

VERZOEK TOT RAADPLEGING – SCREENING MILIEUEFFECTEN

Afbakening van het toepassingsgebied en de plan-MER-plicht

Definitie van plan of programma

De definitie van plan of programma bevat drie voorwaarden die tegelijkertijd moeten vervuld worden. Het betreft volgende drie voorwaarden:

1. decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgesteld
2. het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld
3. het plan of programma moet via een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering worden vastgesteld of door een instantie (regionaal, provinciaal of lokaal niveau) worden vastgesteld.

Het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening schrijft de opmaak en vaststelling voor van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het RUP wordt opgemaakt op initiatief van de provincie Oost-Vlaanderen. Een provinciaal RUP wordt vastgesteld door de provincieraad en goedgekeurd door de minister. Het RUP “Handelsdokbrug” valt onder de definitie van plan of programma.

Toepassingsgebied

Het betrokken plan of programma valt onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M. Het toepassingsgebied wordt in twee categorieën van plannen en programma's opgesplitst:

- plannen of programma's, of wijzigingen ervan, die het kader vormen voor toekenning van een vergunning voor een project;
- plannen of programma's, of de wijziging ervan, waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36 ter, §3, eerste lid van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Het RUP vormt het kader op basis waarvan stedenbouwkundige vergunningen zullen worden toegekend, zodoende is aan deze voorwaarde voldaan.

Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER

Bij plannen en programma's die 'van rechtswege' onderworpen zijn aan de plan-MER-plicht is er geen voorafgaande toetsing vereist daar er op onweerlegbare wijze wordt vermoed dat deze plannen en programma's aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Men onderscheidt twee groepen van plannen en programma's:

- a) plannen en programma's; of wijzigingen ervan, die tegelijkertijd een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I en II van

het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3,§2, 1°D.A.B.M.);

- b) plannen en programma's of de wijziging ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is en die niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden. (artikel 4.2.1, tweede lid D.A.B.M.).

De aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte vanaf 1km is van rechtswege planmerplichtig. Het plangebied van het RUP zit onder deze grens. Bovendien is in het plangebied de weg niet overal nieuw aan te leggen.

Aangezien het RUP niet het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of II van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10/12/2004, het RUP betrekking heeft op een klein gebied op lokaal niveau en er zich in de buurt van het plangebied geen Vogelrichtlijngebieden of Habitatrichtlijngebieden bevinden (zie ook verder), zodat een passende beoordeling niet vereist is, kan geconcludeerd worden dat het RUP niet van rechtswege onderworpen is aan de plan-MER plicht.

Niettemin moet er wel een onderzoek naar mogelijke milieueffecten doorgevoerd worden (de zogenaamde 'screeningsplicht').

Op basis van voorliggend onderzoek naar milieueffectrapportage neemt de Dienst MER een beslissing over het feit of al dan niet nog een plan-MER moet opgemaakt worden.

Ingreep-effectanalyse en alternatieven

Ingreep-effectanalyse

Er dient onderzocht te worden of het plan mogelijke aanzienlijke milieueffecten kan genereren t.o.v. een referentiesituatie. Als referentiesituatie wordt de huidige feitelijk bestaande en planologische toestand beschouwd.

De referentiesituatie kan als volgt omschreven worden: in de onmiddellijke omgeving van het plangebied bevinden zich de Acec-site en de site van de Oude Dokken. De stad Gent heeft plannen om deze sites te ontwikkelen voor wonen, groen, publieke en commerciële functies,... Bedoeling is om langs het water kades te creëren om te flaneren en te verblijven. Aansluitend daarop worden nieuwe stedelijke woonzones voorzien en stedelijke parken. Aan weerszijden van het water bevindt zich een kraan, die beiden een specifieke bouwkundige erfgoedwaarde bezitten. Aan de Muidelaan in het Handelsdok zijn grindbakken aanwezig waarin een recreatieve invulling gepland wordt (uitvoering voorzien in 2012). Ten zuiden van de Muidelaan bevindt zich het project van de Acec-site. Hierbinnen worden commerciële functies,

wonen en een park voorzien. De ontsluiting van dit toekomstige project en aansluiting op een verbinding over het Handelsdok is nog niet gerealiseerd.

Het voorgenomen plan voorziet in de realisatie van een verbinding over het Handelsdok, om de ring rond Gent te verplaatsen van Dok-Noord – Dok-Zuid naar de Afrikalaan. Tevens wordt de aansluiting van deze verbinding op de Afrikalaan voorzien. Het voorgenomen plan dat hier gescreend wordt bestaat uit een eerste concept waarbij de exacte positie van de brug waartoe het RUP de aanleiding geeft nog niet gekend is. Dit wordt momenteel onderzocht in een startnota van AWV.

