige receptoren, zijnde het ecologisch waardevol gebied ten noorden en de omliggende woningen, dient te gebeuren door het beperken van de geluidsemissies aan de bron. Voor omliggende woningen kan ook het nemen van geluidsmilderende maatregelen thv de receptoren (bvb gronddam/geluidsscherm) een mogelijkheid vormen.

Vanuit de discipline geluid wordt aanvullend de bezorgdheid geformuleerd dat als parallel aan de spoorweg een interne ontsluitingsweg wordt voorzien dit voor een verhoging zal zorgen van het omgevingsgeluid naar de achtertuinen van de woningen langs de N17 en de zijwegen zoals de Oeverstraat. Bij deze interne ontsluitingsweg is bijgevolg een geluidsbuffer tav de zuidelijk gelegen woningen noodzakelijk. Deze geluidsbuffer (grondnam of geluidsscherm) is met andere woorden een win – win situatie voor zowel de huidige installaties/vrachtbewegingen, de nieuwe activiteiten aan de laad – en loskades (zie hoger) en de mogelijke ontsluitingsweg.

5.3 Lucht

Als gevolg van de transformatie van het plangebied richting een meer watergebonden bedrijventerrein kunnen bijkomende industriële en verkeersemisies optreden. Deze discipline behandelt de verontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Er worden ook nog andere verontreinigende stoffen geëmitteerd, doch deze zijn voor het voorgenoemde plan niet relevant.

In de bestaande situatie worden de luchtkwaliteitsdoelstellingen voor de verschillende stoffen gerespecteerd:

- De achtergrondwaarde voor NO₂ bedraagt in het studiegebied ca. 24 µg/m³. De jaargrenswaarde voor deze verontreinigende stof bedraagt 40 µg/m³, zodat de kwaliteitsdoelstelling in het plangebied in de referentiesituatie gerespecteerd wordt.
- De jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ bedraagt 40 µg/m³. De achtergrondwaarde bedraagt 28 µg/m³, zodat ook de luchtkwaliteitsdoelstelling voor fijn stof in de referentiesituatie gerespecteerd wordt.
- Voor PM_{2,5} bedraagt de grenswaarde 25 µg/m³ en de achtergrondwaarde 17 µg/m³. Ook voor deze verontreinigende stof wordt de kwaliteitsdoelstelling gerespecteerd.

De belangrijkste wegen in het studiegebied zijn de Provinciale baan (N17), de Fabrieksstraat (N17), Mostenveld (in het verlengde van de Fabrieksstraat) en de Diepmeerstraat. In de toekomstige situatie zal de verkeersgeneratie langs de beschouwde wegen niet significant wijzigen. De luchtkwaliteit langs de wegen zal hierdoor in de toekomstige situatie nagenoeg overeenstemmen met de referentiesituatie. Bijgevolg zullen ook in de toekomstige situatie zullen de luchtkwaliteitsdoelstellingen hierdoor gerespecteerd worden.

Ook de berekende industriële emissies bij de ontwikkeling van de nog niet benutte percelen zijn zeer laag. De bijkomende emissies zullen op immissieniveau een verwaarloosbare bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen – analoog als in de huidige situatie - gerespecteerd blijven.

Gezien de luchtkwaliteitsdoelstellingen overal gerespecteerd blijven en de bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit globaal als verwaarloosbaar wordt beoordeeld, worden geen milderende maatregelen geformuleerd met betrekking tot de transformatie van het plangebied.

Voor de tussensituaties waarbij de transformatie reeds plaatsvindt en de bewoning nog niet volledig uit het plangebied is verdwenen, hoeven voor de luchtkwaliteit geen bijzondere maatregelen te worden getroffen. De bijdrage van NO₂ ter hoogte van deze woningen is immers zeer beperkt en de luchtkwaliteitsdoelstellingen blijven steeds gerespecteerd, zodat geen schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens te verwachten zijn.

5.4 Bodem en grondwater

Het studiegebied heeft een vlakke topografie en bestaat hoofdzakelijk uit antropogene bodems, die worden gekenmerkt door een verstoord bodemprofiel. Het grondwatersysteem in het studiegebied schommelt tussen ca. +3,8 en +5,3 mTAW (of tussen 3,2 en 1,7 m-mv).

