



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Booiebos'

In Deinze en Gent

Startnota



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

‘Booiebos’

PLAN



Het plan

Bedoeling van het plan is het bedrijventerrein Drongen I te optimaliseren, beperkt uit te breiden en voldoende te bufferen naar de omgeving en het compenseren van de herbestemming van agrarisch gebied en het principe van ruimteneutraliteit. [Meer weten? zie hoofdstuk 2. Doelstelling](#)

4 aanpalende bedrijven kampen met een concrete uitbreidingsvraag en kregen een planologisch attest (met voorwaarden). Er blijken kansen tot optimaliseren van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein en zeker de ontsluiting op het hoger wegennet moet worden aangepakt. [Meer weten? zie hoofdstuk 1. Historiek](#)

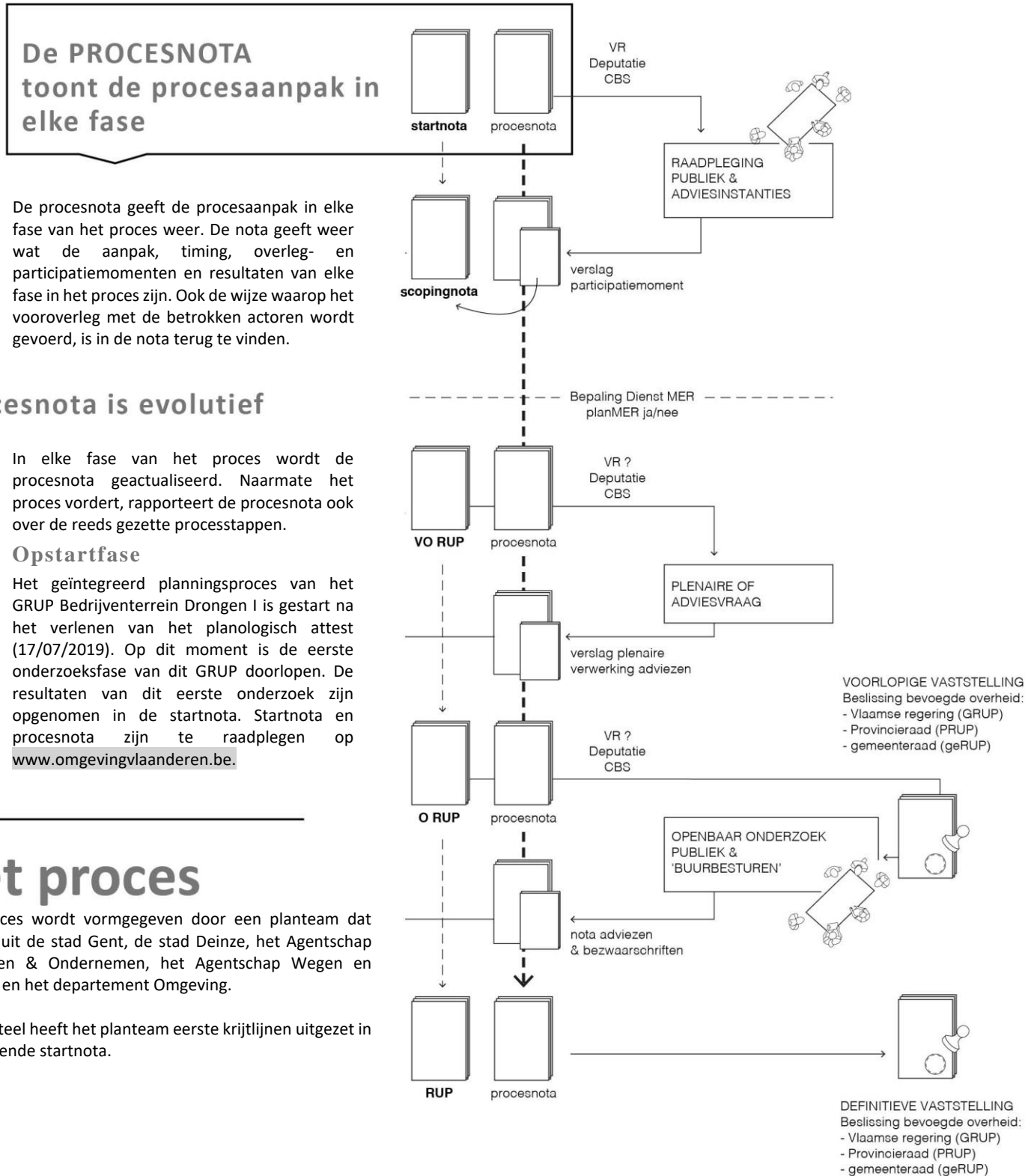
Het plangebied bestaat uit 3 deelgebieden. Drongen I ligt ten zuiden van de E40, ten westen van Baarle, Afsnee Zuid ligt ten zuiden van de E40, ten oosten van de Leie en Bassebeek ligt aan de noordrand van de kern van Drongen. [Meer weten? zie hoofdstuk 3. het Plangebied](#)

Het realiseren van het planvoornemen zal voornamelijk effecten hebben op vlak van mobiliteit, mens, geluid en lucht. [Meer weten over de beoordeling van milieueffecten? zie hoofdstuk 4. Scoping](#)

Vier Bedrijven (Carrosserie Matthys NV, Funico NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV) hebben via een planologisch attest een uitbreidingsmogelijkheid gekregen. Dit planologisch attest biedt de kans om via een gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan het hele bedrijventerrein Drongen I te herbekijken naar ruimtegebruik, inpassing in de omgeving en afwerking van de randen en waarbij extra harde bestemmingen worden gecompenseerd door het omzetten van harde bestemmingen naar zachte bestemmingen met respect voor het beleid inzake herbevestigde agrarische gebieden en het principe van ruimteneutraliteit.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?



Het proces

Het proces wordt vormgegeven door een planteam dat bestaat uit de stad Gent, de stad Deinze, het Agentschap Innoveren & Ondernemen, het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Omgeving.

Momenteel heeft het planteam eerste krijtlijnen uitgezet in voorliggende startnota.

Inhoud

1	Planologisch attest als aanleiding	8
2	Plandoelstelling	11
2.1	Doelstellingen	11
2.2	Het planvoornemen	12
2.3	Alternatieven	13
2.3.1	Nulalternatief	13
2.3.2	Locatie(alternatieven)	13
2.3.3	Programma(alternatieven)	14
2.3.4	Inrichtings(alternatieven)	15
2.4	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	15
3	Planningscontext	16
3.1	Uitvoering geven aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	16
3.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen	19
3.3	GRS: Ruimte voor Gent, structuurvisie 2030	19
3.4	Bestemmingsplannen: Gewestplan Gentse en Kanaalzone en BPA Afsnee-Zuid.....	21
3.5	Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos	21
3.6	Mobiliteitsplan Gent	21
3.7	Casestudie Verdichtingsstrategie 'Drongen I' (Stad Gent)	22
3.8	Plan-MER van de planalternatieven i.f.v. heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 in Drongen.....	23
4	Het plangebied	24
4.1	Situering	24
4.2	Bestaande juridische toestand.....	25
4.3	Bestaande feitelijke toestand	27
4.3.1	Het plangebied	27
4.3.2	De omgeving	28
4.3.3	Ligging t.o.v. netwerken.....	31
5	Scoping en m.e.r. – methodologie	33
5.1	Team van MER-deskundigen.....	33
5.2	Toetsing aan de MER-plicht	33
5.3	Scoping in functie van de plan-MER	34
5.4	Studiegebied en grensoverschrijdende effecten	34
5.5	Referentiesituatie en geplande situatie.....	36
5.6	Waardeschaal en effectbeoordeling.....	38
5.7	Relevante cumulatieve ontwikkelingen	40
5.8	Eerste beoordeling en onderzoeksmethodiek per discipline	40
5.8.1	Bodem	40
5.8.2	Water	44
5.8.3	Biodiversiteit	50

5.8.4	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	55
5.8.5	Mens-ruimtelijke aspecten	61
5.8.6	Mens-mobiliteit.....	65
5.8.7	Mens-hulpbronnen	72
5.8.8	Lucht.....	72
5.8.9	Geluid	77
5.8.10	Mens- hinder (gezondheid).....	80
5.8.11	Klimaat	82
6	Bijlagen.....	83

Startnota

Dit document is de startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Booiebos'. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's die elkaar opvolgen.

In deze startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Met deze startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op.

Contact en info:

Departement Omgeving

grups.omgeving.vlaanderen.be

omgevingsplanning@vlaanderen.be

02. 553 38 00

Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 7, 1000 Brussel

1 Planologisch attest als aanleiding

De bedrijven Carrosserie Matthys NV, FUNICO NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV palen aan een ingesloten agrarisch gebied, dat begrensd wordt door de lintbebouwing van de Noordhoutstraat / Moerstraat en het bedrijventerrein Drongen I.

Het bedrijventerrein is gelegen op het grondgebied van Gent en Deinze. De vier bedrijven zijn gelegen op het grondgebied van Gent.

Een buffer op het bedrijventerrein zelf tussen de bedrijven en het ingesloten agrarisch gebied ontbreekt grotendeels. Het agrarisch gebied tussen het bedrijventerrein en de woningen van de Noordhoutstraat fungeert op vandaag als het ware als buffer: de afstand tussen de woningen en Carrosserie Matthys NV bedraagt ca. 80 meter, tussen de woningen en de bedrijven aan Booiebos ca. 350 meter en tussen het perceel van Willemen Infra NV en de woning van de paardenfokkerij LVP Stables ca. 190 meter.

De 4 bedrijven met uitbreidingsbehoeften verkregen op 17/07/2019 een voorwaardelijk planologisch attest.

De huidige, vergunde bedrijfsactiviteiten zijn gesitueerd op het bedrijventerrein Drongen I en hebben een oppervlakte van ongeveer 5 ha. De beoogde uitbreiding van de bestaande bedrijven omvat \pm 10 ha, is quasi volledig in agrarisch gebied gelegen en paalt zowel aan noordelijke als aan oostelijke zijde tegen het bestaande bedrijventerrein.

De uitbreidingsbehoefte is verschillend per bedrijf:

- Carrosserie Matthys NV: centralisatie van bedrijfsactiviteiten op één locatie i.f.v. efficiëntere organisatie, verhogen van productiecapaciteit en herlocalisatie en uitbreiding van opslagcapaciteit vrachtwagens (nu nog ca. 1.800 m² op sites Landegem en Akkerhage – Gent en ca. 800 m² op sites Scania en Raes Logistics – bedrijventerrein Drongen I), bijkomende personeelsparking en bijkomende brandweg.
- Funico NV: centralisatie van bedrijfsactiviteiten op één locatie (van Landegemstraat naar Booiebos) en verhogen van productie- en opslagcapaciteit en bijkomende personeelsparking.
- Nuscience Belgium NV: realisatie nieuwe kantoorgebouw. Aan de straatzijde Booiebos, zou dan een bijkomende productiehal kunnen worden gerealiseerd. Op langere termijn wordt ook een uitbreiding van de opslagruimte overwogen.
- Willemen Infra NV: bijkomende werkplaats op te richten op de bestaande terreinen en uitbreiding te gebruiken voor de verplaatsing van de opslagzone en de herlocalisatie van de transportdivisie vanuit Brugge.

De meest relevante voorwaarden uit het planologisch attest voor dit planproces:

- Intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik: na intensief overleg tussen de 4 bedrijven hebben zij de uitbreiding beperkt van initieel 10 ha tot 7 ha;
- Verplichte aanrijroute voor de bedrijven via Baarleveldestraat voor vrachtwagens: om de ontsluiting van het hele bedrijventerrein te optimaliseren omvat het deelgebied een zone ten noorden van de E40 i.f.v. het realiseren van betere mobiliteitsoplossing richting Baarleveldestraat;
- Stapelen en inbreiding voor het parkeren: zowel Nuscience Belgium als Carrosserie Matthys voorzien parkeren op het dak;
- Het voorzien van een 15 meter brede groenbuffer, waarin waterlopen en grachten niet inbegrepen zijn;

- Het beperken van verharding, hergebruik van hemelwater en voorzien van een voldoende buffer- en infiltratiecapaciteit voor hemelwater: via het intensief overleg tussen de 4 bedrijven is een gemeenschappelijk watersysteem ontworpen;
- Maatregelen voorzien voor het verplaatsen van waterlopen en grachten en inrichten van een gezamenlijke gracht rond de bedrijfsterreinen die de waterbeheerfunctie voldoende garandeert;
- Het voorzien van 5 m brede stroken voor beheer van waterlopen die niet ten koste gaan van de vereiste groenbuffers;
- Beperken van het stedelijk hitte-eiland-effect door verhardingen te beperken, de aanleg van opgaand groen, het voorzien van waterpartijen en de aanleg van lichtgekleurde daken en verharde oppervlakten;
- Maatregelen voor het beperken van geluidshinder en geurhinder;
- Het principe van ruimteneutraliteit wordt meegenomen als uitgangspunt in het te voeren planproces (zie deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek);
- De compensatie voor het verlies van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied wordt meegenomen in het geïntegreerde planproces (zie deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek).



figuur 1-1: schets van de uitbreidingsplannen van de 4 bedrijven die een planologisch attest hebben verkregen op lange termijn (bron: goedgekeurd planologisch attest)

Het planologisch attest voor deze 4 bedrijven heeft de aandacht gevestigd op de toestand van het huidige bedrijventerrein. Hier lijken immers nog wat kansen te liggen naar optimalisatie.

Een interne herstructurering van het bedrijventerrein kan een hertekening van de grenzen van dit terrein tot gevolg hebben. Bovendien moet de ontsluiting zo georganiseerd worden dat, los van de in onderzoek zijnde oplossing voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex van de E40 te Drongen, het bedrijventerrein kan blijven functioneren. Met voorliggend initiatief wordt met andere woorden ruimer gekeken dan enkel de uitbreidingsvraag van de 4 bedrijven die in het kader van het planologisch attest werd behandeld.

Naast het bedrijventerrein worden nog 2 deelgebieden opgenomen die, conform de voorwaarden van het planologisch attest, instaan voor de compensatie van het herbestemmen van landbouw naar bedrijvigheid en infrastructuur ter hoogte van deelgebied Drongen I: de zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw uit het BPA Afsnee Zuid en het woon(uitbreidings)gebied Bassebeek.

Om de hierboven geformuleerde doelstellingen te kunnen realiseren wordt een planproces opgestart dat zal resulteren in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Booiebos.

De vier bedrijven hebben in de loop van oktober 2019 omgevingsvergunningen verkregen voor de korte termijnbehoeften die in het planologisch attest werden opgenomen.

2 Plandoelstelling

2.1 Doelstellingen

Het doel van het voorgenomen plan is het ruimtegebruik op het bedrijventerrein Drogen I te optimaliseren en beperkt uit te breiden, waarbij uitvoering gegeven wordt aan het planologisch attest (MB 17/7/2019) verleend aan de 4 bovengenoemde bedrijven en dit conform de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De doelstelling van het GRUP resulteert in:

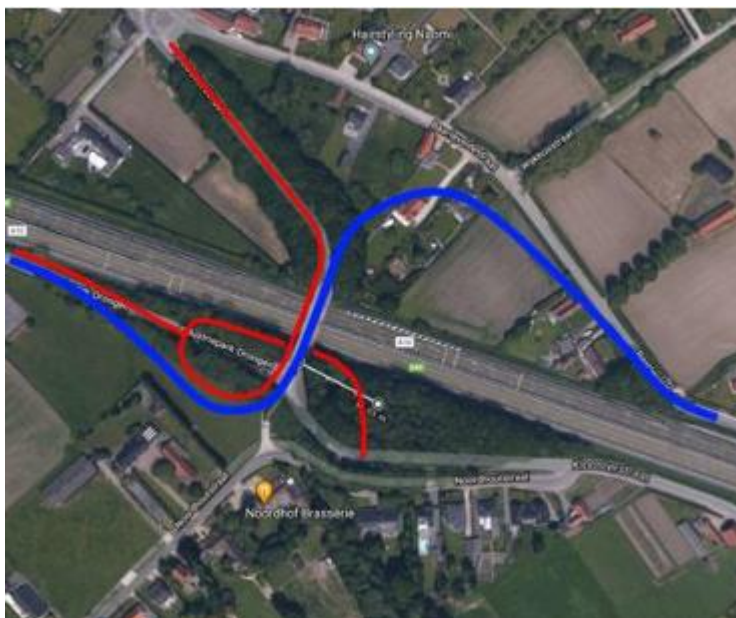
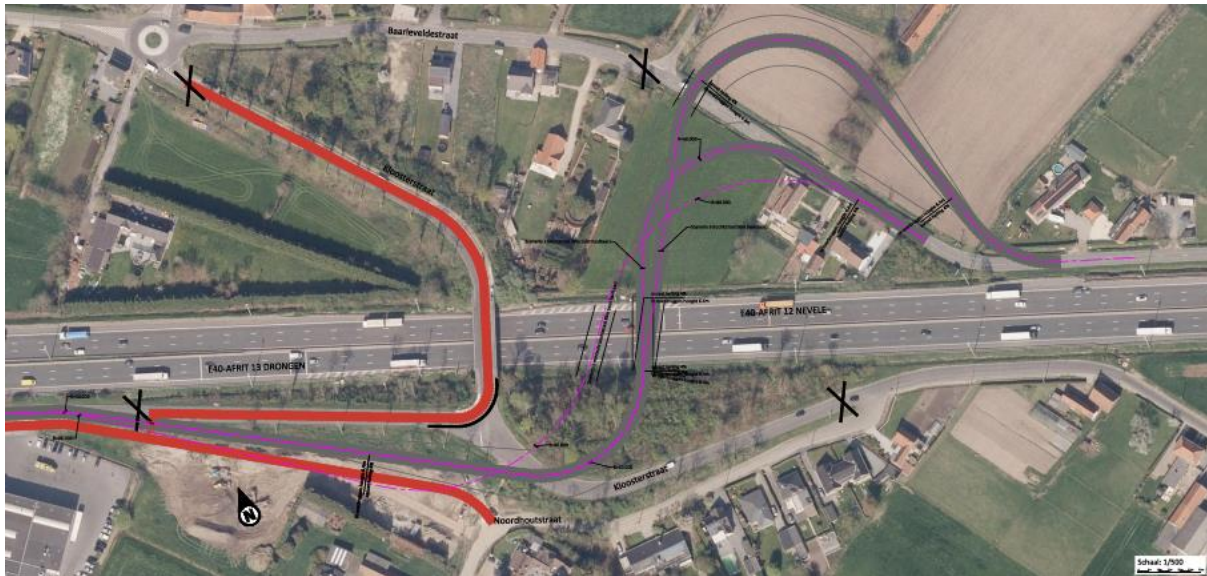
- De optimalisatie van het huidige ruimtegebruik en het versterken van de leesbaarheid en samenhang van het bestaande bedrijventerrein: invullen van vrijliggende percelen, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik en slim verdichten, ...;
- De optimalisatie van de ontsluiting van het bedrijventerrein op het hoger wegennet;
- Een planologisch kader voor de ruimtebehoeften op lange termijn van de 4 bedrijven overeenkomstig het planologisch attest rekening houdend met de modaliteiten van het planologisch attest;
- Het voorzien van een overgangszone die als buffer fungeert tussen het bedrijventerrein en de woningen in de Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat;
- Andere mogelijkheden inzake terreinuitbreidingen of -wijziging voor het bedrijventerrein zijn beperkt vanuit een grenscorrectie te beschouwen en kaderen binnen de ruimtelijke optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein;
- Het hanteren van de principes van ruimteneutraliteit en de compensatie voor het verlies van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied (omzendbrief RO 2010/01) binnen dit planproces.