Voorliggend onderzoek naar aanzienlijke milieueffecten baseert zich op het plan-MER voor het gemeentelijk RUP “Oude Dokken” (plan-MER goedgekeurd door dienst MER dd. 28/01/2009 met referentie PLMER-0035-GK). In dit planMER werden de effecten van een brug over het Handelsdok mee opgenomen.

In het planMER werden de effecten van de realisatie van het RUP zonder (als mogelijke tijdelijke situatie) en met brug onderzocht. In dit planMER werd meegenomen dat het exacte tracé nog niet duidelijk was. Uit de meeste milieudisciplines bleek echter dat de exacte positie van de brug niet bepalend was voor de inschatting van de milieueffecten. Ook de effecten van de brug op de geplande nieuwe ontwikkeling van de Oude Dokken werden mee onderzocht.

Overeenkomstig de effectenstudie in het plan-MER worden in onderstaande tabel de effectgroepen weergegeven die in voorliggende screening op hun aanzienlijkheid zullen getoetst worden.

Discipline	Effect
Landschap, BE en Archeologie	Beschadiging/vernietiging beschermde monumenten, landschappen, stadsgezichten, ankerplaatsen, relict Beschadiging/vernietiging archeologisch patrimonium
Bodem	Bodemverstoring
Water	Wijziging grondwaterstromingspatroon Wijziging in infiltratie en oppervlakkige afvloe door wijziging verharde oppervlakte
Fauna en flora	Wijziging huidige natuurwaarden
Mens - mobiliteit	Wijziging verkeersintensiteiten, aansluiting bestaande en geplande verkeersstromen
Geluid	Toename geluidshinder
Lucht	Wijziging luchtkwaliteit
Mens – sociaal-organisatorisch	Wijziging ruimtegebruik
Mens - veiligheid	Impact op veiligheid t.a.v. Seveso-activiteiten

BE = Bouwkundig Erfgoed

Volgende (hoofdzakelijk tijdelijke) effecten zullen hier niet bestudeerd worden, daar zij zich voordoen tijdens de werken en dus eerder dienen beschouwd te worden op projectniveau:

- Risico op verspreiding van verontreiniging bij grondverzet (VLAREBO-wetgeving strikt op te volgen);
- Bodemverdichting tijdens de werken;
- Grondwaterverlaging met afgeleide verdrogingseffecten voor flora door bemaling tijdens de werken;

- Verspreiding van grondwaterverontreiniging door bemaling tijdens de werken;
- Stabiliteitseffecten als gevolg van bemaling;
- Geluidshinder en rustverstoring tijdens de werken;
- Wijziging perceptieve kenmerken en wijziging belevingskenmerken tijdens de werken;
- Verkeerstoename tijdens de werken.

Alternatieven

Er wordt hier ook verwezen naar Deel 1, Hoofdstuk I 'Reden tot opmaak' van de Toelichtingsnota. In het PRS werd de Gentse stadsring, met het te ontwerpen deel over de Handelsdok geselecteerd als secundaire weg type III. De verbinding over het Handelsdok maakt onderdeel uit van de gewenste wegstructuur in het noordoosten van Gent. Locatiealternatieven zijn hier dan ook niet aan de orde.

Naar aanleiding van het vooronderzoek voor de startnota werden 3 alternatieven weerhouden:

- Een brug met doorvaarthoogte op 7m
- Een brug met doorvaarthoogte 4 m 30
- Een beweegbare brug, met doorvaarthoogte 4m 30 en open kan tot een doorvaarthoogte van 7m

In deze screening wordt het alternatief van een tunnel niet mee onderzocht. Deze kan verbeterde milieueffecten garanderen op vlak van geluid- en luchtkwaliteit voor de aanpalende woon- en parkfunctie. Dit alternatief werd echter niet weerhouden omwille van volgende redenen (zie ook toelichtingsnota, IV Planningscontext, j) Startnota AWV Handelsdokbrug):

- Grotere meerkost (er is ook bovendien nog een extra fietsersbrug noodzakelijk)
- Aansluiting op N424 is ruimtelijk moeilijk te concipiëren
- Onvoldoende ruimte voor geplande tram
- Aansluiting lokale wegenis niet mogelijk (ACEC kan niet ontsluiten op R40)

Het nulalternatief komt overeen met de toestand zoals het plangebied zou evolueren wanneer het RUP niet wordt opgemaakt (= functioneren van het gebied zonder brug). Het nulalternatief wordt beschouwd als de referentiesituatie met autonome evolutie.