De globale grondwaterkwaliteit wordt als matig beschouwd, waarbij lokaal verontreinigende stoffen voorkomen en dit als gevolg van de aanwezige bodemverontreinigingen in het studiegebied. In het studiegebied komen immers gekende verontreinigingen voor ter hoogte van bestaande bedrijfsactiviteiten in deelgebied 2 aan de Fabriekstraat en Steenkaaistraat alsook ter hoogte van de Mandekestraat en op de Alvatsite. Met uitzondering van de verontreiniging op de Alvatsite dienen geen saneringsprojecten te worden uitgevoerd. Er werd reeds een gedeeltelijke sanering uitgevoerd op de Alvatsite alsook een saneringsproject voor een verontreiniging op perceel met bedrijfsactiviteiten ten westen van de Fabrieksstraat.

Hoewel de planingrepen een totale oppervlakte van ca. 44 ha beslaan, wordt de impact op het bodemsysteem van de transformatie naar watergebonden bedrijvigheid op planniveau als matig negatief beoordeeld. Dit voornamelijk gezien de reeds sterk verstoorde bodems die in het plangebied voorkomen en de relatief oppervlakkige ingrepen die worden gepland.

De impact van de transformatie naar watergebonden bedrijvigheid op het grondwatersysteem wordt globaal als matig negatief beoordeeld. De toename aan verharding, toepassen van bemaaling en toename aan (vervuild) afstromend hemelwater genereren een negatief effect op de

grondwatertafel. Het effect blijft echter beperkt, rekening houdend met het huidige gebruik van de site.

Uitzondering is het uitvoeren van bemaling in een open bouwput (zonder milderende maatregelen), wat in een worst case situatie kan resulteren in een significant negatief effect op de grondwaterstand en ook een verspreiding van aanwezige verontreiniging kan veroorzaken en zo een zeer significant negatief effect op de grondwaterkwaliteit uitoefent. Om deze worst case situatie te voorkomen, worden vanuit de milieubeoordeling de randvoorwaarde geformuleerd om de invloedssfeer van bemaling te beperken via milderende maatregelen (bvb gesloten bouwput, retourbemaling). Op deze manier wordt de impact op het grondwatersysteem beperkt tot een matig negatief effect.

5.5 Oppervlaktewater

De belangrijkste waterlopen in het studiegebied zijn de Mostenbeek en Zwarte beek. De Mostenbeek kan rechtsreeks gravitair lozen in de Schelde of kan – via de Zwarte beek – afwateren naar de Grote beek en via het pompstation op de Grote beek lozen in de Schelde. De Schelde kent ter hoogte van het studiegebied een getijdegebonden waterpeil, wat gravitaire lozing van de zijwaterlopen sterk bemoeilijkt. Het pompstation op de Grote beek heeft capaciteitsproblemen. Samen met de moeilijke gravitaire lozing maakt dit dat buffering in de waterlopen zelf belangrijk is.

Het plangebied kent een groot aandeel verharding en ook in de overige delen van het studiegebied komen enkele zones voor met een verhoogde concentratie aan verharding (woonkernen en bedrijventerreinen). Zowel in het plangebied als deze overige zones verloopt de afwatering van hemelwater niet altijd gescheiden van het afvalwater en zijn weinig buffermaatregelen voorhanden. Dit resulteert in een overstromingsgevoelige zone stroomafwaarts, ter hoogte van de monding van de Zwarte beek in de Grote beek. In het deelbekkenbeheerplan Scheldeschorren zijn diverse acties opgenomen om deze problematiek aan te pakken. Geen van deze maatregelen werd tot nu toe gerealiseerd.

De structuurkwaliteit van de Zwarte beek en Mostenbeek in het plangebied is zeer laag, de waterlopen zijn er grotendeels ingebuisd. De fysico-chemische en biologische waterkwaliteit worden als matig beoordeeld.

Hoewel het aandeel bijkomende verharding relatief beperkt blijft, wordt de impact op de waterkwaliteit als een matig tot significant negatief effect beoordeeld wanneer enkel voldaan wordt aan de minimale wettelijke normen. Dit omwille van de moeilijke afwatering van het studiegebied en de voorkomende wateroverlast stroomafwaarts. Uit de effectbeoordeling wordt immers geconcludeerd dat de minimale wettelijke vereisten inzake waterkwaliteit (gewestelijke stedenbouwkundige verordening) niet voldoende is om een bijkomende negatieve impact op de omgeving te vermijden. Vanuit de milieubeoordeling worden daarom milderende maatregelen voorgesteld inzake de inrichting van het afwateringssysteem. Hierbij wordt gewezen op de opportuniteit om tijdens de transformatie niet alleen de bijkomende verharding voldoende te bufferen, maar om tevens het bestaande afwateringssysteem te optimaliseren. Voorgesteld wordt om het afwateringssysteem te organiseren volgens een aantal individuele maatregelen (op perceelsniveau) en collectieve maatregelen (op niveau bedrijventerrein) om zo te komen tot een gezamenlijk buffervolume van 330m³/ha.