Zoals eerder aangehaald is het noodzakelijk dat het uitgewerkte ontsluitingsconcept voor het bedrijventerrein Drogen I een op zichzelf staande oplossing vormt en ook een veilige en werkbare oplossing biedt, ook in het geval de heraanleg van het complex van Drogen niet zou plaatsvinden.

Omwille van de leefbaarheid van Baarle, wordt een ontsluitingsweg ten noorden van de E40 gezocht. Daarnaast is de keuze voor een noordelijke ontsluitingsweg niet bepalend voor de ligging van het heraan te leggen complex van Drogen. Volgende randvoorwaarden worden opgelegd voor het ontwerpen van de noordelijke ontsluitingsweg:

- De ontsluitingsweg dient als een autonome bedrijvenweg te worden ontworpen, zodat er geen menging is van het bedrijvenverkeer met het lokale verkeer in de wijk Baarlevelde of in de Kloosterstraat, Noordhoutstraat of Moerstraat.
- De nieuwe ontsluitingsweg dient aan te takken op de Baarleveldstraat.
- Ten noorden van de E40 dient een knip gerealiseerd te worden ter hoogte van de Kloosterstraat-Baarleveldstraat. In bepaalde ontsluitingsconcepten kan ook een knip gerealiseerd worden ter hoogte van de Baarleveldstraat-Wijkbosstraat.
- Ten zuiden van de E40 is de doelstelling dat de Noordhoutstraat met de Kloosterstraat verbonden blijft, maar dat er geen aansluiting is met de nieuwe ontsluitingsweg. Er dient nagegaan te worden of het deel van de Kloosterstraat ten noorden van de E40 en het deel ten zuiden van de E40 met elkaar kan verbonden blijven voor niet-gemotoriseerd verkeer.
- Het maatgevend voertuig voor het ontwerpen van de weg dient een trekker oplegger te zijn.

Onderstaand worden indicatief een aantal inrichtingsschetsen op conceptniveau weergegeven inzake hoe de nieuwe ontsluiting van het industrieterrein er zou kunnen uitzien. Deze zullen in de loop van het planproces verder verfijnd worden.



figuur 2-1/2: Indicatieve aanduidingen van gewijzigde ontsluiting obv plandoelstelling

2.2 Het planvoornemen

Het bedrijventerrein Drongen I krijgt actuele stedenbouwkundige voorschriften met planologische grenscorrecties. Er wordt een maximale contour vastgelegd waarbinnen de 4 bedrijven kunnen uitbreiden. Het schetsontwerp (figuur 1-1) is daarvoor de leidraad. Voor het volledige bedrijventerrein wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor gemengd regionaal bedrijventerrein (cf. Besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen). In het bedrijventerrein Drongen I worden Sevesobedrijven toegelaten.

Waar mogelijk en nuttig wordt een overdruk buffer voor bedrijventerrein voorzien (minstens aan de zonegrens tussen het bedrijventerrein en de bestemming bouwvrij agrarisch gebied).

Voor de overgangszone tussen het bedrijventerrein en de woningen langs de Noordhoutstraat en Moerstraat binnen deelgebied Drongen I en voor de compensaties in de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor bouwvrij agrarisch gebied. Gezien er zich

enkele landbouwbedrijfszetels bevinden in die gebieden, wordt uitbreiding van bestaande landbouwbedrijfszetels wel toegelaten. Voor het deelgebied Afsnee-Zuid worden ook inrichtingsalternatieven onderzocht waarbij de huidige bouwmogelijkheden kunnen behouden worden, zie §2.4.

Voor de bestaande woningen ten zuiden van de Bassebeekstraat wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor gebied voor wonen en landbouw. Gezien deze woningen geïsoleerd liggen langs een halfverharde weg worden de bestemmingsmogelijkheden er beperkt tot enkel wonen en landbouw en mogen er geen nieuwe woongelegenheden worden gecreëerd.

De toekomstige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I verloopt via een te optimaliseren ontsluitingsweg aan te takken op de Baarleveldestraat (cf. voorwaarde planologisch attest). Zoals eerder aangehaald wordt (op vraag van de stad Gent) enkel een noordelijke ontsluitingsweg onderzocht.

Voor de bestaande (en geplande) wegen binnen de deelgebieden (behalve voor wegen eigen aan de bestemming, zoals interne wegen in bedrijventerrein) wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor wegeninfrastructuur, waar nodig met overdruk ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur en waar nodig geflankeerd door de overdruk bouwvrije strook.

2.3 Alternatieven

2.3.1 Nulalternatief

Het zogenaamde nulalternatief bestaat er in, dat het voorgenomen plan niet doorgevoerd wordt. Het nulalternatief komt niet tegemoet aan de doelstellingen van dit ruimtelijk planproces. Het nulalternatief komt als referentiesituatie aan bod bij het beoordelen van de effecten van het voorgenomen plan.

2.3.2 Locatie(alternatieven)

Het opnemen van het bestaande bedrijventerrein Drongen I is specifiek gericht op die locatie waarvoor geen locatiealternatieven aan de orde zijn, gelet op de doelstellingen.

In het kader van het plan-MER Uitbreiding bedrijventerrein Boiebos (i.k.v. aanvraag tot planologisch attest van de hogergenoemde bedrijven) werden locatiealternatieven onderzocht.

Op het bedrijventerrein Drongen I zijn geen vrijliggende kavels of bedrijfsgebouwen beschikbaar die dienst zouden kunnen doen als uitbreiding voor één van de vier bedrijven. Er zijn geen vrijliggende percelen, grenzend aan die bedrijven, beschikbaar. Verhuizen en nieuwe bedrijfsgebouwen realiseren op een andere locatie binnen – of grenzend aan - het bestaande bedrijventerrein biedt geen oplossing op korte termijn voor het opvangen van de uitbreidingsbehoefte. De herlokalisatie van de vier bedrijven is voor elk individueel bedrijf in overweging genomen. Daarvoor werden geen geschikte mogelijkheden gevonden. Het onderzoek concludeerde ook dat het niet aangewezen is om de bedrijven te herlokaliseren in open ruimtegebied, zeker voor volledige herlokalisaties. Het landbouwgebied waar de uitbreiding voorzien is betreft een snipper landbouwgebied dat geen deel uitmaakt van een groot aaneengesloten landbouwgebied. Bovendien kan door de uitbreiding een graduele overgang worden gecreëerd d.m.v. een bufferzone tussen het woongebied enerzijds en het bedrijventerrein anderzijds.

Uitbreidingen van het bedrijventerrein richting het westen of zuidwesten zouden een aantasting betekenen van een groot samenhangend landbouwgebied, een belangrijk deel van de agrarische structuur. Het agrarisch gebied op grondgebied Deinze is via het gemeentelijk RUP Bulkengebied Moerstraat (2/10/2007) bestemd als een bouwvrij agrarisch gebied. In het agrarisch gebied op grondgebied Gent voorziet de stad via het gemeentelijk RUP Groen (voorontwerp 28/06/2018) om 3 waardevolle bosjes te herbestemmen tot zone voor bos. In de gewenste groenstructuur van het groenstructuurplan in het ruime gebied Noordhout wordt gestreefd naar bosuitbreiding d.m.v. kleinschalige bosjes. In de Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent is Baarlekouer geselecteerd als een ruimtelijke bouwsteen van het gewenst groen ruimtenetwerk. Op de landschapskenmerkenkaart is het gebied aangeduid als kouter. Deze kouter is geselecteerd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan (kouter van Nevele). Bovendien zou een uitbreiding van een regionaal bedrijventerrein in het buitengebied strijdig zijn met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (in tegenstelling tot de uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven, onder voorwaarden, dat is afgewogen in de toekenning van het planologisch attest). Omwille van deze redenen vormen westelijke of zuidwestelijke uitbreidingen geen redelijke locatiealternatieven.

Vanuit het hanteren van het principe van ruimteneutraliteit dat specifiek ingeschreven is in het Regeerakkoord en het GRS van de stad Gent wordt wat betreft het toepassen van een planologische compensatie zoals opgenomen in de voorwaarden van het afgeleverde planologisch attest het grondgebied van de stad Gent gericht gescreend. De compensatiegebieden voor de inname van (herbevestigd) agrarisch gebied en i.f.v. het principe van ruimteneutraliteit komen voort uit een gebiedsdekkende screening voor het grondgebied van de stad Gent in het lopende planningsproces van het gemeentelijk RUP Groen (goedkeuring voorontwerp 28/06/2018). Twee deelgebieden uit de startnota van dit RUP Groen, waarvoor een bestemmingswijziging naar agrarisch gebied werd voorgesteld, maken niet langer deel uit van dit planningsproces van het RUP Groen:

- Afsnee Zuid: dit gebied, inclusief de oksel gevormd door Autoweg-Zuid, E40 en Wittepaalstraat;
- Oostakker Zuid: de ontwikkelingsvisie en toekomstige inrichting van deze kleinhandelszone is nog niet duidelijk. Dit compensatiegebied ligt binnen het afgebakend stedelijk gebied en bovendien aan de andere zijde van Gent (ten opzichte van de zone waar HAG wordt ingenomen), met name tegenaan de grens met Lochristi. De Structuurvisie 2030 van Stad Gent voorziet deze zone te intensifiëren i.f.v. niet-verweefbaar werk;

Het WUG Bassebeek is een deelgebied van het voorontwerp van RUP Groen waarvoor er eveneens een bestemmingswijziging naar agrarisch gebied wordt voorgesteld: dit gebied, inclusief het woongebied ten zuiden van de Bassebeek en voor een groot deel in landbouwgebruik.

De compensatiegebieden Afsnee Zuid en WUG Bassebeek, die opgenomen worden in huidig RUP, liggen op relatief korte afstand van de inname van herbevestigd agrarisch gebied en beiden in het buitengebied. De Structuurvisie 2030 van Stad Gent voorziet voor deze gebieden open ruimte.

2.3.3 Programma(alternatieven)

Het programma van voorliggend planproces is hoofdzakelijk ingegeven vanuit beleidsdoelstellingen inzake ruimtelijke ordening (zoals zuinig ruimtegebruik en ruimtelijk rendement, ruimteneutraliteit en compensatie van verlies aan herbevestigd agrarisch gebied en vermijden van hinder) en mobiliteit (optimale ontsluiting van bedrijventerreinen op het hoger wegennet).

De uitbreiding van het bedrijventerrein Drogen I is ingegeven door het planologisch attest.

2.3.4 Inrichtings(alternatieven)

Binnen het deelgebied Drongen I wordt enerzijds een bestaand bedrijventerrein bestendig en worden er mogelijkheden gecreëerd voor een meer duurzaam beleid. Anderzijds zal er een uitbreiding plaatsvinden, waarbij de inrichting in deze zone grotendeels vastgelegd wordt door het planologisch attest. De nodige inrichting zal dus volgen uit de bestaande toestand en de beoogde wijzigingen. Momenteel worden in dit deelgebied geen echte inrichtingsalternatieven onderzocht, de inrichting kan wel nog verder vorm krijgen tijdens het planproces zelf.

De compensatiegebieden voor de inname van (herbevestigd) agrarisch gebied kunnen afhankelijk van de nood nog wijzigen. Zo kan in deelgebied Afsnee Zuid het meest centrale deel de bestemming “zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw” behouden worden als blijkt dat niet de hele zone moet herbestemd worden naar agrarisch gebied. Dit laat toe dat de bouwmogelijkheid voorzien in het BPA Afsnee Zuid behouden blijft. Een andere mogelijkheid om bovenstaande ontwikkelingsmogelijkheid te behouden bestaat uit het aanduiden van een veld agrarisch gebied (van ca. 1.000 m²) waar bebouwing wel mogelijk is, met name in de oksel tussen Autoweg-Zuid, E40 en Wittepaalstraat.

In deelgebied Bassebeek kan (een deel van) het woongebied ten zuiden van de Bassebeekstraat uit het RUP gelaten worden of kan de voorziene bestemming “gebied voor wonen en landbouw” een andere invulling krijgen.

Andere inrichtingsalternatieven kunnen in de loop van het planproces nog worden vormgegeven o.b.v. adviezen en inspraak of vanuit het planproces zelf.

2.4 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het plangebied omvat het bedrijventerrein Drongen I, dat bestemd is als industriegebied op het gewestplan Gentse en Kanaalzone, de zone tussen het bedrijventerrein, de Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat bestemd als agrarisch gebied in het gewestplan en een zone voor de toekomstige aansluiting richting het hoger wegennet bestemd als agrarisch gebied en deels bestemd als hoofdverkeersweg in het gewestplan.

Het deelgebied Afsnee Zuid omvat de “zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw” ten zuiden van de E40 en ten noordwesten van de Kleinemoortelputstraat zoals bestemd in het BPA Afsnee Zuid, grotendeels bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut in het gewestplan Gentse en Kanaalzone.

Het deelgebied Bassebeek omvat woonuitbreidingsgebied aan weerszijden van de Bassebeekwegel, het aanpalend woongebied ten zuiden van de Bassebeekstraat en (herbevestigd) agrarisch gebied, bestemd middels het gewestplan Gentse en Kanaalzone.

Het plan zal bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen op perceelsniveau.

3 Planningscontext

3.1 Uitvoering geven aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het GRUP geeft uitvoering aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV).

Gent is in het RSV geselecteerd als grootstedelijk gebied. Deinze is geselecteerd als kleinstedelijk gebied. De grootstedelijke gebieden werden tevens geselecteerd als economisch knooppunt. Zoals in het RSV omschreven zijn de economische activiteiten in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verwerven voor met andere functies.

Het bedrijventerreinen van Drongen en de vier betrokken bedrijven bevinden zich buiten de afbakeningslijn van het grootstedelijke gebied Gent en buiten de afbakening van het kleinstedelijk gebied Deinze in het buitengebied. Het bedrijventerrein werd dan ook niet in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen als regionaal bedrijventerrein.

In het RSV is opgenomen dat 'bedrijven met hoge toegevoegde waarde, een aanzienlijke tewerkstelling, internationale uitstraling en imago, in gemeenten buiten de economische knooppunten deel uitmaken van de Vlaamse economische structuur. De ontwikkeling van deze bedrijven wordt gegarandeerd'.

Aangezien de vier bedrijven zone-eigen zijn (gelegen binnen een bedrijventerrein), maar buiten het bestaande bedrijventerrein willen uitbreiden gelden volgens het RSV volgende principes:

- Een maximale verweving van economische activiteiten met de activiteiten (bebouwd of onbebouwd) in haar omgeving wordt nagestreefd. Hierbij vormt een goed nabuurschap het uitgangspunt.

De omgeving kenmerkt zich door bedrijvigheid, wonen, infrastructuur (autosnelweg E40) en landbouw. Deze functies zullen blijven voortbestaan, de oppervlakte aan economische activiteiten zal toenemen. Elk van de vier bedrijven hanteert evenwel het principe dat de activiteiten met de hoogste dynamiek (effectieve productie/werkplaatsen) aan zijde Booiebos/Industriepark Drongen blijven plaatsvinden en de activiteiten met een eerder beperkte dynamiek (opslag) op de uitbreidingszone zullen voorzien worden. De dynamiek vermindert dus naar de woonomgeving toe. Carrosserie Matthys is het bedrijf dat het dichtst nadert tot de aanpalende woonomgeving. Dit bedrijf voorziet dan ook op zijn terrein een bufferberm van 300 meter lengte met een breedte van 15 meter. Bovendien blijft daarenboven tussen het plangebied en de lintbebouwing aan de Noordhoutstraat een weiland behouden met een diepte van ongeveer 87 meter. Verder zullen de bedrijven rekening houden met de maatregelen en randvoorwaarden, opgenomen in de plan-MER, dit bovenop de algemene sectorale Vlarem-voorwaarden die uiteraard steeds moeten nageleefd worden. Ook het bedrijf Willemen Infra zal op zijn terrein een 15 meter brede groenbuffer voorzien naar de woonomgeving toe. Het bedrijventerrein is gelegen aan de E40. De studie voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex E40 te Drongen is vergevorderd. Bedoeling is om het bedrijventerrein veiliger en vlotter aan te sluiten op de E40. Ook deze verwevenheid is van belang voor deze aanvraag. De bedrijven blijven dus maximaal verwerven met de omgeving, die reeds een verscheidenheid aan functies vertoont.