Een beschrijving en een inschatting van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten

Milieueffecten op het landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De visuele beleving van de Handelsdokbrug is momenteel moeilijk in te schatten en zal deels afhangen van de realisatie/ontwerp ervan. Dit is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwwerk (AWV).

De brug kan (als vierde op rij, na de fietsbruggen) bij goede inpassing een belangrijke structuur bewerkstelligen en bepaalde accenten in het landschap accentueren.

Anderzijds zouden bij een ongunstig ontwerp de zichtrelaties over het water (noord-zuid en oost-west) kunnen worden belemmerd. Mogelijke aanzienlijk negatieve effecten worden echter ondervangen door in de voorschriften van het PRUP op te nemen dat de visuele relatie tussen de oostelijke en westelijke zijde dient te worden gewaarborgd en tevens dat de

zichtrelatie over het water moet gegarandeerd blijven in noord-zuidelijke zin met aandacht voor effecten op bouwkundig erfgoed (zoals de zichten op de blauwe en gele kraan).

Er werden 3 alternatieven naar voor geschoven. Indien een brug met vaarvenster van 7m wordt voorzien is nog bijkomende wegenis noodzakelijk om ontsluiting van de ACEC-site te kunnen realiseren.

De brug met doorvaarthoogte op 4m80 (vast of beweegbaar) komt overeen met huidige bruggen voor gemotoriseerd verkeer in het Gentse.

De hogere brug zal mogelijks landschappelijk een grotere impact hebben dan de lagere. Ook aan stedelijke kant veroorzaakt de hogere brug bijkomende wegenis wat de visuele en landschappelijke impact van de brug en wegenis zal vergroten. Bij de verdere uitwerking op projectniveau zal hier voldoende aandacht aan moeten besteed worden.

Het plangebied bestaat uit (industriële) reeds verstoorde gronden. Volgens de dienst Stadsarcheologie van de stad Gent ligt het plangebied grotendeels binnen de laatmiddeleeuwse stadsversterking en zeker voor het westelijke gedeelte zijn er gegevens over menselijke bewoning bekend vanaf minimaal de 13^{de} eeuw. Over een groot gedeelte van het plangebied (vooral oostelijk ten opzichte van het Handelsdok) werd het archeologisch patrimonium grotendeels verstoord of vernietigd. Gezien deze vaststellingen lijkt het aangewezen alle bouwprojecten te laten voorafgaan door archeologisch advies en ermee rekening te houden dat ingrepen in de bodem ten westen van het Handelsdok gecombineerd worden met archeologisch onderzoek.

Conclusie: De visuele beleving van de brug is in deze fase van het plan- en projectproces moeilijk in te schatten (uit te werken op projectniveau). Het PRUP omvat echter de nodige verordenende voorschriften om potentiële aanzienlijke effecten op het landschap en bouwkundig erfgoed te vermijden. In de voorschriften van het PRUP wordt een verplichtend archeologisch vooronderzoek opgenomen, om tegemoet te komen aan de opmerkingen over mogelijke effecten op archeologie.

Milieueffecten op de bodem en fauna en flora

Het betreft hier een reeds verstoorde en grotendeels verharde bodem. De uitvoering van het plan geeft geen aanleiding tot bijkomende aanzienlijk negatieve effecten op het bodemprofiel.

Op de kades aan de oostzijde van het Handelsdok is vegetatie aanwezig die mogelijk bij de aanleg van de brug zal verdwijnen. In het plan-MER 'RUP Oude Dokken' wordt deze locatie echter niet aangeduid als bij voorkeur te behouden of herstellen natuurelementen. Het effect wordt hier dan ook niet als aanzienlijk beoordeeld.

In het plangebied en errond zijn verschillende bodemonderzoeken gekend bij OVAM (zie shapefiles op www.ovam.be). In het plangebied gaat het om 1 oriënterend bodemonderzoek en 1 beschrijvend bodemonderzoek.

Het planinitiatief geeft geen aanleiding tot een onderzoeksverplichting in het kader van het Bodemdecreet. Bij de verdere uitvoering van het plan dient rekening gehouden met volgende bepalingen:

- Indien er calamiteiten optreden die impact kunnen hebben op de bodem, dienen zo snel mogelijk de nodige acties ondernomen te worden om de verontreiniging weg te nemen. De nodige controlestaten dienen genomen te worden. Indien de calamiteit valt onder het toepassingsgebied van een schadegeval, dienen deze specifieke bepalingen nageleefd te worden (art. 74 ev van het Bodemdecreet).