Wat betreft de waterkwaliteit blijft de impact beperkt tot verwaarloosbare tot matig negatieve effecten. Wel wordt gewezen op de mogelijkheid om met de transformatie van het plangebied de structuurkwaliteit van de waterlopen te verbeteren. De transformatie kan zo als hefboom dienen binnen het studiegebied. Hiertoe worden een aantal milderende maatregelen geformuleerd.

5.6 Fauna en flora

Ter hoogte van het plangebied komen nauwelijks nog natuurwaarden voor. Uitzondering zijn de lokaal voorkomende zeer smalle stroken slikken en schorren op de rechteroever van de Schelde, die deel uitmaken van het Vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde'. Binnen het studiegebied situeren de voornaamste natuurwaarden zich ten noorden van het plangebied ter hoogte van het estuarium van de Zeeschelde (incl. de Scheldeschorren op de linkeroever) en het binnendijks gebied Grote Wal. Deze gebieden zijn bovendien opgenomen binnen de afbakening van Vogelrichtlijngebied, Habitatrichtlijngebied en VEN-gebied. Op heden heerst er een geluidsklimaat van ca. 45 tot 50 dBA ten noorden van de Schelde. Ter hoogte van het plangebied zijn diverse verlichtingsbronnen aanwezig. Langs de Schelde is de verlichten echter beperkt aanwezig, dit onder de vorm van lokale straatverlichting en verlichting aan de bedrijfsgebouwen.

Door de geringe ontwikkeling van natuurwaarden in het plangebied blijft de impact van ecotoopinname, versnippering en barrièrewerking beperkt. Vanuit de doelstelling om het gebied te transformeren tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, waar onder meer ruimte is voor groene maatregelen, worden toch milderende maatregelen voorgesteld. Het gaat hierbij om – waar mogelijk – het behouden van een aaneengesloten lengte aan slikken en schorren en een kwalitatieve invulling van de groenzones en publieke ruimte door het toepassen van de principes van natuurtechnische milieubouw. Ten gevolge van het voorliggend project kan verstoring ontstaan onder de vorm van verlichting. Rekening houdend met de aangrenzende natuurwaarden werden milderende maatregelen vooropgesteld, onder de vorm van een aangepast type verlichting langs de Schelde. Daarnaast wordt het belang benadrukt om aan de Vlare II-bepalingen te voldoen. Op deze wijze wordt immers geluidsverstoring vermeden.

5.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

In het noordwesten van het plangebied is een complex van beschermd monumenten aanwezig, die verwijzen naar de historische scheepsnijverheid en landelijke industriële activiteiten uit het verleden. Ten noorden van het plangebied zijn het beschermd landschap, ankerplaats en relictzone van de Scheldeschorren gelegen. Op vandaag is geen landschappelijke relatie aanwezig tussen het plangebied en het waardevolle landschap ten noorden ervan. De Schelde fungeert als landschappelijke grens tussen beide landschappen.

Het plangebied zelf is landschappelijk gezien weinig waardevol en de beeldkwaliteit is er erg laag, gezien het gemengd gebruik door wonen, bedrijvigheid en braakliggende terreinen. Er ontbreekt een duidelijke landschappelijke structuur in het plangebied.

Gezien de lage beeldkwaliteit en het ontbreken van een duidelijke landschappelijke structuur in het plangebied resulteert de transformatie van het huidige gemengde gebruik naar een meer uniform watergebonden bedrijventerrein in een positief effect ten aanzien van de landschappelijke structuur. In de beoordeelde planbeschrijving zijn weinig gegevens opgenomen met betrekking tot de landschappelijke inrichting van het plangebied. De impact op de perceptieve kenmerken wordt daarom globaal als matig negatief beoordeeld en er wordt vanuit deze discipline duidelijk aangegeven dat de transformatie van het plangebied kan aangegrepen worden om de landschappelijke en ruimtelijke structuur van het gebied te versterken en de beeldkwaliteit te verhogen.

Het slopen van de woningen langsheen de Fabriekstraat, opgenomen in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed, maar met beperkte erfgoedwaarde, wordt als significant negatief beoordeeld, gezien de elementen zijn opgenomen in de inventaris, maar de beperktere erfgoedwaarde mede wordt bepaald door de renovatiewerken aan deze woningen.