- De bestaande locatie wordt uitputtend aangewend.

De bedrijven hebben nood aan de gevraagde uitbreidingen, en de behoeften kunnen wegens plaatsgebrek onmogelijk op de huidige terreinen kunnen gerealiseerd worden. Elk van de vier bedrijven heeft zelfs al bijkomende ruimte moeten gaan aanwenden (huur/aankoop/gebruik van

andere vestiging) om het plaatstekort op te vangen. De bestaande locatie wordt dan ook uitputtend aangewend. Daarenboven zal ook de uitbreidingszone uitputtend aangewend worden om de behoeften op te vangen, evenwel rekening houdend met het goed nabuurschap. Optimaal en intensief ruimtegebruik blijft wel een aandachtspunt bij de verdere inrichting van het gebied.

- De ruimtelijke implicatie bij een herlokalisatie wordt afgewogen tegenover de ruimtelijke implicaties van een ontwikkeling op bestaande locatie.

De bedrijven zijn op deze locatie onder andere gegroeid omwille van hun goede ligging nabij het hoofdwegenet (aan de E40, maar ook op geringe afstand met de verkeerswisselaar E40/E17). Er is dus een vlotte verbinding mogelijk met Gent, Antwerpen (en Nederland), Brussel, Brugge en Kortrijk (en Frankrijk). Daarom hebben de bedrijven steeds gekozen om op huidige terreinen te bouwen, verbouwen en herbouwen. Er moet dus rekening gehouden worden met de grote financiële (nog niet afgeschreven) inspanningen die de bedrijven de laatste jaren geleverd hebben op de huidige bedrijfssites. Een volledige herlokalisatie is dan ook voor geen enkel bedrijf aan de orde. En uiteraard staat bedrijfsefficiëntie voorop. De bedrijven zijn in hun omgeving dusdanig verankerd dat een herlokalisatie niet opweegt, zowel wat het financieel als ruimtelijk standpunt betreft, t.o.v. een bewuste bestemming op huidige locatie.

- De ruimtelijke draagkracht van de omgeving mag niet worden overschreden.

Dit principe gaat hand in hand met het goed nabuurschap. Indien de ruimtelijke draagkracht van de omgeving overschreden wordt, zal er ook geen goed nabuurschap kunnen gewaarborgd worden. Samengevat zal de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet worden overschreden aangezien:

- De dynamiek van de activiteit afgebouwd wordt naar de woonomgeving toe.
- Er een 15 meter brede groenbuffer voorzien wordt, onder de vorm van een 3 meter hoge te beplanten bufferberm.
- Tussen de woonpercelen en de bedrijfspercelen nog een weiland behouden blijft, waardoor de bufferende afstand vergroot wordt.
- De maatregelen en randvoorwaarden voortvloeiend uit de plan-MER geïmplementeerd worden.
- De bedrijven ook steeds de algemene en sectorale Vlaamse voorwaarden moeten naleven.
- Het bedrijventerrein vlotter en veiliger wordt ontsloten naar het hogere wegennet.
- Er wordt ten aanzien van de ontwikkeling van de economische activiteit van een maximale beleidszekerheid en beleidscontinuïteit nagestreefd zowel in ruimte als in tijd.

Middels het planologisch attest en het daaruit volgende GRUP krijgen de bedrijven rechtszekerheid over het behoud en de gewenste uitbreidingszone uitputtend aangewend worden, waarbij nieuwe gebouwen en verhoudingen zorgvuldig zullen voorzien worden. Daarbij zullen de best beschikbare technieken (zonder het meebrengen van buitensporige kosten) aangewend worden (BATNEEC-principe). Voor de bedrijven Willemen Infra en Carrosserie Matthys brengt de aanleg van de 15m brede groenbufferberm en het verleggen van de afwateringsgrachten ook een kost met zich mee. Beleidszekerheid- en continuïteit wordt dus zeker nagestreefd. Het aanleggen van de bufferberm moet aanzien worden als een definitieve grens van het bedrijventerrein.

De strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormt op dit ogenblik geen juridische basis voor de opmaak van een GRUP. Het GRUP is wel in overeenstemming met het vooropgestelde beleid.

- Het ruimtelijk uitbreiden zal in de toekomst nog enkel als uitzondering worden toegelaten in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging niet toereikend zijn.

In het geval van de vier bedrijven is in het verleden er steeds binnen het bestaande bedrijventerrein gezocht naar volledige invulling en verdichting. Men is evenwel op de limieten van huidig terrein gestoten. Huidige economische ruimte wordt optimaal benut. De terreinen van Carrosserie Matthys staan overvol met vrachtwagens en bestelwagens. Men stalt reeds voertuigen op vier andere locaties waardoor men telkens voertuigen over en weer moet rijden. Funico huurt een tweede vestiging in het industriepark en heeft nog ruimte tekort waardoor het fabricage moet uitbesteden. Nuscience heeft reeds een volledig verticaal productieproces uitgewerkt om tot een zeer intensief ruimtegebruik op huidige site te komen. De pas vernieuwde site heeft tot een onverwacht groot succes geleid. Willemen Infra zal door de vestiging van de hoofdzetel van de gefuseerde groep hier te Drongen en de verhuis van nevendiensten (transport en herstel) nabij de hoofdzetel meer ruimte nodig hebben waardoor een intensifiëring van de bestaande ruimte sowieso aan de orde is. Dan nog is er ruimte tekort.

- De uitbreiding gebeurt op een goed gelegen locatie. Waarbij werkplekken zich situeren nabij collectieve vervoersknooppunten en meer met de fiets en te voet bereikbaar zijn.

Deze vier bedrijven moeten door hun specifieke bedrijvigheid goed bereikbaar zijn voor grote vrachtwagens. Carrosserie Matthys bouwt immers ook de grootste vrachtwagens om. Funico wordt beleverd met zware houtpakketten en voert 80.000 lijkkasten per jaar uit. Nuscience wordt enkel met grote opleggers beleverd en uitgevoerd. Willemen Infra heeft zijn asfaltcentrales, recyclageactiviteiten en betoncentrales telkens in havengebieden gevestigd zodat transport over water mogelijk is. Maar de hoofdzetel met stelplaats dient op een autogerichte locatie gevestigd te zijn omdat de verschillende werven van hieruit goed bereikbaar moeten zijn. Deze zijn overwegend op slecht bereikbare plaatsen gelegen. De Vlaamse overheid wil de bereikbaarheid van de site verbeteren en veiliger maken in het kader van de vernieuwing van het knooppunt E-40 Drongen. In het industriepark is een openbaar vervoersbediening gelegen. Via Max mobiel wordt dit aangevuld. Evenwel is de visie van de stad Gent om een sterker openbaar vervoersknooppunt uit te bouwen in Baarle wat vlakbij het industriepark ligt. Dit zou de mogelijkheden naar bereikbaarheid via openbaar vervoer kunnen versterken. Daarnaast moet benadrukt worden dat de fietsafstand tussen het stadshuis van Gent en Booiebos nr.4 slechts 10 km betreft. Met de huidige opmars aan elektrische fietsen is dit bedrijventerrein dus nog altijd goed bereikbaar met de fiets vanuit de Gentse regio.

- De uitbreiding gaat uit van een optimaal ruimtelijk rendement om het ruimtebeslag te verminderen. Waar mogelijk wordt verweving, intensivering en hergebruik toegepast. De verharding wordt beperkt.

De vier bedrijven zijn in verschillende stappen op zoek gegaan naar intensivering van de uitbreidingen en optimaler ruimtegebruik. De vrije ruimte rondom de gebouwen werd tot het strikte minimum beperkt. Zo werd ook de verharde ruimte beperkt. De gebouwen werden hoger geconcipieerd dan oorspronkelijk gepland teneinde ze efficiënter in de hoogte kunnen benutten. Bij Nuscience wordt reeds meteen een dakparking gerealiseerd en in het kantoorgebouw aangebouwd in vijf bouwlagen. Bij Carrosserie Matthys wordt deels een tweede bouwlaag geïmplementeerd op het parkeergebouw, maar wordt voor de rest van het parkeergebouw de mogelijkheid naar een hoger gebouw in de toekomst gehouden. Binnen de gebouwen van Funico worden alle nevenfuncties tot het productieproces op een hogere bouwlaag geïntegreerd in het gebouw zodat de gelijkvloerse oppervlakte maximaal kan benut worden i.f.v. de bedrijfsproductie. Willemen Infra zal op de stelplaats de mogelijke producten in rekken of met tussenvloer bergen teneinde tot een optimaler ruimtegebruik te komen. Verwerving is door de aard en intensiteit van de bedrijven niet mogelijk. Er wordt dan ook een gedegen groenbuffer rondom de uitbreiding voorzien.

3.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen

Het ontwerp van het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) voor Oost-Vlaanderen werd op 10 december 2003 door de Provincieraad definitief vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS Oost-Vlaanderen in werking gesteld. In 2012 volgde een partiële herziening met accenten op wonen en bedrijvigheid.

Binnen de provincie Oost-Vlaanderen (PRS-OV) bevindt het deelgebied "Drongen I" zich binnen het 'westelijk openruimtegebied', deelgebied 'Zandstreek ten Noordwesten van Gent'. Ook het deelgebied Bassebeek behoort tot het 'westelijk openruimtegebied'. Het deelgebied "Afsnee Zuid" is gelegen op de grens van de deelruimte "De Leieruimte" en het "westelijk openruimtegebied".

Drongen en Nevele werden geselecteerd als hoofddorp en Baarle, Landegem en Vosselare als woonkernen. Afsnee-Zuid is gelegen nabij Sint-Martens-Latem, welke wordt aangeduid als hoofddorp. Deelgebied "Drongen I" is gelegen nabij enkele structuurbepalende elementen: de vallei van Oude kale/afleidingskanaal van de Leie en de Vallei van de Leie. De E40 is als autosnelweg een belangrijke internationale route, en samen met de spoorweg onderdeel van de infrastructuurbundel Oostende Gent.

Het PRS Oost Vlaanderen identificeert het bedrijventerrein 'Industriepark Drongen I' als onderdeel van het economisch kerngebied van Gent binnen de ruimtelijk economische structuur van de provincie.

De Provincie werkt momenteel aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Het nieuw Beleidsplan Ruimte en de bijbehorende beleidskaders moeten het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervangen. De procedure is momenteel lopende en een eerste participatieronde werd doorlopen. In een volgende stap wordt een voorontwerp van beleidsplan vastgesteld.

3.3 GRS: Ruimte voor Gent, structuurvisie 2030

Het plan "Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030" beschrijft op welke manier men in Gent wil wonen, werken, ontspannen, zich wil verplaatsen en de stad klaarmaken voor de klimaatveranderingen. Een definitieve versie van het plan werd door de gemeenteraad goedgekeurd in mei 2018.

Het is de ambitie van de stad om met dit plan ruimteneutraal te werken binnen de huidige harde bestemmingen, en geen bijkomende harde bestemmingen te creëren, en maximaal in te zetten op verweving en het gebruik van de fiets als basis voor stadsontwikkeling.

De structuurvisie 2030 wil inzetten op zuinig ruimtegebruik en ruimteneutraliteit. Dit houdt in dat de vraag naar bijkomende ruimte voor werken, wonen, recreatie, enz. maximaal binnen de bestaande harde bestemmingen dient te worden opgevangen.

Met betrekking tot het deelgebied "Drongen I" is het van belang dat het bedrijventerrein 'Industriepark Drongen I' wordt aangeduid als een zone waar verweving niet realistisch of wenselijk is en waar een monofunctioneel bedrijventerrein wel wordt toegelaten. Deze zones kunnen worden gebufferd tegenover kwetsbare functies en zijn goed ontsluitbaar voor vrachtverkeer vanaf het hoger wegennet. Het bedrijventerrein wordt zo beschouwd als een te intensifiëren zone voor niet verweefbare bedrijvigheid.

Aandachtspunten in het kader van zuinig ruimtegebruik zijn het creëren van mogelijkheden op maat om in deze overwegend monofunctionele economische zones toch ondersteunende en complementaire functies toe te laten (bijvoorbeeld parkeerruimte of personeelsrestaurant delen) of het verminderen van verplaatsingen (kinderopvanglocaties of afhaalpunten op of nabij een bedrijventerrein). Groene dooradering en ecologische infrastructuur binnen die zones zijn eveneens belangrijk.

Het deelgebied “Afsnee Zuid” bevindt zich binnen een natuurlijk uit te bouwen en van bebouwing te vrijwaren vallei.

Het deelgebied “Bassebeek” is gelegen ter hoogte van een te vrijwaren open ruimte voor grondgebonden professionele landbouw en passende bosontwikkelingen.



Figuur 3-1: gewenste ruimtelijke structuur – structuurvisie 2030 Gent, met indicatieve aanduiding van de deelgebieden van het voorgenomen GRUP (rode cirkels)

3.4 Bestemmingsplannen: Gewestplan Gentse en Kanaalzone en BPA Afsnee-Zuid

Het deelgebied Drongen I is bestemd middels het gewestplan tot industriegebied, (herbevestigd) agrarisch gebied en heel beperkt tot woonuitbreidingsgebied.

Het deelgebied Afsnee Zuid is bestemd middels het gewestplan tot gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en heel beperkt tot (herbevestigd) landschappelijk waardevol agrarisch gebied en middels het BPA Afsnee-Zuid (2/02/1989) tot zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw en heel beperkt tot zone voor wegen. Binnen het geldende BPA wordt hierbij de mogelijkheid voorzien om 1.000 m² te bebouwen.

Het deelgebied Bassebeek is bestemd middels het gewestplan tot woonuitbreidingsgebied, woongebied en (herbevestigd) agrarisch gebied.

Alle deelgebieden liggen buiten de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent en zijn dus allen gelegen in het buitengebied.

3.5 Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering de beleidsmatige herbevestiging van agrarisch gebied goed in de regio Veldgebied Brugge Meetjesland. Het agrarisch gebied ten westen van het deelgebied Bassebeek werd herbevestigd als agrarisch gebied.

Op 24 oktober 2008 keurde de Vlaamse Regering de beleidsmatige herbevestiging van agrarisch gebied goed in de regio Leiestreek. Het agrarisch gebied in en rond deelgebied Drongen I is herbevestigd als agrarisch gebied, behalve het agrarisch gebied ter hoogte van Industriepark-Drongen, Kloosterstraat en Noordhoutstraat ten zuiden van de brug over de E40. De zone voor landschappelijk waardevol agrarisch gebied (heel beperkt) in en rond deelgebied Afsnee Zuid is herbevestigd als agrarisch gebied.

3.6 Mobiliteitsplan Gent

Het mobiliteitsplan van de stad Gent kreeg een gunstig advies op de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 20/7/2015. Dit is de voorloper van de huidige Projectstuurgroep (PSG). Dit gemeentelijke beleidsplan is relevant voor dit plangebied op verschillende punten, in het bijzonder:

- Fiets

In het mobiliteitsplan worden de gewenste principes en de structuur voor een stadsregionaal fietsnetwerk naar voor geschoven. Er is een onderverdeling in 4 zones die wel in nauwe relatie staan met elkaar, maar waar een verschillend routeconcept gehanteerd moet worden: Buitengebied, Haven, Randstedelijk gebied en Kern (Fietsstad)¹¹. Dit concept wordt integraal overgenomen als basis voor het nieuwe stadsregionale fietsnetwerk en wordt later in deze nota verder verfijnd. Daarnaast wordt er een hiërarchische indeling van knooppunten naar voor geschoven die toelaat om de overgang van de ene zone naar de andere zone te maken. Deze knooppunten hebben afhankelijk van hun functie een andere betekenis binnen de 'mental map' van de fietser: Stadsregionaal schakelpunt, stadspoot en randstedelijke knooppunten Dit concept wordt integraal overgenomen als basis voor het nieuwe stadsregionale fietsnetwerk en wordt later in deze nota verder verfijnd.

Dit nieuwe Stadsregionale Fietsnetwerk werd goedgekeurd door de Gentse Gemeenteraad op 15 november 2018.

- Wegencategorisering

Aanvullend op de wegcategorisering in de regio Gent die opgemaakt is in het RSV en het PRS, werden hierin volgende bepaald:

- Lokale I: Gaverlandstraat – Baarledorpstraat (tussen Deinseseesteenweg en gemeentegrens)
- Lokale weg IIa: Halewijnstationstraat – Luchterenstraat - Gavergrachtstraat (tussen N466 en gemeentegrens)

Nauw samenhangende met de vooropgestelde wegcategorisering en met de afbakening van verblijfsgebieden, werden er ook gewenste snelheidsregimes bepaald.

- Vrachtroutenetwerk

Er wordt voortgebouwd op de principes en de methodiek van het Vrachtroutenetwerk op Vlaams niveau, met een doorvertaling naar de Gentse realiteiten. Hierbij werd een visie op de gewenste routing van vrachtverkeer opgemaakt op korte en lange termijn.

In het kader van het aspect zwaar vervoer zijn volgende (relevante) doelstellingen van belang:

- verhogen verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid;
- opvangen van het vrachtverkeer in relatie met de haven, de huidige en toekomstige bedrijvenzones op de hoofdstructuur, om de tussenliggende gebieden en de kernstad niet te belasten;

Voor het vastleggen van deze routes zijn volgende visie en randvoorwaarden opgesteld. De meeste relevante voor dit plan zijn:

- doorgaand vrachtverkeer (transitverkeer) dient gebruik te maken van het hoofdvrachtroutenetwerk;
- voor de geselecteerde vrachtroutes is veiligheid voor de overige modi een cruciaal aandachtspunt (veilige fietspaden, oversteekvoorzieningen...).