- Indien gronden worden overgedragen, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (art. 101 ev van het Bodemdecreet).
- Indien gronden dienen onteigend te worden, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (art. 119 ev van het Bodemdecreet)
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de regels van het grondverzet.
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de voorgenomen bestemming op reeds vastgestelde bodemverontreiniging:
 - Art.38 van het Bodemdecreet: indien een beschrijvend bodemonderzoek werd uitgevoerd op deze grond kan een mogelijk andere bestemming impact hebben op de ernst van de bodemverontreiniging/saneringsnoodzaak en urgentie.
 - Art. 64 van het Vlarebo: indien het bestemmingstype van de grond in die zin wijzigt dat een lagere bodemsaneringsnorm van toepassing wordt, dient een nieuw oriënterend bodemonderzoek te worden uitgevoerd bij overdracht van risicoground.

Conclusie: De opmaak van het RUP geeft geen aanleiding tot aanzienlijke effecten op de bodem en op fauna en flora. Het Bodemdecreet dient gevolgd.

Milieueffecten op het water (bron: watertoetskaarten op <http://geo-vlaanderen.agiv.be>)

Uit informatie in het plan-MER 'RUP Oude Dokken' kan afgeleid worden dat het Quartair in het plangebied een dikte heeft van ca. 20 m en doorgaans als doorlatend wordt beschouwd. De samenstelling van de bovenste meter(s) kan echter sterk verschillen t.g.v. dempingen, ophogingen en verhardingen. T.h.v. het plangebied zijn er geen grondwaterpeilmetingen beschikbaar. Enkele sonderingen in het plangebied (ten oosten van het Handelsdok) geven echter wel een indicatie, nl. dat het grondwater vrij ondiep voorkomt (van ca. 2 tot 3 m onder het maaiveld – conform 2 metingen in januari 2001).

De uitvoering van de brug zal gepaard gaan met ondergrondse constructies (brugpijlers). Deze zullen uitgevoerd worden in waterdichte materialen zodat permanente bemaling niet noodzakelijk is.

Het plangebied is op de grondwaterstromingsgevoeligheidskaart aangeduid als zeer gevoelig (type 1). Er mag echter verwacht worden dat de ondergrondse constructies niet van die aard zal zijn dat er een aanzienlijk effect op het grondwaterstromingspatroon ontstaat. Niettemin dient er (tijdens de projectfase) advies aangevraagd te worden bij de bevoegde instantie indien de ondergrondse constructie een diepte heeft van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m.

Het plangebied ligt niet in overstromingsgevoelig gebied en hoofdzakelijk in niet infiltratiegevoelig gebied.

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de mogelijke schadelijke effecten ondervangen worden indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten e.a. . Verder moet voldaan worden aan de Vlarem regelgeving met betrekking tot afvoer van hemelwater en het decreet integraal waterbeleid en het concept "vasthouden-bergen-afvoeren" dat opgenomen is in de waterbeleidsnota en de bekkenbeheerplannen. Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

Conclusie: Uit bovenstaande kan besloten worden dat het ruimtelijke uitvoeringsplan geen aanleiding geeft tot permanente aanzienlijke effecten op het watersysteem die op planniveau dienen ondervangen te worden. Verder moeten de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen op projectniveau de nodige informatie bevatten om aan te tonen hoe eventuele betekenisvolle tijdelijke en permanente effecten concreet zullen vermeden worden. De aanvraag zal moeten voldoen aan de bestaande geldende sectorale regelgeving m.b.t. waterbeleid.

Milieueffecten op mobiliteit

In het kader van het plan-MER 'RUP Oude Dokken' werd een Mobiliteitsstudie uitgevoerd - als aanvulling op en actualisatie van een MOBER 2006 voor de Oude Dokken. In de Mobiliteitsstudie werd een situatie zonder en met Handelsdokbrug doorgerekend.

Uit de situatie met brug bleek dat de realisatie van de brug een positief effect heeft op het globale verloop van de verkeersstromen. De brug heeft immers onder andere als doelstelling om een aantal woon- en centrumzones te ontlasten van verkeer. Zowel op Dok Noord – Dok Zuid als in de Muide wordt een sterke daling van de verkeersstromen vastgesteld. Deze daling gaat ten koste van een grote verkeersdruktestijging op de as Afrikalaan - Koopvaardijlaan (N424). Deze as is binnen het mobiliteitsplan van de stad Gent weerhouden als (a) één van de drie primaire hoofdvalsassen tussen de R4 en de R40 voor het autoverkeer en (b) als nieuwe stedelijke ringboulevard (als alternatief voor de as Dok Noord – Dok Zuid (R40)). De hoge verkeersintensiteiten zijn dus conform de visie van de stad Gent.