Het complex aan beschermd monumenten in deelgebied 2 wordt behouden. Daarenboven wordt aan de voormalige Vitamex site een nieuwe functie gegeven, wat positief wordt beoordeeld.

In het noordwesten van het plangebied is gekend archeologisch erfgoed aanwezig. Ten aanzien van archeologie wordt opgemerkt dat naast het gekende archeologische erfgoed er nog heel wat ongekend archeologisch erfgoed in de ondergrond aanwezig is.

Gezien het plangebied duidelijk van de noordelijk gelegen ankerplaats, relictzone en beschermd landschap is gescheiden, zijn de effecten van deze erfgoedelementen als te verwaarlozen te beoordelen.

Zowel vanuit het gebrek aan landschappelijke structuur en de zeer lage beeldkwaliteit in het plangebied als vanuit de algemene doelstelling van het plan om het plangebied te transformeren tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein wordt vanuit de discipline aanbevolen om zowel bufferende maatregelen te nemen aan de randen van het plangebied, ten opzichte van de omliggende woningen alsook om maatregelen te treffen om de beeldkwaliteit en structuur in het plangebied te verhogen. Voor beide types van maatregelen worden een aantal mogelijkheden aangereikt.

5.8 Mens ruimtelijke aspecten

Het plangebied wordt gekenmerkt door een historisch gegroeide rommelige ruimtelijke structuur. De huidige kavelindeling (versnippering, verspreide kleine kavels, gemengd voorkomen verschillende ruimtegebruikfuncties) vormt een knelpunt voor de reorganisatie van het plangebied. Het gemengd voorkomen van de functies wonen en bedrijvigheid vormen eveneens op vandaag een knelpunt. De woningen zijn zonevremd gelegen en ondervinden hinder afkomstig van het wegverkeer op de N17 en de bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied.

Gezien de op vandaag eerder rommelige structuur in het plangebied kan de herinrichting van het gebied een kans bieden om de ruimtelijke structuur te optimaliseren. De ontwikkeling van het bedrijventerrein tot een gebied voor watergebonden bedrijvigheid betekent een versterking van de economische ruimtelijke structuur en samenhang van de omgeving en de stad Dendermonde op macroschaal. Door de onzekerheid vanuit de plandefinitie hoe het gebied met de transformatie ruimtelijk wordt gestructureerd, worden de effecten vanuit een worst case benadering als verwaarloosbaar beoordeeld. Vanuit de beoordeling wordt wel gewezen op de opportuniteit om de ruimtelijke structuur significant te verbeteren. Hiertoe worden milderende maatregelen voorgesteld.

De ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein betekent een winst aan de functie bedrijvigheid. Het verwerven en innemen van de (zonevremde) woningen en de (zonevremde) feestzalen in deelgebied 1 heeft voornamelijk een verlies aan woonfunctie en evenementfunctie tot gevolg. Voor deelgebied 2 worden de aanwezige functies behouden, wordt de mogelijkheid geboden bijkomende bedrijvigheid te creëren. Ten aanzien van de ontwikkeling van de Vitamex site wordt de winst aan functies positief beoordeeld.

De ruimtelijke kwaliteit in beide deelgebieden is op vandaag reeds laag. Voor de intrinsieke ruimtelijke kwaliteit na transformatie zal de uiteindelijke inrichting en beeldwaarde van het plangebied en het openbaar domein, de vormgeving en architecturale uitstraling van de gebouwen, zonering van bedrijven, aanwezige groenvoorzieningen, ... bepalend zijn. Door de onzekerheid vanuit de plandefinitie worden de effecten vanuit een worst case benadering als verwaarloosbaar beoordeeld. Vanuit de beoordeling wordt wel gewezen op de opportuniteit om de ruimtelijke kwaliteit significant te verbeteren. Hiertoe worden milderende maatregelen voorgesteld.

Het geluidsklimaat, gegenereerd door het wegverkeer op de N17 en de huidige bedrijfsactiviteiten is bepalend. Verwacht wordt dat de woningen geen bijkomende hinder zullen ondervinden op vlak van luchtkwaliteit en geluidsklimaat (indien voldaan wordt aan de geldende Vlaamse II bepalingen). Wel zal de beeldkwaliteit van de woningen afnemen. De mogelijke visuele en audiotieve hinder kan worden gemilderd door het voorzien van buffering in het zuiden van het plangebied.