De routes die relevant voor dit plangebied gedefinieerd zijn:

- N466 (tussen E40 en R4) – Hoofdvrachtroute
- E40 - Hoofdvrachtroute

3.7 Casestudie Verdichtingsstrategie 'Drongen I' (Stad Gent)

Deze studie werd uitgevoerd van midden januari 2018 tot midden maart 2018 en onderzoekt de verdichtings- en verwevingsmogelijkheden om zo het ruimtelijk rendement binnen het bedrijventerrein te verhogen. Het onderzoek biedt inspirerende voorbeelden uit binnen- en buitenland die voordelen van een hoger ruimtelijk rendement verbeelden. Naast voorbeelden reikt het werkstuk tools aan om bij het verlenen van omgevingsvergunningen ruimtelijk rendement te evalueren of aan te sporen. Verder worden er kansen en aanbevelingen geformuleerd die handvaten biedt om verder in het proces principes vast te leggen in beleidsdocumenten en zo actiever de ruimtelijke ontwikkelingen op het terrein te kunnen sturen.

De casestudie wil kansen benutten door te optimaliseren aan de hand van:

- Ruimtelijke principes:
 - "Ieder gebouw kan worden ingezet voor het stapelen van functies, waarbij de draagstructuur en de positie ten opzichte van het woonweefsel maatgevend zijn";
 - "Kleine, individuele parkeerplaatsen kunnen geclusterd worden in grotere, collectieve parkeervlakken of in parkeergebouwen";
 - "Bestaande clusters van individuele buitenopslag kunnen gedeeld en gecompecteerd worden door in te zetten op het stapelen van goederen";
 - "Nieuwbouw volgens de geldende brandpreventienormen kan gesloten bebouwing mogelijk maken, waarbij de bedrijven manoeuvreerruimte delen";

- "Nieuwe en bestaande fietsinfrastructuur kan de drager worden van allerlei collectieve voorzieningen gericht op werknemers";
- "Collectieve, functionele groene ruimte gericht op de waterstructuur en het creëren van een groenbuffer vormt een alternatief voor kleine snippers groen".
- Niveaus voor verdichting en verweving:
 - Gebouwniveau;
 - Perceelsniveau;
 - Siteniveau.

3.8 Plan-MER van de planalternatieven i.f.v. heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 in Drongen

Het complex Drongen voldoet niet langer aan de huidige normen, noch op vlak van veiligheid, noch op vlak van een vlotte doorstroming. De complexe verkeerssituatie brengt ook de bereikbaarheid van de verschillende functies in het gebied in het gedrang. Het betreft onder andere de dorpskern van Baarle, het kantoor- en bedrijventerrein MP-center dat tussen de op- en afritten gelegen is en het bedrijventerrein Drongen I met een erg complexe ontsluiting. Ook de bereikbaarheid van de Kloosterstraat is een knelpunt. Ze is deel van de ontsluitingsroute van het bedrijventerrein, waar ook de locatie van een woon- en zorgcentrum, een dienstencentrum, jeugdlokalen en twee basisscholen gelegen zijn.

De doelstellingen van het voorgenomen plan:

- De basis: een voor alle betrokkenen functionerend complex;
- Doelstelling: een verkeersveilig complex met voldoende capaciteit en functionaliteit:
 - Filevrije oplossing;
 - Een leesbaar en veilig verkeerssysteem;
 - Robuust systeem;
- Doelstelling: veilig en leefbaar Baarle:
 - Significante daling verkeersintensiteiten;
 - Daling luchtvervuiling en geluidshinder;
 - Beperken van barrièrevorming;
- Doelstelling: goede bereikbaarheid van de bedrijventerrein Drongen I:
 - Vlotte aansluiting met hoger wegennet;
 - Op zichzelf staand systeem;
- Doelstelling: goede ruimtelijk-landschappelijke inpassing:
 - Minimaal aantal onteigeningen;
 - Minimale inname van natuurlijk waardevolle zones;
 - Minimale impact op monumenten en erfgoed;
 - Maximale ruimtelijk-landschappelijke integratie;
- Doelstelling: samenhang bewaren met de latere realisatie van bouwstenen.

In het eindbesluit worden twee alternatieven weerhouden die voor de meeste criteria positief of gering negatief scoren zijn.

- Het eerste alternatief omvat een centrale ligging van het nieuwe complex in combinatie met een nieuwe ontsluitingsweg van het industrieterrein ten noorden van de E40.
- Het tweede alternatief omvat een meer oostelijke ligging van het complex in combinatie met een nieuwe ontsluitingsweg van het industrieterrein ten zuiden van de E40.

4 Het plangebied

4.1 Situering

Het bedrijventerrein Drongen I ligt grotendeels op het grondgebied van Drongen (Gent) en voor een klein deel in de gemeente Landegem (Deinze), nl. drie bedrijven ter hoogte van de Moorstraat brug over E40.

Drongen is een deelgemeente van de stad Gent (Oost-Vlaanderen) en is ten zuidwesten van het stadscentrum van Gent gelegen. Drongen ligt aan de Leie en is qua oppervlakte de grootste deelgemeente van Gent. Drongen is het hoofddorp en er zijn twee woonkernen, Luchteren en Baarle.

Doorheen het grondgebied Drongen kruist de autosnelweg E40 (Brussel – Oostende). Ter hoogte van de woonkern van Baarle ligt het op- en afrittencomplex met de autosnelweg E40 en de N466 Gent-Deinze. Deze N466 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd als primaire weg II en als één van de drie toegangen tot Gent vanaf de E40. De heraanleg van dit op- en afrittencomplex E40/N466 maakt het voorwerp uit van een planningsprocedure voor een gewestelijk RUP.

Ten westen van de woonkern van Baarle en ten zuiden van de autosnelweg E40 is het bedrijventerrein Drongen I gesitueerd. Het bedrijventerrein is een specifiek gemengd regionaal bedrijventerrein voor productie en distributie en omvat ca. 55 ha. waarop een tachtigtal bedrijven actief zijn. De bedrijfsactiviteiten zijn in hoofdzaak gericht op industrie en groothandel en in mindere mate op logistiek.

Het huidige bedrijventerrein Drongen I wordt begrensd in:

- het noorden door de autosnelweg E40, tussen de bruggen van de Moorstraat (Nevele) en de Kloosterstraat (Drongen),
- het oosten door een aantal percelen in landbouwgebruik en daarachter de woningen van de Noordhoutstraat, de Streepbosstraat en de Moerstraat (zuidoosten)
- het zuiden en het westen de Moerstraat, Landegemstraat en Moorstraat (Nevele) en daarachter open landbouwgebied.

De hoofdtoegang van het bedrijventerrein ligt aan de Kloosterstraat (brug over E40), ter hoogte van het bedrijf Scania, en het bedrijventerrein wordt via de Kloosterstraat en de Baarleveldestraat ontsloten naar het op- en afrittencomplex van de E40 en de N466 (Deinsesteenweg). In het westen is toegang vanuit de Moorstraat eveneens mogelijk en in het zuiden vanuit de Moerstraat. De interne circulatie binnen het bedrijventerrein gebeurt via Industriepark Drongen, Booiebos, Moerstraat, Landegemstraat en Moorstraat.

Er zijn 4 haltes van het openbaar vervoer (buslijnen 14 en 15) in Industriepark-Drongen.

Het gebied tussen het bedrijventerrein en Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat is grotendeels in landbouwgebruik en bestemd als (herbevestigd) agrarisch gebied.

Het deelgebied Afsnee Zuid ligt in Afsnee, ten zuidwesten van deze kern. Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door de E40, in het zuidoosten door de Kleinemoortelputstraat, in het oosten door de Wittepaalstraat (ter hoogte van de brug over de E40) en in het westen door zone voor landschappelijk waardevolle agrarische gebieden. Dit deelgebied is onderdeel van de Afsneekouter, dit is mogelijk de best bewaarde kouter op Gents grondgebied.

Het plangebied beslaat ongeveer 5,3 ha “zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw” en is grotendeels in landbouwgebruik. De gronden worden gebruikt in het kader van land- en tuinbouwonderzoek door UGent.

Het deelgebied **Bassebeek** ligt in Drongen, maar aan de noordrand van de kern. Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door de Bassebeekstraat, in het oosten door de Mariakerksesteenweg, in het zuidoosten door de Groenewandeling en in het zuidwesten door de woningen langs de Luchterenkerkweg.

Het plangebied beslaat een kleine 5 ha niet aangesneden woonuitbreidingsgebied en is grotendeels in landbouwgebruik. De Bassebeekhoeve is in landbouwgebruik, maar is bestemd als woongebied. Enkele woningen in de Bassebeekstraat tussen de Bassebeekhoeve en het woonuitbreidingsgebied zijn eveneens bestemd als woongebied.

4.2 Bestaande juridische toestand

Deelgebied Drongen I

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977)
Provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Verkevelingsvergunningen	1965 DR 053/00 (deels) en 1967 DR 113/00 (deels)
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuureservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Geen
Onbevaarbare waterlopen	402.Merebeek (2 ^e cat) – 19781 & 19784 (naamloos – niet-geklasseerd)
Gewestwegen	A10 – E40 (hoofdweg), Baarleveldestraat (lokale weg type 2)
Spoorwegen	Geen

Deelgebied Afsnee Zuid

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977)
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	BPA Afsnee-Zuid (2/02/1989)
Verkevelingsvergunningen	Geen
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen

Plan	Naam
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Geen
Onbevaarbare waterlopen	Geen
Gewestwegen	Geen
Spoorwegen	Geen

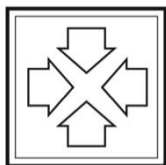
Deelgebied Bassebeek

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 27/10/1998)
Provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, gemeentelijke plannen van aanleg	Geen
Verkavelingsvergunningen	Geen
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Geen
Onbevaarbare waterlopen	Geen
Gewestwegen	Geen
Spoorwegen	Geen

- Kaart 0** **Situering plangebied**
- Kaart 1** **Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**
- Kaart 2** **Bestaande juridische toestand: gewestplan en ruimtelijke uitvoeringsplannen**
- Kaart 3.1** **Bestaande juridische toestand: andere plannen**

4.3 Bestaande feitelijke toestand

4.3.1 Het plangebied

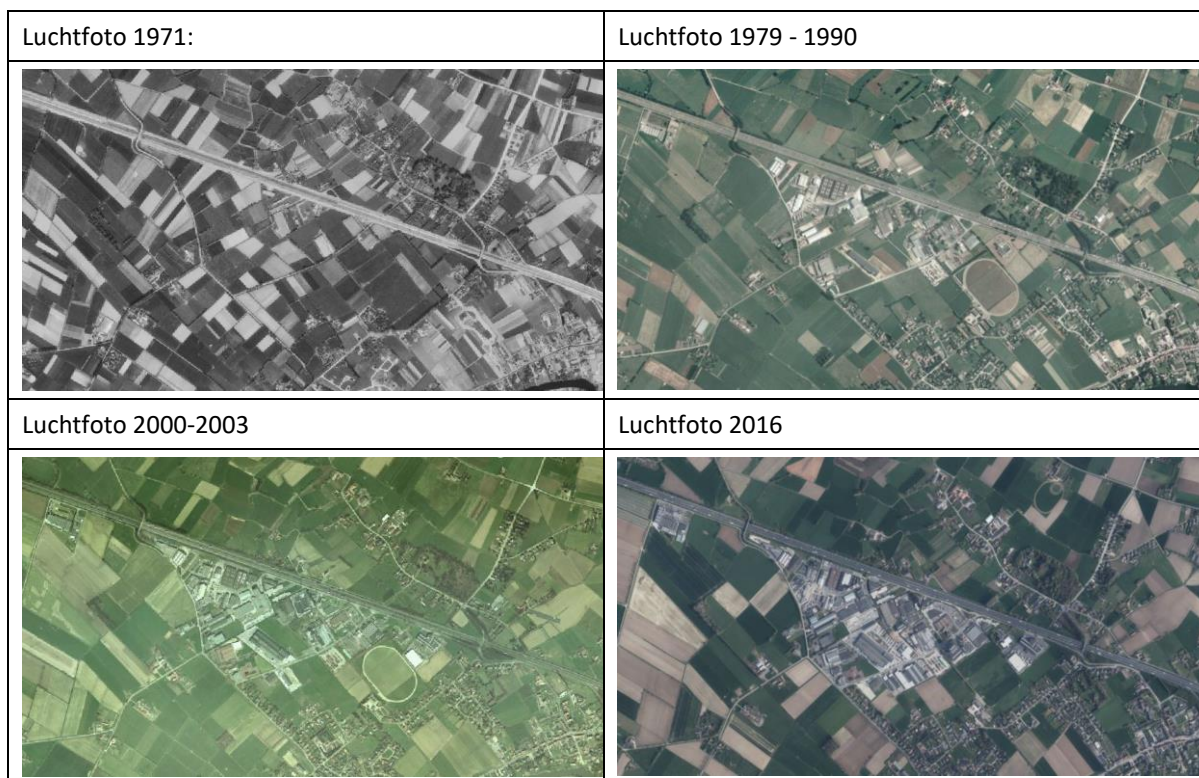


In dit deel wordt het plangebied zelf beschreven. Hier kunnen aspecten van bodem, water, fauna & flora, landschap, mensruimte, onroerend erfgoed en archeologie, menselijke hulpbronnen, ... aan bod komen.

Het bedrijventerrein Drongen I is een specifiek gemengd regionaal bedrijventerrein voor productie en distributie gelegen aan het op- en afrittencomplex van de E40, en omvat ca. 55 ha waarop een tachtigtal bedrijven actief zijn. Op het bedrijventerrein kunnen een honderdtal bedrijven zich vestigen.

De bedrijfsactiviteiten zijn in hoofdzaak gericht op industrie en groothandel en in mindere mate op logistiek. Deze activiteiten nemen veel ruimte in en genereren vele verkeersbewegingen. Eind jaren '70 werd het eerste deel van het bedrijventerrein ontwikkeld door VENECO. Momenteel zijn alle bedrijfspercelen private eigendom.

De evolutie van de bebouwing van het bedrijventerrein kan worden geschetst op onderstaande luchtfoto's:



Beschrijving aanwezige bebouwing

De aanwezige bebouwing op het bedrijventerrein zijn bedrijfsgebouwen. Op enkele percelen zijn er ook een aantal bedrijfswoningen.

Het gebied tussen het bedrijventerrein en Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat is grotendeels in landbouwgebruik. De Moerstraat, Noordhoutstraat en Kloosterstraat maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De Noordhoutstraat maakt deel uit van het recreatief fietsnetwerk.

Het deelgebied Afsnee Zuid is grotendeels in landbouwgebruik. De gronden worden gebruikt door UGent in het kader van land- en tuinbouwonderzoek. De Kleinemoortelputstraat is een halfverharde weg bestaand uit steenslag. De Autoweg-Zuid maakt deel uit van het recreatief fietsnetwerk.

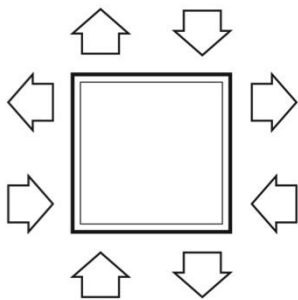
De oostelijk gelegen Wittepaalstraat is in het GRS gecategoriseerd als een lokale weg type 2 en maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Nabij de kruising van de Kleinemoortelputstraat en de Wittepaalstraat is een bushalte gelegen.

Het deelgebied Bassebeek is grotendeels in landbouwgebruik. Er bevindt zich een landbouwbedrijfszetel in het plangebied: De Bassebeekhoeve. Ten zuiden van de Bassebeekstraat bevinden zich enkele woningen. De Bassebeekstraat is een halfverharde weg bestaand uit steenslag. Het herontwikkelen van de hoeve in overeenstemming met de bestemming zou leiden tot verdere verlinting en mogelijks tot een ontwikkeling dat vreemd is aan diens omgeving dat hoofdzakelijk bestaat uit wonen en landbouw (in woongebied is immers in beginsel elke functie zone-eigen). De Bassebeekwegel, een trage weg voor niet-gemotoriseerd verkeer, doorkruist het gebied noordwest-zuidoost.

De oostelijk gelegen Mariakerksesteenweg is in het GRS gecategoriseerd als een lokale weg type 2 en maakt deel uit van het fietsnetwerk. In de nabije omgeving zijn geen bushaltes gelegen.

Voor een beschrijving van de relevante aspecten inzake bodem, water, biodiversiteit, landschap, mens-ruimte, onroerend erfgoed en archeologie ter hoogte van het plangebied wordt verwezen naar §4.5.

4.3.2 De omgeving



In dit deel worden die aspecten van de omgeving die relevant zijn voor het voorgenomen plan beschreven. Hier kunnen aspecten van water, klimaat, geluid & trillingen, lucht, licht, veiligheid, gezondheid, ... aan bod komen.

4.3.2.1 Ruimtelijke disciplines

Water: op ca. 1 km ten westen van het deelgebied Drongen I is het Afleidingskanaal van de Leie gelegen, een bevaarbare waterloop. Op ca. 550 m ten oosten van dit deelgebied en ca. 350 m ten westen van deelgebied Afsnee Zuid bevindt zich de Leie, eveneens een bevaarbare waterloop. De percelen grenzend aan het Afleidingskanaal worden aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig. De Leievallei is overstromingsgevoelig, meestal ofwel ten westen van dan wel ten oosten van de Leie.