Uit de berekeningen bleek tevens dat met betrekking tot de verkeersafwikkeling na realisatie van de Handelsdokbrug kon geconcludeerd worden dat de theoretisch geraamde wegvakintensiteiten op sommige wegsegmenten in conflict zijn met de huidige inrichting van de wegen en kruispunten. Deze vaststelling heeft vooral te maken met de intermediaire verkeerssituatie die ontstaat na realisatie van de Handelsdokbrug; de brug kan enkel het gewenste effect opleveren indien ook wegvakken en kruispunten worden heringericht. In de Mobiliteitsstudie wordt gewezen op volgende aandachtspunten:

- Voor de aansluiting van de Handelsdokbrug op de N424 (Afrikalaan) is het van belang op dit kruispunt maximale kruispuntcapaciteit te voorzien. In het RUP is hiervoor de nodige ruimte voorzien.
- De vormgeving van de voet van de brug ter hoogte van de Voormuide en de aansluiting op het Neuseplein gecombineerd met de ontsluiting van de ACEC-site. Belangrijk aandachtspunt is dat de aansluiting van Dok Noord via de Voormuide aan de voet van de brug, nog voldoende capaciteit krijgt. De huidige inrichting van de Dampoort – Koopvaardijlaan – Afrikalaan tot aan de Handelsdokbrug laten de theoretisch geraamde verkeersintensiteiten immers niet toe (bijna 2000 pae in noordelijke richting), noch op het niveau van de Dampoortknoop, noch op het niveau van het smalle wegvak Koopvaardijlaan (N424). Zodoende zal in afwachting van de structurele aanpassingen aan de Dampoort, de as Dok Noord – Dok Zuid zowel in noordelijke als zuidelijke richting een deel van de stedelijke verdeelfunctie opnemen. Hiervoor is capaciteit (door middel van een gepaste inrichting) ter hoogte van Voormuide belangrijk.
- De hoge verwachte verkeersintensiteiten op de Koopvaardijlaan – Afrikalaan (N424) tonen aan dat een inrichting van de weg (op termijn) als verkeersas, met 2x2 – rijstroken, vanuit capaciteitsoogpunt noodzakelijk is. Tevens zijn

aanvullende maatregelen op het niveau van de kruispunten Dampoort en Vliegtuiglaan x Afrikalaan noodzakelijk.

In de startnota van AWW wordt het kruispunt met de N424 en de situatie aan de Voormuide wel mee onderzocht. De nodige aantakpunten voor het auto- en fietsverkeer worden mee voorzien in de startnota van AWW en worden mee gerealiseerd met de Handelsdokbrug. Een verdere capaciteitsverhoging van Koopvaardijlaan en Afrikalaan wordt op dit ogenblik nog niet verder meegenomen in voorliggend RUP. Deze zijn wel voorzien binnen de visie van zowel de stad als het gewest, zowel door middel van korte termijn, als structurele lange termijnmaatregelen.

De nieuwe tramas via Dok Noord zal gedeeltelijk samenvallen met het tracé voor de ringdoortrekking via de Handelsdokbrug. Onderlinge afstemming van beide infrastructuurprojecten zal nodig zijn om conflicten te vermijden. Bij de opmaak van de startnota van AWW wordt hiermee rekening gehouden.

De ontsluiting van de ACEC-site (waar commerciële functies gepland zijn) heeft een impact op de uitwerking van de verschillende alternatieven. Om deze ontsluiting mogelijk te maken is bij het alternatief van de brug met doorvaarthoogte 7m een bijkomende ontsluitingsweg noodzakelijk.

De alternatieven met een brug met doorvaarthoogte 4m80 vragen een verkeerslichtengeregeld kruispunt aan de uitrit van de ACEC-site, waarbij er ook een kruising is met de tram.

De keuze van het alternatief heeft ook een impact waarop de fietsverbindingen worden gerealiseerd.

Voor de alternatieven met doorvaarthoogte 4m80 zijn verschillende oplossingen mogelijk aan de Koopvaardijlaan.