De ruimtelijke kwaliteit van de resterende woningen in de tussenfase en langsheen de Fabrieksstraat vormen, net als de sociale veiligheid, een aandachtspunt. Om te verhinderen dat tijdens de transformatie de leefbaarheid van resterende woningen in het plangebied significant zal dalen alsook om meer duidelijkheid te kunnen bieden aan de bewoners, wordt voorgesteld om de woningen in deelgebied 1 te verwerven via een onteigeningsbeleid ipv een actief verwervingsbeleid gespreid over 5 tot 10 jaar.

Gezien de ontwikkeling van de Vitamex-site is voorzien in afstemming met de bestaande functies wordt geen impact verwacht op de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Aanbevolen wordt om op de Vitamex site storende activiteiten (bvb groothandel) van omliggende functies te weren.

Uit het RVR blijkt dat de draagkracht van het plangebied, gezien de aanwezigheid van woningen in het gebied, eerder beperkt is. Naarmate de woningen verdwijnen zal de draagkracht voor de inplanting van Seveso-bedrijven toenemen.

6 Eindsynthese

De transformatie van het plangebied, aangeduid op het gewestplan als industriegebied, maar met een huidig gemengd gebruik, naar een watergebonden bedrijventerrein wordt op macroniveau als positief beoordeeld, immers:

- Door de ontwikkeling van bijkomende overslagfaciliteiten worden de mogelijkheden voor het vervoer via de waterweg beter benut. Op het niveau van de N17 (of de onmiddellijke omgeving van Oude Briel) geeft het benutten van de transportmogelijkheden via het water een zeer beperkt effect op de verkeersdruk, maar er is wel een winst op regionaal of bovenregionaal vlak. Door de ontwikkeling van bijkomende overslagfaciliteiten op Oude Briel, waardoor de mogelijkheden voor het vervoer via de waterweg beter worden benut, wordt een winst gerealiseerd op Vlaams niveau vanuit een verschuiving van de modal split van vrachtvervoer via het wegennet naar een meer duurzame vervoerswijze via de waterweg.
- De transformatie betekent een versterking van de economische ruimtelijke structuur en samenhang van de omgeving en de stad Dendermonde op macroschaal.
- Gezien de lage beeldkwaliteit en het ontbreken van een duidelijke landschappelijke structuur in het plangebied resulteert de transformatie naar een meer uniform watergebonden bedrijventerrein in een positief effect ten aanzien van de landschappelijke structuur.
- De nieuwe functiemogelijkheden die aan de voormalige Vitamex-site worden gegeven, wordt als positief beoordeeld, onder meer omwille van de aandacht voor en het behoud van de aanwezige erfgoedwaarden.

Het plangebied en omgeving worden in de huidige situatie gekenmerkt door een hoge verkeersdruk, wat tot uiting komt in een moeilijke doorstroming op de N17 en op zijn beurt resulteert in een moeilijke bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied Oude Briel en een lage verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de doortocht N17 Mandekensstraat-Provinciale Baan. De hoge verkeersdruk vertaalt zich – samen met de huidige bedrijfsactiviteiten – eveneens in een hoge geluidsbelasting. Verder kennen het plangebied en omgeving een hoge graad aan verharding, met een moeilijke afwatering en een laag aandeel aan natuurwaarden tot gevolg. De wijze waarop het plangebied historisch is gegroeid met het gemengd voorkomen van diverse functies (bvb wonen, bedrijvigheid, recreatie, ...) kenmerkt zich door een rommelige ruimtelijke structuur met een gebrek aan samenhang en lage kwaliteit (beeldkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit).

Deze (vaak) slechte uitgangspositie bepaalt in sterke mate de milieubeoordeling. Globaal worden vanuit de milieubeoordeling relatief weinig negatieve effecten verwacht en blijft de impact voornamelijk beperkt tot een verwaarloosbaar tot matig negatief effect.

- De realisatie van voorliggend plan heeft – op niveau van de N17 (of de onmiddellijke omgeving van Oude Briel) – een matig negatieve impact op de huidige verkeerssituatie. Omdat de verkeersintensiteiten in beperkte mate toenemen na de transformatie van het plangebied, wordt de impact op de doorstroming als matig negatief tot te verwaarlozen beoordeeld, en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid als verwaarloosbaar beoordeeld. Uitzondering is de wijziging in de ontsluiting voor langzaam verkeer, waarbij omwille van het verhoogde watergebonden karakter van het bedrijventerrein met de bijhorende intensivering van de overslagfaciliteiten, een omleiding voor de huidige recreatieve route langsheen het jaagpad als noodzakelijke milderende maatregel wordt voorgesteld.
- De zeer beperkte toename in wegverkeer resulteert in een verwaarloosbare impact op het geluid- en luchtklimaat.