Deelgebied Afsnee Zuid ligt ten oosten van de Leie, terwijl de overstromingsgevoelige vallei van de Leie ter hoogte van dit deelgebied ten westen van de Leie is gelegen. Ten noorden van de E40, ten noorden van deelgebied Afsnee Zuid, bevindt zich een recent overstroomd gebied dat gedeeltelijk is aangeduid als effectief overstromingsgevoelig gebied. Ten oosten van deelgebied Afsnee Zuid (vanaf ca. 350 m) bevindt zich de overstromingsgevoelige vallei van de Duivebeek. Zowel de overstromingsgevoelige valleien van de Leie als van de Duivebeek behoren tot het winterbed van deze waterlopen en liggen minstens 3 m lager dan het maaiveld ter hoogte van het deelgebied. Deels binnen en deels buiten te deelgebied Afsnee Zuid bevindt zich een effectief overstromingsgevoelig gebied dat bovendien aangeduid is als recent overstroomd gebied. Het maaiveld van deze zone ligt zowat 3 m hoger dan het maaiveld van de overstromingsgevoelige delen van nabije waterlopen. Deze zone is een lokale depressie dat ongeveer 60 cm dieper ligt dan het omliggende maaiveld.

De Ringvaart bevindt zich op ca. 330 m ten oosten van het deelgebied Bassebeek. De directe omgeving van de Ringvaart wordt hoofdzakelijk aangeduid als mogelijks overstromingsgevoelig.

De deelgebieden Drongen I en Bassebeek en hun omgeving liggen in een oppervlaktewaterwingebied drinkwater (Kluizen, zoneringscode A).

Biodiversiteit: het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Drongen I bevindt zich op meer dan 4km ten zuiden van het deelgebied, met name een deelgebied van het SBZ-H “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel”. Op ca. 650m ten zuidoosten van het deelgebied Drongen I bevindt zich het VEN-gebied “De vallei van de Benedenleie”. Delen van dit VEN-gebied worden ook aangeduid als erkend natuureservaat. In de nabije omgeving van het deelgebied Drongen I zijn over het algemeen weinig biologisch waardevolle percelen gelegen volgens de BWK. De bermen langs de E40 en rond de brug Kloosterstraat kennen wel biologische waarde. Het betreft gemengd loofbos, jong loofbos, bomenrij met gemengd loofhout, bomenrij met zomereik, houtkant en bermen met mesofiel hooiland. De tuin van het kasteel van Roman (ten noorden van het kruispunt Kloosterstraat - Baarleveldestraat) wordt aangeduid als biologisch waardevol. In de ruimere omgeving van het plangebied zijn nog biologisch (zeer) waardevolle percelen gelegen nabij het Afleidingskanaal (hoofdzakelijk lijnelementen) en ten (zuid)oosten van de Leie (De Leiemeersen).

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Afsnee Zuid ligt op ongeveer 5 km ten noorden, met name een deelgebied van het SBZ-H “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel”. Het meest nabije VEN-gebied, ligt op ongeveer 375 m ten westen, net over de Leie, met name het GEN “De Vallei van de benedenleie” en ten noorden daarvan GENO “De Vallei van de benedenleie). Dat GEN- gebied is deels erkend als natuureservaat “Gentse Leievallei”, beheerd door Natuurpunt Beheer vzw. In de nabije omgeving van het plangebied zijn over het algemeen geen biologisch waardevolle percelen gelegen volgens de BWK, behalve de bermen langs de E40 en Autoweg-Zuid, met name jong loofbos. Aan de overzijde van de brug Wittepaalstraat over de E40 ligt verruigd grasland.

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Bassebeek ligt op ongeveer 1,5 km ten noorden, met name een deelgebied van het SBZ-H “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel”. Dit gebied is tevens grotendeels aangeduid als VEN-gebied, met name het GEN “De Vinderhoutse bossen”. Ten oosten van het deelgebied, en ook ten oosten van de Ringvaart, bevindt zich een VEN-gebied op ongeveer 400 m, met name het GEN “De Vallei van de Benedenleie”.

Datzelfde gebied is grotendeels erkend als natuurreserveaat “Bourgoyen - Ossemeersen”, beheerd door Stad Gent. In de nabije omgeving van het plangebied zijn over het algemeen geen biologisch waardevolle percelen gelegen volgens de BWK. Ook binnen het deelgebied blijven de biologische waarden beperkt tot enkele houtkanten en bomerijen.

Landschap en erfgoed: De Leiemeersen ligt ongeveer 650 m ten zuidoosten van deelgebied Drongen I en ten oosten van de Leie en is aangeduid als beschermd cultuurhistorisch landschap. Er zijn verder geen beschermde monumenten of stads- of dorpsgezichten gelegen in de nabije omgeving van het deelgebied Drongen I.

Ten zuiden van het deelgebied Afsnee-Zuid ligt het beschermd monument Kasteeldomein Borluut (op ca. 750 m). Het beschermd cultuurhistorisch landschap Leiemeersen ligt op 900 m ten westen van dit deelgebied. Het meest nabije beschermd dorpsgezicht ligt op ongeveer 550 m ten oosten van het deelgebied, ten noorden van de E40, met name Hof ten Broecke en omgeving. Dit deelgebied is onderdeel van de Afsneekouter, dit is mogelijk de best bewaarde kouter op Gents grondgebied.

Ongeveer 400 m ten oosten van deelgebied Bassebeek, ten oosten van de Ringvaart ligt een landschapsatlasrelict (volgens de wetenschappelijke inventaris) die grotendeels ook aangeduid wordt als beschermd cultuurhistorisch landschap Bourgoyen-Ossemeersen. Er zijn verder geen beschermde monumenten of stads- of dorpsgezichten gelegen in de nabije omgeving van het deelgebied Bassebeek.

4.3.2.2 Geluid, lucht en gezondheid

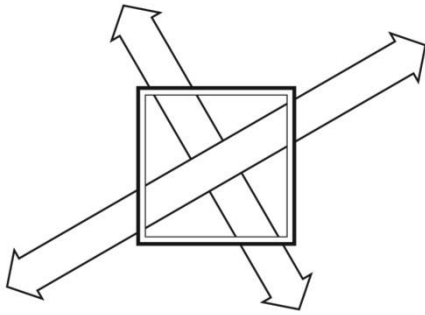
Voor **geluid** wordt er verwezen naar de figuur in §5.8.9. Hieruit blijkt dat vooral de geluidsemissies van het wegverkeer langs de E40 tot op grote afstand van de E40 reiken. Dit betekent dat de omgeving van de deelgebieden Drongen I en Afsnee Zuid gekenmerkt worden door geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer. Uiteraard zal de nabije omgeving van het bestaande industrieterrein ook onderhevig zijn aan geluidsemissies van de huidige industriële activiteiten.

Op de geluidsbelastingskaarten zijn delen van de omgeving van het deelgebied Bassebeek aangeduid, met name de omgeving van de R4-Ringvaart en de omgevingen van de N466 en N461. De 55 dB(A) contour reikt echter niet tot binnen het deelgebied.

Voor de bespreking van de huidige **luchtkwaliteit** wordt gebruik gemaakt van de luchtkwaliteitskaarten (IRCEL) van 2018. Uit deze kaarten blijkt dat het huidige NO₂-jaargemiddelde in de omgeving van deelgebieden Drongen I en Afsnee Zuid sterk gelinkt is aan de E40. Ten (zuid)oosten van deelgebied Drongen I en ter hoogte van deelgebied Afsnee Zuid liggen de waarden wel hoger dan ten (zuid)westen van deelgebied Drongen I. Volgens de bestaande gegevens lag de PM₁₀-concentratie in de omgeving van deze deelgebieden in 2018 overal tussen 21 – 25 µg/m³, enkel in aansluiting met de autostrade worden hogere waarden tot maximum 30 µg/m³ berekend. Inzake PM_{2,5} zien we een gelijkaardig beeld: in de omgeving van deze deelgebieden waarden tussen 13-15 µg/m³ en in aansluiting met de autostrade waarden tussen 16 – 20 µg/m³.

In de omgeving van deelgebied Bassebeek blijkt dat het NO₂-jaargemiddelde te situeren is tussen 16 en 20 µg/m³ met rond de R4-Ringvaart waarden tot 30 µg/m³. De PM₁₀-concentratie in de omgeving ligt tussen de 21 en 25 µg/m³ en de PM_{2,5}-concentratie tussen de 13 en 15 µg/m³.

4.3.3 Ligging t.o.v. netwerken



In dit deel worden de netwerken die relevant zijn voor het voorgenomen plan beschreven. Hier kunnen aspecten van mens-mobiliteit, ecologie, water, ... aan bod komen.

4.3.3.1 Mobiliteit

Bij de wegcategorisering wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. De hoofdwegen en primaire wegen werden geselecteerd in het RSV, de secundaire wegen in het PRS en de lokale wegen in het GRS.

In het deelgebied Drongen I wordt de E40 aangeduid als hoofdweg en de Baarleveldestraat als lokale weg type II. De Baarleveldestraat ontsluit richting de N466, deze is ten noorden van de E40 een primaire weg type II, ten zuiden ervan is het een secundaire weg type I.

De E40 ten noorden van deelgebied Afsnee Zuid is geselecteerd als hoofdweg, de Wittepaalstraat, oostelijk grenzend aan dit deelgebied is geselecteerd als lokale weg type II.

De Mariakerksesteenweg ten oosten van deelgebied Bassebeek is geselecteerd als lokale weg type II. De R4 is een primaire weg en de N466 een secundaire weg.

Langzaam verkeer

De N466 is aangeduid als een bovenlokale functionele fietsroute, net als de Kloosterstraat, Noordhoutstraat en Moerstraat. In de omgeving van het deelgebied Drongen I zijn ook recreatieve fietsroutes gelegen, die gedeeltelijk samenvallen met de functionele, met name de as Kloosterstraat – Baarleveer. Deze routes vertakken verder met tentakels langs de Noordhoutstraat en de Moortelputstraat.

De Wittepaalstraat, oostelijk grenzend aan deelgebied Afsnee Zuid is aangeduid als bovenlokale functionele fietsroute. Autoweg-Zuid dat noordelijk grenst aan dit deelgebied maakt deel uit van het recreatief fietsnetwerk.

De Mariakerksesteenweg ten oosten van deelgebied Bassebeek is aangeduid als alternatieve functionele fietsroute en ligt tussen de knooppunten 58 en 59 van het fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

In de onmiddellijke omgeving van het deelgebied Drongen I is geen treinstation gelegen. Het meest nabije station is dat van Landegem op ca. 1,8 km (in vogelvlucht) van het plangebied.

Het bedrijventerrein is rechtstreeks bereikbaar via volgende buslijnen: buslijn 14 (Gent – Drongen – Deinze) en buslijn 15 (Tielt – Nevele – Drongen – Gent), met 4 haltes die binnen het plangebied gelegen zijn, met name 3 haltes ter hoogte van de weg “Industriepark Drongen” langs de E40 en 1 halte meer centraal in het industriegebied. Deze lijnen lopen eveneens door de kern van Baarle.

Het meest nabije treinstation (Drongen) t.a.v. deelgebied Afsnee Zuid ligt ong. 2 km (in vogelvlucht) naar het noorden. Dichtbij het deelgebied ligt bushalte Afsnee Wittepaalstraat. De halte bevindt zich langs de Wittepaalstraat, net ten zuiden van het kruispunt met de Kleinemoortelputstraat, langs

buslijnen 35 (St-M-Leerne/De Pinte-Latem-Gent-Beervelde-Lokeren), 34 (Sint-Martens-Leerne/De Pinte-Latem-Gent-Wetteren) en 36 (S-M-Leerne/De Pinte-Latem-Gent-Zele).

Het meest nabije treinstation bij het deelgebied Bassebeek is station Drongen op ca. 900 m (in vogelvlucht). De dichtstbijzijnde bushalte bevindt zich, in vogelvlucht, op ca. 300 m ten zuidoosten, met name Drongen Rotonde langs buslijnen 17 (Drongen Station - P+R Oostakker), 16 (Gent – Drongen – Nevele – Deinze), 14 (Gent – Drongen – Deinze), 15 (Gent – Drongen – Nevele – Tielt) en 18 ((Merendree) – Drongen Luchteren – P+R Oostakker) en op ca. 300 m ten noordwesten, met name Drongen Rodehoedstraat langs buslijn 18 ((Merendree) – Drongen Luchteren – P+R Oostakker).

Collectief vervoer

Max Mobiel is een organisatie die collectief woonwerkvervoer regelt in de Gentse regio. Via een vaste route brengt Max Mobiel werknemers vlot en efficiënt naar industriepark Drongen I. Het bundelt pendelaars van en naar de verschillende bedrijven gelegen in het park en brengt het tot aan de deur van hun bedrijf. Er zijn zowel in de ochtend- als in de avondspits 4 mogelijke verbindingen met de Gentse binnenstad (station Gent Sint-Pieters). Bedrijven binnen het bedrijvenpark kunnen inschrijven op deze dienst voor hun werknemers. Aan de reservatie van een plaats is een kleine kost voor de werkgever verbonden.

4.3.3.2 Hydrografische en ecologische netwerken

Gezien de Merebeek van zuid naar noord doorheen het deelgebied Drongen I stroomt, kan gesteld worden dat er een hydrografisch netwerk aanwezig is binnen het plangebied. Gezien deze waterloop gedeeltelijk ingebuisd is binnen het plangebied, vormt deze, binnen het plangebied, geen onderdeel van een waardevol ecologisch netwerk.

Alle deelgebieden bevinden zich niet ter hoogte van een belangrijke migratieroute voor (zeldzame) soorten. Migratie in de ruime omgeving zal zich vooral voordoen langs de Leie, respectievelijk gelegen op ca. 550 m ten oosten van Drongen I en ca. 350 m ten westen van Afsnee Zuid.

Binnen het deelgebied Bassebeek is geen sprake van noemenswaardige, relevante onderdelen van hydrografische en ecologische netwerken. Het deelgebied wordt namelijk zowel in het zuiden, het zuidwesten, het oosten en het noordoosten begrensd door denses bebouwde gebieden.

5 Scoping en m.e.r. – methodologie

5.1 Team van MER-deskundigen

Het plan-MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer moet hiervoor een beroep doen op een MER-coördinator. De erkende MER-coördinator waakt erover dat de samenstelling van het team van medewerkers het mogelijk maakt om het plan-MER op te stellen in overeenstemming met de richtlijnen van het Team Mer.

Het team van MER-deskundigen wordt als volgt voorgesteld:

Tabel 5-1: team van MER-deskundigen

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer	Erkend tot
Sofie Claerbout	Coördinator	MERCO/2019/00005	Onbepaalde duur
	Biodiversiteit	MB/MER/EDA-804	Onbepaalde duur
Inge Van der Mueren	Bodem, deeldomein pedologie	MB/MER/EDA/692-V1	Onbepaalde duur
	Water	MB/MER/EDA/692-B	Onbepaalde duur
Cedric Vervaet	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	MB/MER/EDA/649-V1	Onbepaalde duur
Marijke Verhasselt	Mens-ruimtelijke aspecten	MER/2019/00003	Onbepaalde duur
Jan Baeten	Mens-mobiliteit	MB/MER/EDA/808	Onbepaalde duur
Dirk Dermaux	Lucht	AMV/LNE/ERK/MER/EDA-645/V2	Onbepaalde duur
Guy Putzeys	Geluid en Trillingen	MB/MER/EDA/393-v4	Onbepaalde duur
Ulrik Van Soom	Mens-Gezondheid	MER/EDA/351	Onbepaalde duur

5.2 Toetsing aan de MER-plicht

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten.

Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenstudie. Wie een plan met mogelijks aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het GRUP Booiebos worden opgemaakt omdat het een plan betreft inzake o.a. ruimtelijke ordening, het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft, aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn en dat het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning voor projecten uit de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit (10 december 2004 en latere wijzigingen):

Het GRUP vormt mogelijks het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten opgesomd in bijlage III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004 en wijzigingen (2013).

Volgende rubrieken zijn mogelijk van toepassing:

- Rubriek 10.a) industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen);
- Rubriek 10 e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlagen I of II vallen);
- Rubriek 13: wijziging of uitbreiding van projecten.

Bij de opmaak van dit GRUP Booiebos zal een volwaardige plan-MER uitgewerkt worden, waarbij alle mogelijke significante milieueffecten onderzocht worden. Eerst wordt de algemene methodologie toegelicht. In §5.8 wordt dan meer concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline.

5.3 Scoping in functie van de plan-MER

Wijzigingen ten aanzien van de feitelijke/juridisch planologische toestand zijn binnen het deelgebied Drongen I dan hoofdzakelijk te verwachten binnen de zone waar het huidige industrieterrein zal worden uitgebreid en de zone waar de nieuwe ontsluitingsweg zal worden aangelegd. Effecten zullen zich hoofdzakelijk ter hoogte van die zones afspelen, dit in hoofdzaak ten gevolge van onder meer bodemverstoring, verharding, nieuwe bebouwing, wijzigen van de vegetatie, invloed op erfgoedaspecten, verkeersgeneratie, geluidsemissies, luchtmissies en exploitatie van de activiteiten. Echter, gezien herstructurering van het bestaande industriegebied ook onderdeel vormt van het planvoornemen, zijn mogelijks relevante effecten ook hier niet volledig uit te sluiten. Het is namelijk mogelijk dat de herstructurering ook bijkomende voorwaarden schept voor vb. uitbreiding van bedrijven of mogelijkheden in functie van verhoogde zichtbaarheid (mogelijke impact op oa. landschap, lucht, geluid en mobiliteit).

Binnen het deelgebied Drongen I wordt een zone voorzien die als buffer fungeert tussen het bedrijventerrein en de woningen in de Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat. In deze zone kan verwacht worden dat de effecten minder ingrijpend zullen zijn.

Deelgebied Afsnee Zuid bestaat momenteel uit landbouwpercelen, uitgbaat door de Ugent. Door deze een landbouwbestemming te geven, zal er op terrein nauwelijks iets wijzigen. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw, met bouw mogelijkheden tot 1.000 m²) zijn evenwel beperkte effecten mogelijk.