Deze alternatieven en de gevolgen voor de ontsluitingswijzen worden nog verder meegenomen in de startnota van AWW. Binnen de contouren van het RUP is voldoende ruimte om de nodige infrastructuur te kunnen voorzien.

Het effect van de intermediaire situatie, waarbij enkel de Handelsdokbrug wordt gerealiseerd zonder structurele kruispuntaanpassingen, is moeilijk absoluut te voorspellen. Kwalitatief kan wel worden verwacht dat de hiervoor geraamde theoretische verkeersintensiteiten op de as Afrikalaan – Koopvaardijlaan bij gebrek aan kruispuntcapaciteit lager zullen liggen. Dit zal leiden tot (1) langere wachtrijen ter hoogte van de Dampoort en op de linksafbeweging Vliegtuiglaan – Afrikalaan en (2) een intensiever gebruik van de as Dok Noord – Dok Zuid.

Conclusie: De uitvoering van het plan leidt hoofdzakelijk tot positieve effecten (verbetering verkeersdoorstroming op de stadsring). De realisatie van de brug vraagt echter wel om aanpassingen aan wegsegmenten t.h.v. de aansluitpunten van de brug. Enkele aandachtspunten (aansluiting Voormuide, ACEC-site, fietsverbindingen, tram en aansluiting op N424) worden verder bestudeerd in de startnota van AWW. Een ander aandachtspunt (capaciteitsverhoging Afrikalaan-Koopvaardijlaan) maakt geen onderdeel uit van de startnota van AWW, maar is wel voorzien in de langetermijnvisie van de stad en het gewest. Globaal kan geconcludeerd worden dat de uitvoering van het plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijk negatieve effecten op lange termijn.

Milieueffecten op geluid

Uit de planMER blijkt dat ter hoogte van de geplande Handelsdokbrug het omgevingsgeluid tot op 50 m parallel met deze brug stijgen. Ter hoogte van de gevels aan de zuidzijde van de geplande woonzones ten noorden van de brug zullen geluidsniveaus van meer dan 65 dB(A)

voorkomen. Om de stijging van het omgevingsgeluid langsheen deze Handelsdokbrug te verminderen zijn een aantal maatregelen mogelijk (pas te concretiseren in projectfase wanneer de exacte ligging van de brug vastligt). Bij verder concreet ontwerp van de brug zal hier voldoende aandacht aan besteed moeten worden om dit effect te milderen:

- indien een goede landschappelijke inpassing mogelijk is kunnen geluidsschermen (hoogte min. 3 m) op de brug worden voorzien, of
- gebruik van fluisterasfalt en het aanpassen van de snelheid (naar 50km/h)

Door het verleggen van de ring zullen de bestaande en geplande woonzones langs de Afrikalaan-Koopvaardijlaan ook een verhoogd geluidsniveau kennen (Lden-geluidsniveaus tot meer dan 70 dB(A) voor de gebouwen die aan de Koopvaardijlaan palen). De woningen langs Dok-Noord en Dok-Zuid zullen echter een verbeterde geluidssituatie krijgen (geluidsreducties tot 4 à 6 dB(A)).

Conclusie: Mits het voorzien van de gepaste (bovengenoemde) maatregelen, geeft het plan geen aanleiding tot aanzienlijk negatieve effecten op het geluidsklimaat. Het PRUP bevat verordende bepalingen om deze effecten te vermijden. Dit dient verder geconcretiseerd te worden op projectniveau en valt onder de verantwoordelijkheid van de bouwheer en beheerder van de weg.

Milieueffecten op lucht

In de buurt van de Handelsdokbrug wordt een toename van de impact van het wegverkeer verwacht op de discipline lucht (gezien deze brug in de actuele situatie niet bestaat).

In de planMER werd berekend wat de te verwachten impact is op de luchtkwaliteit van de Handelsdokbrug. De impact van de verkeersemisies is beperkt, ondanks dus de toename van het verkeer bij de toekomstige ontwikkeling. De impact van de Handelsdokbrug blijft onder de luchtkwaliteitsdoelstellingen die zullen gelden in 2015, en de relatieve impactbijdrage van de brug, ten opzichte van de jaargemiddelde doelstellingen is nihil.

Uit deze studie bleek ook dat de exacte ligging van de Handelsdokbrug geen impact heeft op de resultaten van de impactberekeningen ter hoogte van deze brug.