- Wat betreft de emissies van de bedrijfsactiviteiten vormt het voldoen aan de Vlare II-bepalingen een voldoende garantie dat het omgevingsgeluid niet verhoogt. Het voldoen aan de Vlare II-bepalingen ten aanzien van het ecologisch waardevol gebied ten noorden van het plangebied dient te gebeuren door het beperken van de geluidsemisies aan de bron. Voor omliggende woningen kan ook het nemen van geluidsmilderende maatregelen thv de receptoren (bvb gronddam/geluidsscherm) een mogelijkheid vormen. Aanvullend wordt vanuit de discipline geluid aangegeven dat een geluidsbuffer noodzakelijk is, indien parallel aan de spoorweg een interne ontsluitingsweg wordt voorzien.
- De impact van de transformatie naar watergebonden bedrijvigheid op het bodem- en grondwatersysteem wordt globaal als matig negatief beoordeeld
- Door de geringe ontwikkeling van natuurwaarden in het plangebied blijft de impact van ecotoopinname, versnippering en barrièrewerking beperkt. Echter, onder meer omwille van de aanduiding van de rechteroever van de Schelde als onderdeel van het Vogelrichtlijngebied, wordt voorgesteld om – waar mogelijk – een aaneengesloten lengte aan slikken en schorren te behouden.
- Door de onzekerheid vanuit de plandefinitie hoe het gebied met de transformatie ruimtelijk en landschappelijk wordt gestructureerd, worden de effecten vanuit een worst case benadering als verwaarloosbaar tot matig negatief beoordeeld. Vanuit de beoordeling wordt wel gewezen op de opportuniteit om de structuur en de kwaliteit van het plangebied significant te verbeteren. Hiertoe worden milderende maatregelen voorgesteld.

Uitzonderingen, effectgroepen waar wel een significant negatief effect kan optreden, zijn:

- Het uitvoeren van bemaling in een open bouwput (zonder milderende maatregelen) kan in een worst case situatie resulteren in een significant negatief effect op de grondwaterstand en kan ook een verspreiding van aanwezige verontreiniging veroorzaken en zo een zeer significant negatief effect op de grondwaterkwaliteit uitoefenen. Om deze worst case situatie te voorkomen, worden vanuit de milieubeoordeling de randvoorwaarde geformuleerd om de invloedssfeer van bemaling te beperken.
- Omwille van de moeilijke afwatering van het studiegebied en de voorkomende wateroverlast stroomafwaarts wordt geconcludeerd dat de minimale wettelijke vereisten inzake waterkwaliteit (gewestelijke stedenbouwkundige verordening) niet voldoende zijn om een bijkomende negatieve impact op de omgeving te vermijden. Vanuit de milieubeoordeling worden daarom milderende maatregelen voorgesteld inzake de inrichting van het afwateringssysteem. Hierbij wordt gewezen op de opportuniteit om tijdens de transformatie niet alleen de bijkomende verharding voldoende te bufferen, maar om tevens het bestaande afwateringssysteem te optimaliseren en zo de druk van het grotendeels verharde plangebied op de omgeving te verminderen.
- Lichtverstoring kan optreden als gevolg van niet aangepaste verlichting langs de Schelde. Indien geen gepaste verlichting wordt toegepast, kan dit leiden tot een significant negatief effect ten aanzien van de aangrenzende natuurwaarden. Om deze worst case situatie te voorkomen, worden vanuit de milieubeoordeling maatregelen voorgesteld om het verstoringseffect te beperken.
- Het slopen van de woningen langs de Fabriekstraat, opgenomen in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed, wordt als zeer significant beoordeeld, gezien de elementen zijn opgenomen in de inventaris en ze getuigen van het historische karakter van de site. De globale impact van het plan op de aanwezige erfgoedwaarden wordt echter gemilderd door het behoud en versterken van de elementen in deelgebied 2 en de verwaarloosbare impact op de omliggende erfgoedwaarden (ankerplaats, relictzone en beschermd landschap). Vanuit de milieubeoordeling wordt gewezen op de noodzaak om archeologisch vooronderzoek uit te voeren.
- De inname aan woningen in deelgebied 1 wordt als een significant negatief effect beoordeeld alsook de mogelijke negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit van de resterende woningen in de tussenfase. Vanuit de milieubeoordeling wordt onteigening als maatregel voorgesteld.
- Vanuit de milieubeoordeling wordt gewezen op de mogelijke negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit van omliggende woningen. Om te verhinderen dat tijdens de transformatie de leefbaarheid van resterende woningen in deelgebied 1 significant zal dalen alsook om meer

duidelijkheid te kunnen bieden aan de bewoners, wordt voorgesteld om de woningen in deelgebied 1 te verwerven via een onteigeningsbeleid ipv een actief verwervingsbeleid gespreid over een langere periode (ca. 5 tot 10 jaar).