Ter hoogte van het deelgebied Bassebeek zal er op terrein eveneens nauwelijks iets wijzigen. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (woon(uitbreidings)gebied) zijn wel effecten mogelijk.

5.4 Studiegebied en grensoverschrijdende effecten

Plangebied

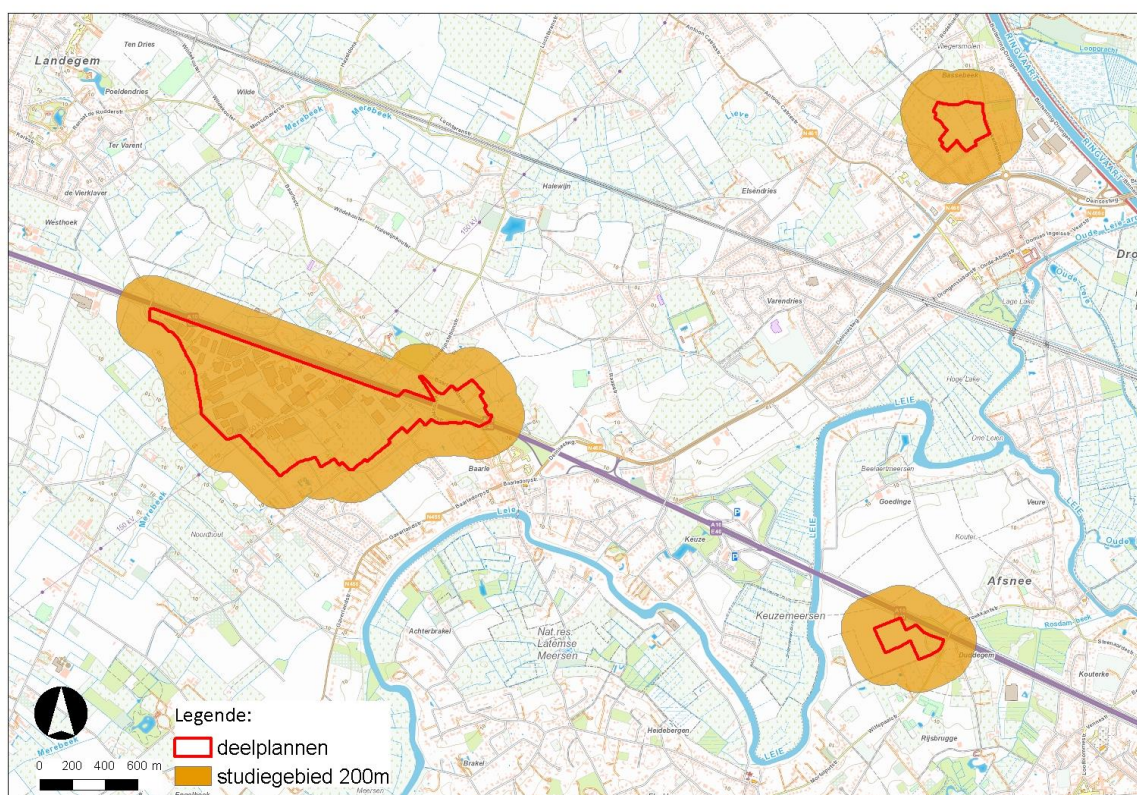
Onder de term **plangebied** in het MER verstaat men het voorgenomen plangebied of het gebied dat in eerste instantie aan een milieueffectenonderzoek wordt onderworpen, meer bepaald het voorgenomen plan dat naar (her)bestemming wordt onderzocht. Het plangebied bestaat uit drie deelgebieden: Drongen I, Afsnee-Zuid en Bassebeek.

Studiegebied

Het **studiegebied** wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het invloedsgebied van de effecten. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen.

In principe wordt voor iedere discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt. Maar voor heel wat (deel)disciplines beperkt het studiegebied zich tot het plangebied zelf en haar directe omgeving. Het algemeen studiegebied kan aldus ongeveer bepaald worden tot op ca. 200 m van de grens van het plangebied.

Voor het aspect mens – verkeer, en voor de daarvan afgeleide effecten qua geluid en lucht, is het studiegebied ruimer. Het omvat de wegen waar significante wijzigingen in verkeersintensiteit (kunnen) optreden ten gevolge van de bijkomende verkeers attractie van en/of de gewijzigde verkeerscirculatie in en rond het plangebied. Ook voor de disciplines biodiversiteit en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kan een ruimer studiegebied noodzakelijk zijn.



figuur 5-1: aanduiding van het algemeen studiegebied (bodem, water, biodiversiteit, landschap)

Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van een lands- of gewestgrens (dichtstbijzijnde grens is Nederland op ruim 30 km).

Gelet op de aard van het planvoornemen, de omvang van de effecten zoals hierna beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht

5.5 Referentiesituatie en geplande situatie

Autonome ontwikkeling

Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de ontwikkeling die het studiegebied zou doormaken waarbij geen juridische en beleidsmatige belangrijke randvoorwaarden meespelen en waarbij het gebied dus enkel gebonden is aan het normale sociaal-economisch gedrag van de mens.

Autonome ontwikkelingen in de toekomst zijn nauw afhankelijk van de juridische toestand van het gebied, zoals weergegeven in het bestemmingsplan en van lopende planontwikkelingen.

De juridische bestemmingen worden omschreven in §3.4.

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de toestand van het plangebied waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectbeoordeling. Als er een verschil is tussen de juridische bestemming van het plangebied en de feitelijke invulling ervan op terrein, wordt er doorgaans gewerkt met twee referentietoestanden: een **feitelijke referentiesituatie** gebaseerd op de feitelijke situatie op het terrein en een **juridische referentiesituatie** gebaseerd op een (fictieve) invulling van het terrein volgens de geldende planologische bestemming.

Aangezien de feitelijke toestand en de juridisch planologische toestand voor het deelgebied Drongen |gelijkaardig zijn:

- Feitelijk gebruik: industrie en landbouw
- Juridisch-planologisch: op gewestplan is het huidige industrieterrein ook volledig als industrieterrein bestemd volgens het gewestplan. De uitbreidingszone en de zone waar een nieuwe ontsluitingsweg kan worden aangelegd zijn gelegen in agrarisch gebied en zijn momenteel ook volledig in landbouwgebruik (met uitzondering van wegenis en enkele woningen).

zal de milieubeoordeling gebeuren ten aanzien van dit feitelijk gebruik/juridisch-planologisch gebruik waarvoor één omschrijving volstaat.

De gronden binnen het deelgebied Afsnee Zuid zijn feitelijk in gebruik als landbouwgronden. Ze zijn echter juridisch bestemd als “zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw”. Binnen het geldende BPA wordt hierbij de mogelijkheid voorzien om 1.000 m² te bebouwen. Uitgangspunt is dat het volledige deelgebied wordt herbestemd tot (bouwvrij) agrarisch gebied, waardoor de bouwmogelijkheid komt te vervallen. Echter, ook de mogelijkheid tot beperkt behouden van de huidige bestemming, of het aanduiden van een bouwkader, wordt onderzocht, zie §**Error! Reference source not found.** Waar relevant zal in de effectbeschrijving een onderscheid gemaakt worden tussen de feitelijke en juridische referentiesituatie.

Het deelgebied Bassebeek is op het gewestplan bestemd als woonuitbreidingsgebied, woongebied en agrarisch gebied (beleidsmatig herbevestigd). Het woonuitbreidingsgebied is momenteel in landbouwgebruik. Ten zuiden van de Bassebeekstraat bevinden zich enkele woningen en een hoeve binnen woongebied. Gezien de feitelijke en juridische referentiesituatie in dit deelgebied verschillen van elkaar, zal in de effectbeschrijving een onderscheid gemaakt worden tussen deze twee referentiesituaties.

Geplande situatie

De geplande situatie is de toestand van het studiegebied na uitvoering van het voorgenomen plan, en dit zonder rekening te houden met eventuele milderende maatregelen.

In het MER gebeurt steeds minstens een vergelijking van de geplande situatie met de referentiesituatie. Deze vergelijking kijkt naar het verschil tussen een situatie waarbij het planvoornemen niet wordt uitgevoerd en een situatie waarbij dit wel het geval is. Het verschil tussen beide geeft aan hoe groot de impact van het voorgenomen plan is. In het MER zal ook nagegaan worden of er zich in de bestaande toestand reeds knelpunten voordoen. Indien dit het geval zou zijn, zal bij het beoordelen van de geplande toestand rekening gehouden worden met deze bestaande knelpunten.

De beoordeling van de effecten gebeurt o.b.v. expert judgement en is – waar mogelijk – gebaseerd op cijfermatige gegevens. In §5.8 wordt reeds een eerste beoordeling gemaakt per discipline. Indien uit deze eerste beoordeling blijkt dat er zich in de bestaande toestand geen knelpunten voordoen en er geen of slechts heel beperkte effecten te verwachten zijn door uitvoering van het planvoornemen, wordt de effectgroep niet nader onderzocht in het MER. Voor de effectgroepen waar:

- er in de bestaande toestand wel knelpunten zijn;
- waarvan momenteel nog niet (voldoende) duidelijk is of er zich knelpunten voordoen in de bestaande situatie;
- waarbij mogelijke (aanzienlijke) effecten door uitvoering van het planvoornemen op voorhand niet uit te sluiten zijn,

zal een verder onderzoek gebeuren in het MER. Onder ‘Effectvoorspelling en –beoordeling’ wordt voor deze disciplines aangegeven op basis van welke criteria en op welke wijze de beoordeling van de effecten zal gebeuren.

Zoals hoger beschreven, kunnen er voor dit plan-MER verschillende referentiesituaties beschouwd worden. Gezien het hier om een plan-MER gaat waarbij een mogelijke bestemmingswijziging het voorwerp van het onderzoek vormt, is het beschrijven van de mogelijke effecten ten aanzien van de **juridische referentiesituatie** het meest relevant. Daar waar relevant zullen ook de effecten ten aanzien van de feitelijke referentietoestand beschreven worden.

In een plan-MER worden verder doorgaans enkel de mogelijke effecten in de exploitatiefase en de permanente effecten in de aanlegfase besproken. Dit betekent dat de mogelijke tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase van de gewenste bestemmingen niet worden beoordeeld (vb. geluidshinder tijdens de aanlegfase, bijkomend verkeer tijdens de aanlegfase, ...).

Gestuurde ontwikkeling

Een gestuurde ontwikkeling is een ontwikkeling of evolutie die plaatsvindt als gevolg van de uitvoering van plannen en projecten (door zowel private als publieke initiatiefnemers) en van door de overheid genomen beleidsbeslissingen; met name evoluties die zich voordoen als gevolg van doelbewuste menselijke keuzes.

In de omgeving van deelgebied Drongen I kan het lopende planproces inzake het GRUP complex Drongen vermeld worden, zie § **Error! Reference source not found.** Daarnaast kan ook het woonuitbreidingsgebied “Noordhout”, dat zich ten zuidoosten van Drongen I vermeld worden. In “Ruimte voor Gent” is ingeschreven dat hier maximaal 130 (sociale) woningen kunnen gerealiseerd worden. Voor het woonuitbreidingsgebied waarin Leiehome ligt (zone tussen de Noordhoutstraat, Kloosterstraat en Schepenstraat) is er een verkaveling goedgekeurd voor 35 eengezinswoningen en 2 meergezinswoningen met 20 appartementen en waarbij de Leiehome kan uitbreiden met ca. 60 assistentiewoningen / zorgkamers. Er komt ook een kinderdagverblijf en een lokaal dienstencentrum.

5.6 Waardeschaal en effectbeoordeling

In het MER zal de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het planvoornemen gebeuren (voor de verschillende milieudisciplines) rekening houdend met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling zal zich baseren op:

Wat is de kwetsbaarheid van het milieu?

Het belang van het effect van de ingreep op het desbetreffende onderdeel wordt beoordeeld met de termen 'kwetsbaarheid' (zeer, matig, weinig). De significantie is een rechtstreeks gevolg van de kwetsbaarheid van het gebied voor een bepaald onderdeel van een discipline. Wanneer een gebied als kwetsbaar werd getypeerd voor een onderdeel, kan een ingreep die hierop een invloed heeft significant zijn vanaf een bepaalde grootteorde. Significant betekent niet hetzelfde als aanzienlijk, maar wel dat er een effect optreedt dat niet meer als verwaarloosbaar wordt beschouwd (vanaf score +1 of -1).

Wat is de omvang van de effecten?

De omvang van de effecten wordt vastgesteld en uitgedrukt in termen als 'groot', 'matig' en 'gering'. Het vaststellen van de omvang van de effecten gebeurt a.d.h.v. de criteria die hierboven werden beschreven, en dit naargelang de milieudiscipline waarop deze effecten invloed uitoefenen.

Wat is het waardeoordeel?

Het waardeoordeel van het effect wordt met de termen 'positief' en 'negatief' uitgedrukt. Hierin worden nog gradaties onderscheiden, aangeduid met een aantal plus- en mintekens. Deze gradatie verloopt exponentieel.

<i>Omvang van het effect</i>	<i>Groot</i>		<i>Matig</i>		<i>Gering</i>		<i>Neutraal</i>	
	<i>Waardeoordeel</i>							
	<i>Positief negatief</i>		<i>Positief negatief</i>		<i>Positief negatief</i>			
<i>Zeer kwetsbaar</i>	+++	---	++/+++	--/---	++	--	0	
<i>Matig kwetsbaar</i>	++/+++	--/---	++	--	+	-	0	
<i>Weinig kwetsbaar</i>	+ / ++	- / --	+	-	+ / 0	- / 0	0	

3 tekens: aanzienlijk (pos. of neg.) effect; 2 tekens: (pos. of neg.) effect; 1 teken: beperkt (pos. of neg.) effect

Onafhankelijk van de omvang of significantie (lees kwetsbaarheid) kan een effect optreden dat neutraal wordt beoordeeld wanneer de (deel)ingreep noch een positief noch een negatief effect teweegbrengt.

Onder de methodologie per discipline kan nog een verfijnd beoordelingskader zijn opgenomen (bijvoorbeeld voor verkeer).

¹ Ook de significantie kan een gradatie hebben of meer specifiek kan de graad van kwetsbaarheid (of de waarde van een gebied) als zeer kwetsbaar, matig kwetsbaar of weinig kwetsbaar ingeschat worden; zodat de combinatie van significantie van de ingreep (mate van kwetsbaarheid) en omvang van het effect een matrix oplevert die de klasse-indeling van ernst oplevert door de combinatie van "zeer kwetsbaar gebied" respectievelijk "matig kwetsbaar gebied" ... met respectievelijk "gering, matige of grote aantasting of omvang van effect".

Om een overzicht te verkrijgen van het belang van de verschillende effecten wordt voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

- | | |
|--|---------------------------|
| aanzienlijk negatief (-3) | aanzienlijk positief (+3) |
| negatief (-2) | positief (+2) |
| beperkt negatief (-1) | beperkt positief (+1) |
| geen effect/verwaarloosbaar effect (0) | |

- Hierbij duidt een positieve score op een gewenst effect. Dit kan bv. een verhoging, een ondersteuning of een versterking van de betrokken eigenschap zijn. Een negatieve score wijst op een ongewenst effect. Dit kan bv. gaan om het verdwijnen, een verlaging of een aantasting van een bepaalde eigenschap. Voor elk relevant effect wordt een beoordelingskader geschetst dat zal gebruikt worden bij de bepaling van het significantieniveau.
- Op basis van de grootte van de cijfergegevens kan vervolgens snel afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect als belangrijk beoordeeld hebben.

Op basis van de impactbeoordeling (van -3 tot +3) kan afgeleid worden in hoeverre een maatregel moet worden voorgesteld en welke de impact is van de maatregel (resterend effect): de milderende maatregelen worden gekoppeld aan de impactbeoordeling.

In het MER-richtlijnenboek 'Algemene methodologische en procedurele aspecten' (oktober 2015) wordt de volgende koppeling van effectbeoordeling met milderende maatregelen is gemaakt².

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend; als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden ¹¹⁴ .
Negatief (score -2)	Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

¹¹⁴ Zie hiervoor ook de disciplinespecifieke richtlijnenboeken.

Voor alle gevallen geldt: indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden, dient dit gemotiveerd te worden.

Volgens de MER-handleiding 'Milderende Maatregelen' kunnen maatregelen met impactscore -1 of maatregelen die het resterend effect niet voldoende verkleinen soms beter als 'aanbeveling' worden opgenomen dan wel als 'maatregel'.

De MER-deskundige zal aangeven of een maatregel noodzakelijk is, en aangeven wat het resterend effect is. Het resterend effect wordt hierbij op een gelijkaardige wijze beoordeeld als het oorspronkelijk effect.

² Richtlijnenboek algemene methodologische en procedurele aspecten, Tabel 11 pagina 98.

5.7 Relevante cumulatieve ontwikkelingen

Alhoewel het planproces voor het MER complex Drongen nog lopende is, zullen mogelijke cumulatieve effecten met dit planvoornemen waar relevant kwalitatief besproken worden. Hierbij zal dan vooral uitgegaan worden van de plandoelstellingen van dit lopende proces. Ook ten aanzien van de mogelijke woonontwikkelingen ter hoogte van de Noordhoutstraat en Baarledorp zullen cumulatieve effecten daar waar relevant kwalitatief besproken worden.

5.8 Eerste beoordeling en onderzoeksmethodiek per discipline

Hierna volgt een beschrijving van de onderzochte en nader te onderzoeken disciplines en effectgroepen.