Conclusie: Er zijn geen aanzienlijke effecten te verwachten op lucht

Milieueffecten op de mens - socio-organisatorische aspecten en veiligheid

Rondom het plangebied zijn de economische functies aan het uitdunnen. Veel gebouwen en ruimten zijn dan ook niet meer in gebruik, hetgeen de huidige relatief beperkte invulling mee motiveert. In en in de omgeving van het plangebied zijn nog wel een aantal bedrijven actief (Triferto, Christeyns, ...).

Aansluitend aan het plangebied zijn de Acec-site en het project Oude Dokken gelegen.

Bedoeling is om het gebied om te vormen naar een nieuwe stadswijk. De plannen voor deze projecten voorzien in bijkomende woonzones, stedelijk groen en kantoren.

Voor de realisatie van de brug waartoe het plan aanleiding geeft, worden er gronden met industriebestemming ingenomen. Bij de positionering van de brug wordt er echter rekening mee gehouden dat het functioneren van de bestaande bedrijven hierdoor niet in het gedrang wordt gebracht.

Een belangrijk aandachtspunt is de doorvaarthoogte van de brug (“vaarvenster”), die zal moeten afgestemd worden op het transport van grote stukken via het water (voor ondermeer SPE). In de studie van AWW wordt met de nodige doorvaarthoogte rekening gehouden. Het plan geeft dus geen aanleiding tot een aanzienlijk negatieve impact op het functioneren van de bestaande bedrijvigheid.

Het plan neemt een deel woongebied mee op, ten noorden van de huidige Muidelaan (stedelijke zijde). Hier is op dit ogenblik een tankstation aanwezig. Bij de keuze van het alternatief met een brug met doorvaarthoogte 7m zal hier wegenis worden gerealiseerd. Dit betekent dat de keuze voor dit alternatief er negatieve gevolgen zijn voor dit bedrijf.

De Handelsdokbrug maakt deel uit van de stedelijke ringboulevard, geselecteerd als secundaire weg type III in het PRS. De visie voor de brug wil deze deel laten uitmaken van de publieke ruimte. De keuze voor het alternatief met een brug met doorvaarthoogte van 7m gaat gepaard met de noodzaak van een bijkomende ontsluitingsweg ten noorden van huidige Muidelaan, die de impact van de weginfrastructuur op het stedelijk weefsel vergroot en moeilijker verzoenbaar is met de visie. Er zal op projectniveau aandacht moeten besteed worden aan de wijze waarop de impact op de publieke ruimte kan beperkt blijven.

In de omgeving van het plangebied is een hoge drempel Seveso-bedrijf gelegen, nl. Christeyns aan de Afrikalaan 182 (waar actueel productie en opslag van o.a. Seveso-producten plaatsvindt) en aan de Afrikalaan 85 (waar het bedrijf in de toekomst opslagmagazijnen wenst te bouwen voor de opslag van o.a. Seveso-producten). De brug waartoe voorliggend plan aanleiding geeft, maakt deel uit van de R40. De R40 is een secundaire weg type III, die als doel heeft het kernstedelijk verkeer te verzamelen en is dus geen weg van hoofdcategorie I en bijgevolg geen aandachtsgebied op vlak van veiligheid voor Seveso-activiteiten. Deze weg wordt gezien als een stedelijke ringboulevard en heeft als doel voornamelijk personenvervoer voor het stedelijk gebied te faciliteren. Het doel van de weg is geen industrieel transport. Uit het Omgevingsveiligheidsrapport dat Christeyns in januari 2011 liet opmaken i.k.v. een milieuvergunningaanvraag blijkt bovendien dat de risicocontouren nagenoeg volledig samenvallen met de bedrijfsgrens. Bovenstaande maakt dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden t.a.v. Seveso-activiteiten en dat een ruimtelijk veiligheidsrapport niet noodzakelijk is.

Conclusie: De uitvoering van het RUP zal geen aanzienlijke effecten veroorzaken voor de mens (socio-organisatorisch) en de veiligheid i.k.v. de Seveso-wetgeving. Het alternatief van de brug 7m doorvaarthoogte heeft tot gevolg dat het bedrijf aan stedelijke zijde zal wijken voor een ontsluitingsweg. AWW zal hiervoor de nodige onteigeningsmaatregelen moeten treffen. Deze ontsluitingsweg vergroot de impact van de weginfrastructuur. Op projectniveau zal onderzocht moeten worden hoe dit kan beperkt worden.

Milieueffecten op de samenhang tussen de genoemde factoren

Uit de hiervoor aangegeven conclusies blijkt dat voor geen enkele onderzochte discipline aanzienlijke nadelige effecten te verwachten zijn. Er zijn dan ook geen aanzienlijke nadelige effecten op de samenhang tussen de genoemde factoren te verwachten.