Deze negatieve effecten resulteren in een aantal maatregelen die vanuit milieubeoordeling worden meegegeven aan het plan om de negatieve impact te beperken. Deze elementen worden als milderende maatregel geformuleerd en worden in tabel 6.1 samengevat.

Naast de milieueffecten die een negatieve invloed kunnen ondervinden van het plan, wordt vanuit de milieubeoordeling meermaals gewezen op de huidige, vaak slechte situatie. Rekening houdend met de algemene doelstelling van het plan, namelijk om het plangebied te transformeren tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, met aandacht voor leefbaarheid van omwonenden, mobiliteit en ruimte voor groene maatregelen, worden dan ook diverse milderende maatregelen voorgesteld om actief in te zetten op deze transformatie. Op deze manier kan de transformatie van het gebied aangewend worden om de aanwezige opportuniteiten te benutten, resulterend in een globaal positief effect voor het plangebied en omgeving. Deze milderende maatregel (principe en mogelijke concrete uitvoeringsmaatregelen) worden in tabel 6.2 samengevat.

Tabel 6.1. Overzicht van milderende maatregelen om negatieve impact te milderen

Milderende maatregel Principe	Mogelijke invulling	Vertaling		
		RUP	Verg	Overige
<ul style="list-style-type: none"> • Omleiden recreatieve route via bestaande knooppunten 	<ul style="list-style-type: none"> • Via overige bestaande knooppunten 			X
<ul style="list-style-type: none"> • Voldoen aan de Vlare II-bepalingen, door reductie van de geluidsemissies aan de bron en/of geluidsmilderende maatregelen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het realiseren van deze grenswaarde kan mogelijk aan de hand van een geluidsstudie worden aangetoond. 		X	
<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheid voorzien om een geluidsbuffer langsheen de spoorweg in het zuiden van het plangebied te kunnen realiseren. Deze grondam/geluidsscherm is nodig indien <ul style="list-style-type: none"> ◦ het niet mogelijk is om voldoende aan de bron te reduceren of ◦ indien ook 's avonds en 's nachts moet gewerkt worden in functie van de getijdewerking van de Schelde of ◦ parallel aan de spoorweg een interne ontsluitingsweg wordt voorzien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsscherm of grondam 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Beperken van de invloedssfeer van bemaling en vermijden dat deze zorgt voor een verspreiding van een gekende verontreiniging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kiezen van een aangepaste uitvoeringstechniek, bvb werken in gesloten bouwput, retourbemaling 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van een afwateringssysteem met volgende kenmerken: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Een afwateringssysteem deels bestaande uit individuele maatregelen op perceelsniveau en deels uit collectieve maatregelen op niveau van het bedrijventerrein (uitgezonderd kaaimuren en wegverharding langsheen de Schelde). <ul style="list-style-type: none"> – Individuele maatregelen opbouwen met volgende inrichtingsprincipes: gescheiden systeem, voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (min. 200m³/ha en een max. 40 l/s.ha), principes van integraal waterbeheer – Collectieve maatregelen opbouwen met volgende inrichtingsprincipes: collectieve voorziening als extra buffer, gescheiden stelsel, aansluitend op de waterlopen, minimale bufferingsnorm van 330m³/ha voor het gehele bedrijventerrein (of een bijkomende buffer van 130m³/ha voor de verharding op de individuele percelen en een buffer van 330m³/ha voor het openbaar domein) – Waar wordt geloosd op niet bevaarbare waterlopen (Zwarte beek, Mostenbeek) wordt een maximale lozingsnorm van 10 l/s.ha gerespecteerd. 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal benutten van de infiltratiemogelijkheden in het plangebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik doorlatende materialen waar mogelijk, open afwateringssysteem of gebruik IT-riolen, ... 	X		