5.8.1 Bodem

kaart 5-1: bodem

5.8.1.1 Eerste beoordeling

Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Het planvoornemen voorziet in het deelgebied Drongen I ten aanzien van de feitelijke/juridische referentiesituatie in de mogelijkheid tot vergraving of graafwerkzaamheden en een wijziging van verharding. Dit is vooral het geval ter hoogte van de uitbreiding van het industrieterrein en de nieuwe ontsluitingsweg. Ter hoogte van het voorziene buffergebied en bouwvrij agrarisch gebied, zal dit eerder beperkt zijn. Ter hoogte van het bestaande industriegebied kan verondersteld worden dat de bodem hier reeds vergraven en verdicht is, waardoor geen bijkomende aanzienlijke effecten verwacht worden.

In het deelgebied Drongen I wordt de bodem gekenmerkt door een vochtige zandleembodem met profielontwikkeling 'c'. Dit betekent dat de bodem matig gevoelig is voor profielverstoring en gevoelig voor verdichting. Het betreft bodems welke vrij algemeen zijn in de omgeving. Ter hoogte van het huidig industriegebied kan de bodemkaart als verouderd gezien worden, de bodem kan er beter als antropogeen beschouwd worden.

- Effecten op **bodemprofielvernietiging en verstoring** worden rekening houdend met de omvang als beperkt negatief beoordeeld (-1). Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.
- Rekening houdende met het toekomstig gebruik, met name industriegebied, worden mogelijke effecten inzake **verdichting** binnen het huidige en toekomstige industriegebied als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. Ook binnen het agrarisch gebied tussen bedrijvigheid en wonen worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Ter hoogte van het deelgebied Afsnee Zuid zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie geen relevante effecten te verwachten. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie kunnen (beperkt) positieve effecten verwacht worden, gezien de bodem onder de huidige bestemming beperkt vergraven en verhard kan worden en door het herbestemmen niet meer (tenzij beperkt, mocht er een bouwkader aangeduid worden of mocht de huidige bestemming deels behouden worden met inbegrip van de huidige bouwmogelijkheid). Voor dit deelgebied dienen de effectgroepen profielverstoring en verdichting bijgevolg niet verder onderzocht te worden.

Ook binnen het deelgebied Bassebeek zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie geen relevante effecten te verwachten. Ook hier kunnen ten aanzien van de juridische referentiesituatie (beperkt) positieve effecten verwacht worden, gezien de bodem ter hoogte van het woonuitbreidingsgebied in de toekomst zou kunnen vergraven en verhard worden, en door het herbestemmen niet meer.

De grondsoort (zandleem ter hoogte van Drongen I) en de ondergrond zijn niet specifiek kwetsbaar voor een risico op **bodemzetting**. Diepe ondergrondse constructies (zoals aaneengesloten parkeergarages e.d.m.) worden er niet specifiek voorzien, maar zijn vanuit het RUP ook niet verboden. Ten gevolge van de uitvoering van grondwerken wordt bij de aanleg van (diepe) ondergrondse constructies geen verhoogd risico vanuit zettingen, die mogelijk schade kan opleveren aan omliggende structuren, verwacht.

- Effecten op stabiliteit van omliggende structuren worden in eerste instantie op dit planniveau verwaarloosbaar ingeschat (0). Indien bij het uitvoeren van sonderingen meer gedetailleerde informatie over de stabiliteit wordt verkregen en er slappere lagen zouden voorkomen, kunnen er op projectniveau steeds voorzorgen worden genomen, zodat mogelijke effecten kunnen herleid worden tot een verwaarloosbaar tot beperkt negatief effect.

Het planvoornemen heeft binnen de drie deelgebieden niet de uitbating van de ondergrond tot doel. Er zijn geen ontginningen in of grenzend aan het plangebied aanwezig.

- Er wordt geen significante impact op de **grondstofvoorraden** verwacht (0). Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Bodemkwaliteit

Ter hoogte van het bestaande industriegebied binnen het deelgebied Drongen I zijn reeds meerdere bodemonderzoeken, bodemsaneringsprojecten en ook eindverklaringen opgemaakt. Ter hoogte van de uitbreidingszones zijn geen gekende bodemonderzoeken.

Binnen Afsnee Zuid en Bassebeek zijn geen gekende bodemonderzoeken aanwezig. Ter hoogte van het perceel ten zuidwesten van het deelgebied Bassebeek werd in het verleden wel een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd.

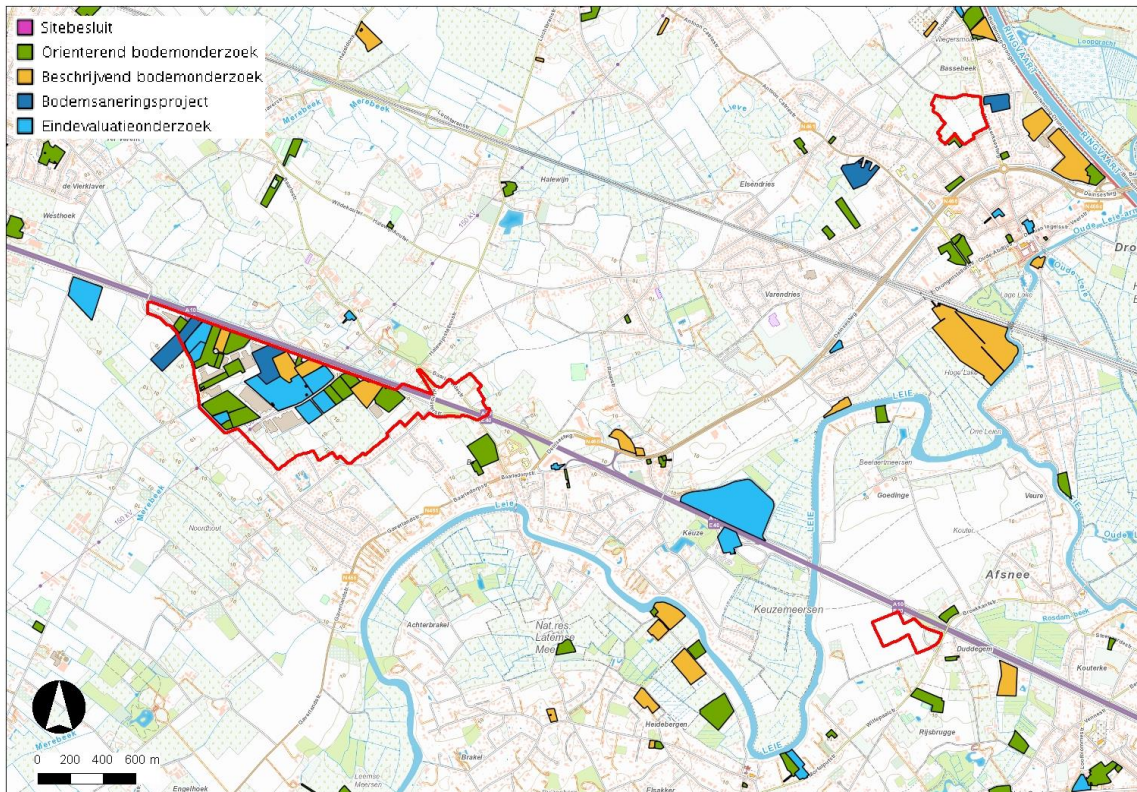
Daar waar huidige landbouwpercelen bestemd worden naar bouwvrij agrarisch gebied zijn geen risico's op bodemverontreiniging te verwachten.

Binnen het deelgebied Drongen I is een verspreiding van een (rest) verontreiniging mogelijk tijdens de aanlegfase. Echter, de geldende wetgeving dient gevolgd te worden om dit risico tot een minimum te beperken.

Ter hoogte van de zone die bestemd wordt naar bedrijvigheid en ter hoogte van de aan te leggen ontsluitingsweg, zijn risico's op bodemverontreiniging in de exploitatiefase niet uit te sluiten. Echter, nieuwe inrichtingen dienen te voldoen aan de Vlare- en Vlarebo-reglementering waar van toepassing. Er worden vanuit de geplande activiteiten dan ook geen aanzienlijke effecten op bodemkwaliteit verwacht. Een strikte opvolging van de wetgeving terzake maakt dat het risico op bodemverontreiniging tot een minimum wordt herleid (-1), waardoor geoordeeld wordt dat deze effectgroep ter hoogte van het bedrijventerrein niet verder onderzocht moet worden.

Voor de nieuwe ontsluitingsweg kunnen twee technieken toegepast worden om het wegwater af te voeren. Er kan decentraal gewerkt worden waarbij het wegwater langs de berm afgevoerd wordt. Er kan ook water afgevoerd worden via een collector naar één lozingspunt in bijvoorbeeld een gracht of beek. Bij decentrale afstroming van hemelwater in de berm langs de weg, concentreert de verontreiniging zich vooral dicht bij de weg en is de zone waar verontreiniging optreedt. Momenteel is nog geen gedetailleerd inrichtingsconcept uitgewerkt van de nieuwe weg, waardoor nog niet

gekend is of zal gewerkt worden met een decentraal of een centraal systeem. Een goed onderhoud van de berm en/of de infiltratiezones, met name het infiltratiebed periodiek vervangen, is sowieso belangrijk. Dit kan worden geïntegreerd in het reguliere bermbeheer. Het is bijgevolg duidelijk dat er op projectniveau of tijdens de beheersfase maatregelen bestaan om mogelijke effecten te herleiden tot een verwaarloosbaar of beperkt negatief effect. Hierdoor wordt geoordeeld dat deze effectgroep ook ter hoogte van de nieuw aan te leggen weg niet verder moet onderzocht worden.



figuur 5-2: gekende bodemonderzoeken binnen en in de nabije omgeving van de deelgebieden

Bodemstabiliteit en erosie

Het voorgenomen plan voorziet een gewijzigd bodemgebruik ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie en dit in hoofdzaak daar waar bijkomende bedrijvigheid voorzien wordt en de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I zal gerealiseerd worden. Grote reliëfwijzigingen zijn vanuit het planvoornemen echter niet aan de orde. Plaatselijk zal de vegetatie wel wijzigen.

Ook zijn de landbouwpercelen binnen de drie deelgebieden op de potentiële erosiegevoeligheidskaart ingekleurd als percelen met een zeer lage of verwaarloosbare erosiegevoeligheid.

- Rekening houdend met de aard van het plan/de potentiële ingrepen (zoals vegetatiewijziging en vergraving) en het gegeven dat er in en nabij het plangebied geen gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen significante effecten t.a.v. erosie optreden (0) (en dus zeker ook geen aanzienlijke effecten), zowel ten aanzien van de juridische als de feitelijke referentiesituatie. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Erfgoedwaarde

Er zijn geen bodems opgenomen in de databank waardevolle bodems en er zijn geen plaggenbodems (dit zijn bodems met een reële kans op het aantreffen van archeologische relictten) gelegen in of nabij het plangebied.

Verharding

Uitvoering van het planvoornemen gaat gepaard met bijkomende verharding. Mogelijke effecten hiervan hebben vooral betrekking op grondwater (wijziging infiltratie en run off) en oppervlaktewater (mogelijk bijkomend risico op overstromingen) en worden bijgevolg besproken onder de discipline Water.

5.8.1.2 Nader te onderzoeken

De effecten werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek van de discipline bodem meer nodig.

5.8.2 Water

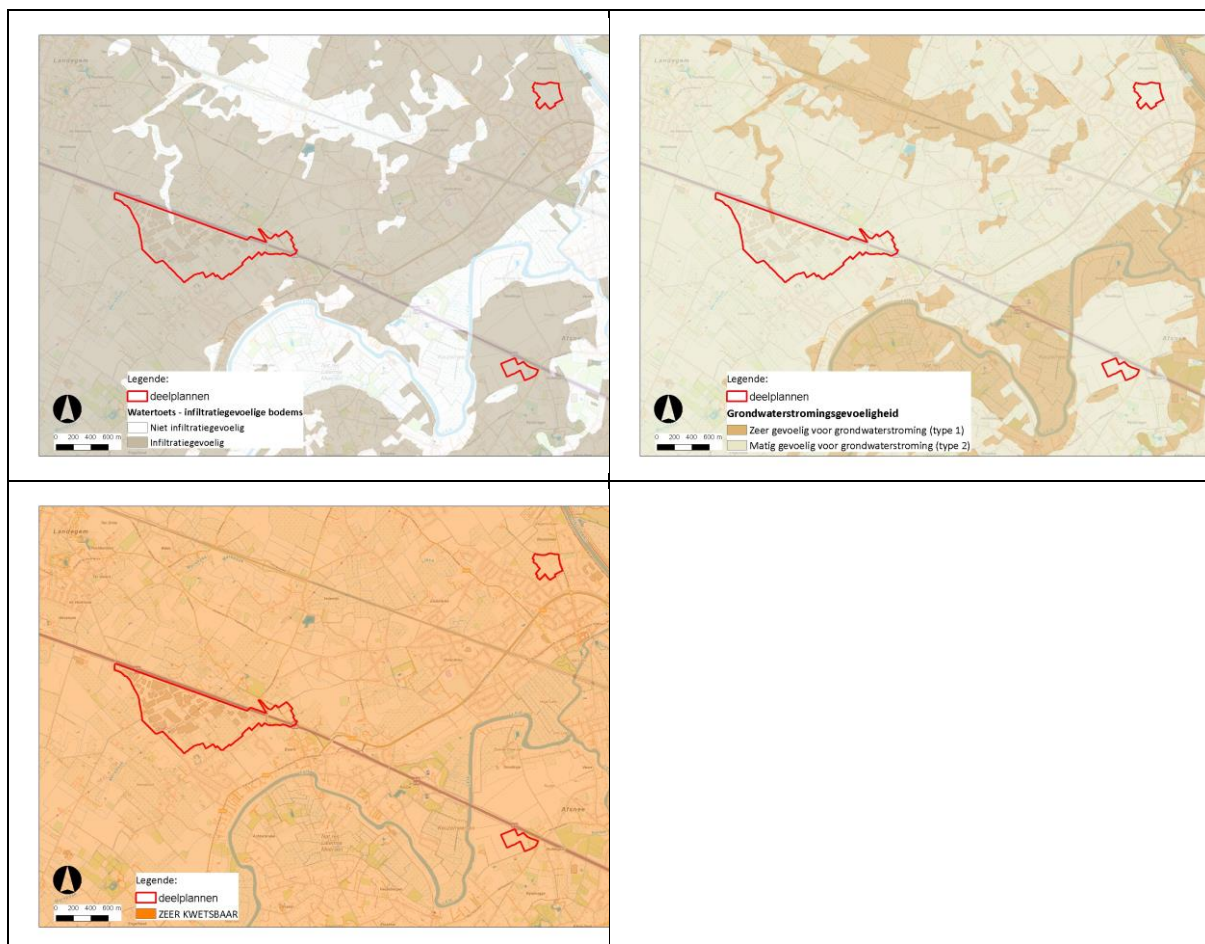
kaart 5-2: water

5.8.2.1 Eerste beoordeling

Grondwater

Het planvoornemen kan in het deelgebied Drongen I aanleiding geven tot het realiseren van ondergrondse constructies: bijvoorbeeld funderingen, kelderruimtes en eventuele ondergrondse infiltratie- en buffervoorzieningen in de zones voor bedrijvigheid. Het is echter niet de verwachting dat er omvangrijke ondergrondse constructies worden ingepland, maar deze zijn vanuit het RUP ook niet verboden.

Het planvoornemen voorziet bijkomende verharding van niet verharde zones, met name ter hoogte van zones voor bedrijvigheid die momenteel nog onverhard zijn en ter hoogte van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg binnen deelgebied Drongen I. De drie deelgebieden worden volledig aangeduid als infiltratiegevoelig, matig gevoelig voor grondwaterstroming en het grondwater wordt aangeduid als zeer kwetsbaar (Ca1).



figuur 5-3: infiltratiegevoeligheid (linksboven), grondwaterstromingsgevoeligheid (rechtsboven) en grondwaterkwetsbaarheid (links onder) ter hoogte van de deelgebieden.

Alle deelgebieden bevinden zich op meer dan 10 km van de meest nabije grondwaterwinning voor drinkwater, waardoor kan gesteld worden dat er geen relevante effecten zullen zijn door uitvoering van het planvoornemen.

Binnen en in de nabije omgeving van het deelgebied Drongen I zijn een aantal actieve grondwaterwinningen gelegen. Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek bevinden zich momenteel geen vergunde grondwaterwinningen. Het is niet uit te sluiten dat er binnen het deelgebied Drongen I ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie door uitvoering van het planvoornemen bijkomende grondwaterwinningen worden aangevraagd en/of dat een permanente bemaling noodzakelijk is.

Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek zijn geen relevante effecten te verwachten ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie (0). Ten aanzien van de juridische referentiesituatie kunnen (beperkt) positieve effecten verwacht worden, gezien de bodem onder de huidige bestemming vergraven en verhard kan worden en door het herbestemmen niet meer (tenzij beperkt binnen Afsnee Zuid, mocht er een bouwkader aangeduid worden of mocht een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouwmogelijkheden behouden worden). Voor deze deelgebieden moeten geen effectgroepen met betrekking tot grondwater verder onderzocht worden.

- Uit bovenstaande analyse blijkt dat mogelijke effecten op de **grondwaterhuishouding en –stromen** binnen het deelgebied Drongen I niet uit te sluiten zijn en bijgevolg nader zullen worden onderzocht, en dit hoofdzakelijk in de nieuwe zone voor bedrijvigheid.
- Met betrekking tot de **grondwaterkwaliteit** kunnen dezelfde conclusies getrokken worden als zijnde reeds aan bod gekomen onder de discipline bodem – effectgroep bodemkwaliteit, nl: dat een strikte opvolging van de wetgeving terzake maakt dat het risico op bodemverontreiniging tot een minimum wordt herleid (-1), waardoor geoordeeld wordt dat deze effectgroep niet verder onderzocht moet worden.