In voorkomend geval een beoordeling of het voorgenomen plan grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben

Er worden geen effecten verwacht die de gewestgrens of de landsgrens zullen overschrijden.

Relevante gegevens met inbegrip van de redenen waarom de initiatiefnemer meent geen plan-MER te moeten opmaken overeenkomstig art. 4.2.6, §5° van het DABM

Zoals in het hoofdstuk 1 reeds gemotiveerd werd, is het RUP 'Handelsdokbrug' niet van rechtswege plan-MER-plichtig. Niettemin dient er wel een onderzoek naar mogelijke milieueffecten doorgevoerd te worden (de zogenaamde 'screeningsplicht').

Uit het onderzoek naar mogelijke aanzienlijk negatieve milieueffecten blijkt dat het plan aanleiding kan geven tot effecten die op projectniveau kunnen en moeten ondervangen worden (effecten op grondwater door ondergrondse constructies, aansluitpunten op Voormuide, ACEC-site en Afrikalaan, geluidsmaatregelen, doorvaarthoogte van de brug, landschappelijke integratie en zichtrelaties). Deze worden verder meegenomen in de startnota van AWW voor het ontwerp van de brug. Het RUP neemt naar aanleiding van de screening voorschriften op om de geluidsimpact en landschappelijke impact te beperken. Op projectniveau zal onderzocht worden hoe dit verder wordt uitgewerkt.

Bij de keuze van het alternatief met doorvaarthoogte 7m zal de wegenis en brug een mogelijks grotere ruimtelijke, visuele en landschappelijke impact creëren. Bij de verdere uitwerking op projectniveau en ontwerp van de brug zal hier rekening mee moeten gehouden worden.

De initiatiefnemer meent dat:

- **een plan-MER redelijkerwijze geen bijkomende informatie zal geven over aanzienlijke milieueffecten zodat de opmaak ervan dan ook niet noodzakelijk is,**
- **dit onderzoek tot milieueffectrapportage volgens de bepalingen van het Besluit van 12 oktober '07 kan gehanteerd worden in het verdere besluitvormingsproces over het provinciaal RUP 'Handelsdokbrug'.**



AANGETEKEND

Aan de deputatie van de Provincie Oost-Vlaanderen
W.Wilsonplein 2
9000 Gent

PROVINCIEBESTUUR OOST-VLAANDEREN	
07 NOV 2011	
DIENST	ROL
NR.	201132066

Afdeling Milieu-, Natuur- en
Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw bericht van
23-09-2011

uw kenmerk
RO1/RUP/2010/PRUP/OVL/086

ons kenmerk
LNE/MER/OHPL1137/
11/

bijlagen
/

vragen naar / e-mail
Liesbeth.Lelieur@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer
02/553.80.95

datum
07 NOV. 2011

Betreft : Onderzoek tot milieueffectrapportage: Provinciaal RUP Handelsdokbrug
Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), zoals aangepast door
het decreet van 27 april 2007 ("planMER-decreet") en Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007
betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's ("planMER-besluit")
Beslissing

Geachte,

Met uw brief hebt u voor vermeld plan overeenkomstig artikel 4.2.6.§1 van het planMER-decreet het
screeningsdossier ingediend teneinde de dienst Mer te vragen een beslissing te nemen over de opmaak van een
planMER. Uw dossier is onder het nummer OHPL1137 bij de administratie behandeld.

Zoals in uw dossier aangegeven komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot de milieueffectrapportage.

Het screeningsdossier bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante
milieudisciplines op voldoende wijze besproken.

De uitgebrachte adviezen bevatten geen elementen die ertoe strekken te kunnen concluderen dat het uitgevoerde
onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieugevolgen onvolledig of onjuist zou zijn.

**Gezien het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot
aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een planMER niet nodig is.**

De administratie zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar is.

Uzelf dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het (voor)ontwerp van RUP. Wij vragen u
dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling
van het plan.

Gelieve via de website van de provincie te melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen
worden op de webstek van de Dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis van de betrokken
gemeente(s).

De dienst Mer zal aan de gemeentes vragen om hetzelfde te melden via aanplakking op de aanplakplaatsen van
de gemeentes, via de website van de gemeentes en via publicatie in het gemeentelijk infoblad.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de RUP-procedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp van RUP.

Hoogachtend,
Voor het diensthoofd afwezig,

Felix Florquin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Felix Florquin', is written over the printed name. The signature is stylized and somewhat illegible due to the cursive style.