<ul style="list-style-type: none"> • Waar mogelijk versnipperde reststroken van slikken en schorren vermijden 	<ul style="list-style-type: none"> • Bvb door nieuwe infrastructuur maximaal waar mogelijk te bundelen en te laten aansluiten op de bestaande kaaimuren 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien aangepaste verlichting langsheen de Schelde <ul style="list-style-type: none"> ◦ De armaturen moeten zo kort mogelijk bij de grond en neerwaarts gericht staan, zodat er een gefocuste lichtbundel ontstaat en er geen verspreiding van het licht plaatsvindt. ◦ Armaturen moeten voorzien zijn met vlakglas en de ULOR (upward Light output Ratio) moet nagenoeg 0% zijn. ◦ Licht met golflengten in het nabije UV en het blauwe gebied van het spectrum (tussen 350 en 500nm) moeten vermeden worden. Voorgesteld wordt om amberkleurig licht te gebruiken. 			X
<ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van bufferende maatregelen aan de randen van het plangebied <ul style="list-style-type: none"> ◦ Vrijwaren Zwarte en versterken van de waterloop. ◦ Visuele en auditieve buffering in het zuiden van het plangebied om de hinder van de woningen ten noorden van de N17 te milderen. ◦ Weren van activiteiten in de Vitamex-site die hinder kunnen genereren naar de omliggende functies 	<ul style="list-style-type: none"> • Bijkomende groenelementen op het bedrijventerrein voorzien • Geluidsscherm of gronddam combineren met groenscherm • Bvb weren activiteiten als groothandel, ... 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren archeologisch vooronderzoek 		X	
<ul style="list-style-type: none"> • Verwerven van de woningen in deelgebied 1 via een onteigeningsbeleid ipv een verwervingsbeleid over langere periode. 		X	

Tabel 6.2. Overzicht van overige milderende maatregelen als vertaling van de algemene doelstelling van het plan

Milderende maatregel		Vertaling		
Principe	Mogelijke invulling	RUP	Verg	Overige
<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting van het plangebied via een nieuwe ontsluitingsweg, parallel aan de spoorlijn en de (huidige onverharde) Provinciale Baan • Huidige ontsluitingsweg via Briel afsluiten als ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer • Optimaliseren ontsluiting fase 2 en deelgebied 2 via de Fabrieksstraat (korte termijn) door aangepaste lichtenregeling FabrikstraatxN17, aangepast profiel Reihagenstraat, knippen verbinding Hof ten Rode, aansluiten Reihagenstraat op de Steenkaaistraat • Fabrikstraat als interne ontsluitingsweg voor fase 2 en deelgebied 2 (incl. streefbeeld N17) 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassen van de ontsluiting van het plangebied voor langzaam verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaven van de toegang voor langzaam verkeer ter hoogte van de spoorwegovergang via Briel 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van een buslijn van het station Dendermonde, richting Hoogveld en verder naar Buggenhout via Genthof (streefbeeld N17) 			X
<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de structuurkwaliteit van de waterlopen in het plangebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Toepassen principes natuurtechnische milieubouw, openleggen waterlopen, ruimte voor Zwarte beek, ... 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren groenstructuur 	<ul style="list-style-type: none"> • Toepassen principes natuurtechnische milieubouw, inrichting en onderhoud bufferzones 	X		
<ul style="list-style-type: none"> • Verhogen van de kwaliteit en structuur in het plangebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van minimale oppervlakte aan groenzones, bij voorkeur gemeenschappelijk. • Het creëren van interne structuur door de interne ontsluitingsinfrastructuur met groenelementen te versterken, de bestaande elementen kunnen hierbij als basis ingezet worden • Kwaliteitsvolle architectuur van de bedrijfsgebouwen en inrichting publieke ruimte. Bvb door beperken bouwhoogte, afbouwend naar de woningen (in het zuiden en langsheen de Fabrieksstraat) toe. Wat betreft de kleuren van de bedrijfsgebouwen wordt aanbevolen om harmonische kleuren te gebruiken die passen binnen de omgeving • Gebruiken van uniforme afsluitingen • Stimuleren van groendaken • Aangepaste lichtvoorzieningen. Een voorstel tot aangepast verlichtingsconcept: functionele verlichting langsheen de ontsluitingswegen met een sober verlichtingsniveau en uniforme verlichtingsarmaturen, voldoende gelijkmatig in functie van de veiligheid. Accentverlichting (bvb bedrijfsnaam) kan. Hierbij wordt bij voorkeur neonverlichting verboden. • Voorzien van een minimale kavelgrootte bij ontwikkelingen in de toekomst • Behoud van trage wegen en buurtwegen in het plangebied, de bestaande wegen kunnen hier-toe een basis vormen, dit dient te worden bekeken in functie van de verkavelingen 	X		