Oppervlaktewater

De drie deelgebieden liggen in het stroomgebied van de Schelde. De deelgebieden Drongen I en Bassebeek behoren tot het bekken van de Gentse Kanalen, meer bepaald tot het deelbekken 'Oude Kale'. Deelgebied Afsnee Zuid behoort tot het Leiebekken.

Ter hoogte van de deelgebieden zijn geen concrete acties in het stroomgebiedsbeheerplan opgenomen.

De Merebeek (2^{de} categorie) loopt van zuid naar noord doorheen het deelgebied Drongen I. Verder zijn er nog een aantal grachten aanwezig binnen het deelgebied, zoals de gracht langs de E40 binnen het deelgebied. Op ca. 1 km ten westen van dit deelgebied is het Afleidingskanaal van de Leie gelegen, een bevaarbare waterloop. Op ca. 550 m ten oosten van dit deelgebied en ca. 350 m ten westen van deelgebied Afsnee Zuid bevindt zich de Leie, eveneens een bevaarbare waterloop.

De Leievallei is overstromingsgevoelig, meestal ofwel ten westen van dan wel ten oosten van de Leie. Deelgebied Afsnee Zuid ligt ten oosten van de Leie, terwijl de overstromingsgevoelige vallei van de Leie ter hoogte van dit deelgebied ten westen van de Leie is gelegen. Ten noorden van de E40, ten noorden van deelgebied Afsnee Zuid, bevindt zich een recent overstromd gebied dat gedeeltelijk is aangeduid als effectief overstromingsgevoelig gebied. Ten oosten van deelgebied Afsnee Zuid (vanaf ca. 350 m) bevindt zich de overstromingsgevoelige vallei van de Duivebeek. Zowel de overstromingsgevoelige valleien van de Leie als van de Duivebeek behoren tot het winterbed van deze waterlopen en liggen minstens 3 m lager dan het maaiveld ter hoogte van het deelgebied. Deels binnen en deels buiten te deelgebied Afsnee Zuid bevindt zich een effectief overstromingsgevoelig gebied dat bovendien aangeduid is als recent overstromd gebied. Het maaiveld van deze zone ligt zowat 3 m hoger dan het maaiveld van de overstromingsgevoelige delen van nabije waterlopen. Deze zone is een lokale depressie die ongeveer 60 cm dieper ligt dan het omliggende maaiveld. Ook binnen het deelgebied Drongen I is heel beperkt in het noorden een zone aangeduid (in de omgeving van de Mere) als potentieel overstromingsgevoelig.

De Ringvaart om Gent en de bijhorende Ringgrachten zijn op ca. 265 m ten oosten van het deelgebied Bassebeek gelegen. Ter hoogte van de Ringvaart zijn beperkte zones aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig, maar niet binnen of in de nabije omgeving van het deelgebied.

De deelgebieden Drongen I en Bassebeek en hun omgeving liggen in een oppervlaktewaterwingebied drinkwater (Kluizen, zoneringscode A).

Er liggen geen signaalgebieden binnen of in de (ruime) omgeving van de deelgebied.

Bij de uitbreiding en/of de herinrichting van het bestaande industrieterrein Drongen I valt op dit moment niet uit te sluiten dat er ingrepen op waterlopen of oevers zullen gebeuren (zoals afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking). Binnen ditzelfde deelgebied is ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie bijkomende bebouwing en verharding mogelijk. Hierdoor is een invloed op overstromingszones, zowel direct als indirect en de oppervlaktewaterhuishouding niet op voorhand uit te sluiten.

Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek zijn geen relevante effecten te verwachten ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie (toch indien er geen bouw mogelijkheden zijn binnen Afsnee Zuid). Ten aanzien van de juridische referentiesituatie kunnen (beperkt) positieve effecten verwacht worden, gezien de bodem onder de huidige bestemming vergraven en verhard kan worden en door het herbestemmen niet meer. Echter, bij het deelgebied Afsnee Zuid wordt ook een scenario onderzocht waarbij een bouwkader aangeduid kan worden of waarbij een deel van de huidige bestemming behouden wordt met inbegrip van de huidige bouw mogelijkheden. Gezien er binnen dit deelgebied effectief overstromingsgevoelig gebied voorkomt, kunnen mogelijke effecten niet op voorhand uitgesloten worden. Voor het deelgebied Bassebeek dienen geen effectgroepen met betrekking tot oppervlaktewater verder onderzocht te worden. Voor het deelgebied Afsnee Zuid zullen mogelijke effecten inzake overstromingsgevoeligheid wel verder onderzocht worden.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat voor het deelgebied Drongen I:

- Effecten op de **oppervlaktewaterhuishouding** nader dienen te worden onderzocht;
- Effecten op de **structuurkwaliteit** nader dienen te worden onderzocht;
- Effecten op de **oppervlaktewaterkwaliteit** nader dienen te worden onderzocht (zie ook § Afvalwater).

Ook voor het deelgebied Afsnee Zuid zullen de mogelijke effecten op het overstromingsgevoelig gebied onderzocht worden in het MER.

Afvalwater

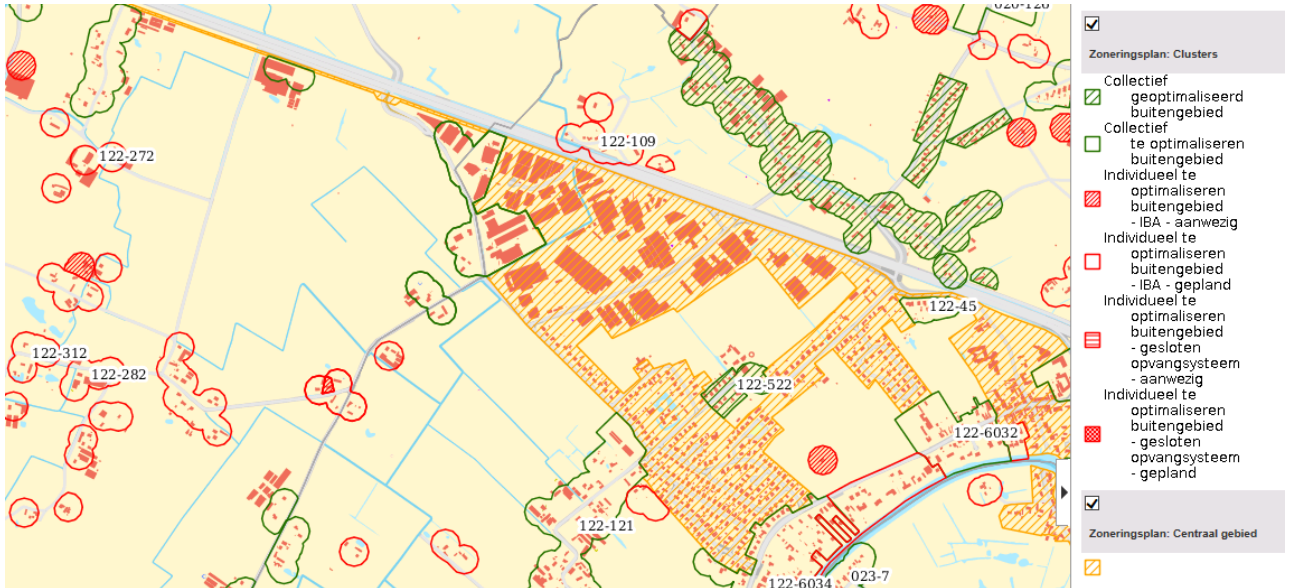
Uitvoering van het planvoornemen zal ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie binnen het deelgebied Drongen I gepaard gaan met bijkomende lozing van afvalwater (zowel huishoudelijk als bedrijfsafvalwater).

Het bestaande industriegebied Drongen I is hoofdzakelijk gelegen binnen het centraal gebied, echter het westelijk deel is gelegen in collectief te optimaliseren buitengebied. De zone voor mogelijke uitbreiding van het industrieterrein is niet niet gekarteerd op het zoneringsplan. In deze niet-gekarteerde zone gelden dezelfde voorwaarden als individueel te optimaliseren buitengebied.

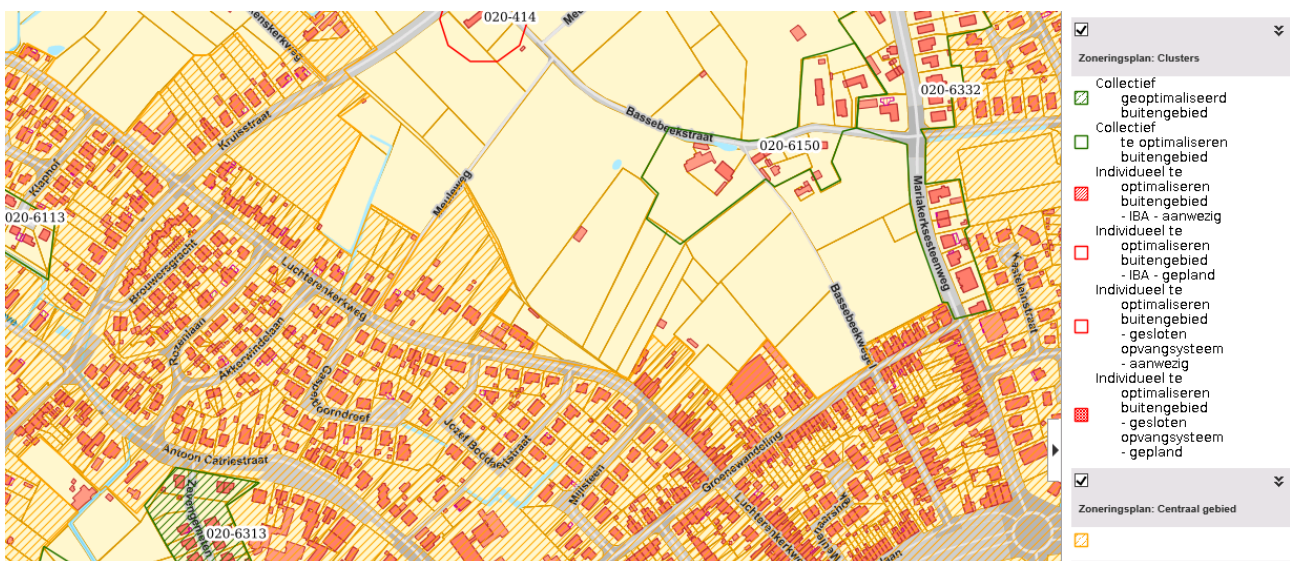
Het deelgebied Afsnee Zuid wordt hoofdzakelijk niet aangeduid op het zoneringsplan (enkel ter hoogte van een reeds afgebroken gebouw wordt een zone als “individueel te optimaliseren buitengebied” aangeduid. Binnen dit deelgebied worden ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie ook geen effecten van afvalwater verwacht. Indien binnen het agrarisch gebied toch een bouwkader zou worden afgebakend, dan dient het zoneringsplan aangepast te worden. In de juridische referentiesituatie is momenteel bebouwing (en de productie van afvalwater) toegelaten, waardoor er geen relevante effecten verwacht worden.

Het noordelijk deel van het deelgebied Bassebeek is gelegen ter hoogte van het collectief te optimaliseren buitengebied. De rest van het deelgebied wordt niet aangeduid. Er worden ook geen activiteiten voorzien in deze zone waarbij afvalwater geproduceerd wordt.

- Gezien de aard van de geplande activiteiten (bedrijvigheid) zal de lozing van het **afvalwater** binnen de deelgebieden Drogenen I verder onderzocht worden in het MER.



figuur 5-4: zoneringsplan ter hoogte van het deelgebied Drogenen I



figuur 5-5: zoneringsplan ter hoogte van het deelgebied Bassebeek



figuur 5-6: zoneringsplan ter hoogte van het deelgebied Afsnee Zuid

5.8.2.2 Nader te onderzoeken

Voor het deelgebied Drongen I zullen volgende effectgroepen verder onderzocht worden:

- Effecten op de grondwaterhuishouding en –stromen;
- Effecten op de oppervlaktewaterhuishouding;
- Effecten op de structuurkwaliteit;
- Effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit;
- Effecten ten gevolge van lozing van afvalwater.

Ook voor het deelgebied Afsnee Zuid zullen de mogelijke effecten op het overstromingsgevoelig gebied onderzocht worden in de verdere milieubeoordeling.

5.8.2.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

Het gewijzigde bodemgebruik, de gewijzigde infiltratie van hemelwater t.g.v. verharding e.d. beïnvloeden tijdens de exploitatiefase de grond- en oppervlaktewaterhuishouding. Ook kan een wijziging van de grondwaterstroming en -huishouding optreden t.g.v. de aanwezigheid van (grootschalige) ondergrondse constructies.

Op beschrijvende manier wordt de geplande situatie beoordeeld. Binnen dit kader wordt er van uitgegaan dat er binnen het plangebied rekening gehouden wordt met de geldende regelgeving omtrent buffering en infiltratievoorzieningen. De mogelijke impact bij bemaling (zowel tijdens de aanlegfase, als permanent tijdens de exploitatiefase) t.h.v. de vergunde grondwaterwinningen wordt onderzocht.

Effecten op oppervlaktewater zijn voornamelijk een gevolg van permanente wijzigingen in waterhuishouding (waterkwantiteit) t.g.v. wijzigingen in afvalwater en hemelwaterafvoer (door de aanwezigheid van gebouwen/infrastructuur), door de inname van ruimte voor water (verhardingen in overstromingsgebieden), of door wijziging in structuurkwaliteit.

Het bijkomend geproduceerde afvalwater wordt onder de loep genomen. Het planvoornemen kan een invloed hebben op oppervlaktewater en/of de capaciteit van de eventueel ontvangende waterzuiveringsinstallatie.

Tabel 5-2 Beoordelingscriteria discipline water

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Grondwater			
Wijziging kwantiteit en huishouding	Wijziging in infiltratie: Verwachte significante daling / stijging van grondwaterstand	Vergelijking met bestaande verharde oppervlakten en zones met mogelijkheid tot infiltratie.	Kwalitatieve beschrijving o.b.v. mogelijk te verwachten wijziging infiltratiemogelijkheden en verharde oppervlakte (grootteorde op planniveau liggen de oppervlaktes immers nog niet vast) en aftoetsing voldoende ruimte voor voorzieningen m.b.t. infiltratie&hemelwateropvang. Het effect is significant indien de infiltratie zodanig wijzigt dat er geen oplossingen binnen het terrein mogelijk zijn of dat de bodemvochtregime/toestand zodanig beïnvloed wordt, waardoor ingrijpende effecten op bodemstructuur en flora ontstaan.
	Invloed op grondwaterstroming Verstoren ondergrondse grondwaterstroming en kwel	Geologische gelaagdheid, diepte bouwputten en diepte grondwater o.b.v. beschikbare desktopinformatie	Kwetsbaarheidsbenadering: een significant effect treedt op wanneer grondwaterstromen mogelijks worden afgesneden of opstuwing/verlaging een relevante invloed uitoefenen op vegetatie/fauna.
	Impact bemaling Invloedstraal van bemaling	Empirische formules	Voor het studiegebied geldt dat aanwezige grondwaterwinningen, kwetsbare gebieden voor fauna en flora, kwelzones, gebouwen en archeologisch erfgoed als kwetsbaar worden beschouwd
Oppervlaktewater			
Wijziging kwantiteit en huishouding	Wijziging aanvoer waterloop ten gevolge van run-off Wijziging overstromingsregime	Op basis van gewijzigde situatie run-off/gewijzigde infiltratiemogelijkheden (verharde oppervlakten, gebouwen & constructies, ophogingen en infiltratiekenmerken bodem); Kwalitatieve beschrijving via kwetsbaarheden die worden afgeleid van de desktopinformatie. Kwalitatieve beschrijving	Effecten zijn significant wanneer t.g.v. de wijziging van de waterkwantiteit overstromingsgevoeligheid wijzigt dus in relatie met de capaciteit van de waterlopen en de bestaande risicowaterlopen voor overstromen. Effecten zijn significant afhankelijk van de waterloop waarin zal worden geloosd – in relatie tot de overstromingsgevoeligheid. Zeer kwetsbaar = lozen zonder de nodige maatregelen op een

			<p>waterloop die effectief overstromingsgevoelig is</p> <p>Matig kwetsbaar = lozen zonder de nodige maatregelen op een waterloop die potentieel overstromingsgevoelig is</p> <p>Beperkt kwetsbaar = lozen zonder de nodige maatregelen op een waterloop die niet-overstromingsgevoelig is</p> <p>Effect is significant negatief wanneer bergingsruimte (volume en oppervlakte) wordt ingenomen zonder oplossing en significant positief wanneer ruimte voor overstromingswater wordt gecreëerd.</p>
Impact op structuurkwaliteit waterlopen	Verwachte wijziging structuurkwaliteit	GIS-analyse, terreinbezoek Kwalitatieve bespreking met aandacht voor randvoorwaarden creëren goede structuurkwaliteit	Effecten zijn significant als de structuur van de waterlopen wijzigt
Wijziging kwaliteit	Wijziging waterkwaliteit	Risico-inschatting van potentiële lozingen (beschrijvend) en vergelijking met de huidige waterkwaliteit	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant als de waterkwaliteit van de waterlopen verwacht wordt te wijzigen.

De significantie wordt dan verder gespecificeerd a.d.h.v. de omvang van het effect (zie uitleg in matrix §4.6). Uiteindelijke beoordeling gebeurt op basis van expert judgement.

5.8.3 Biodiversiteit

kaart 5-3: biodiversiteit

5.8.3.1 Eerste beoordeling

Beschermde gebieden

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Drongen I bevindt zich op meer dan 4 km van het deelgebied, met name zowel ten noorden als ten zuiden bevindt zich op deze afstand een deelgebied van het SBZ-H "Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel". Op ca. 650 m ten zuidoosten van het deelgebied Drongen I bevindt zich het VEN-gebied "De vallei van de Benedenleie". Delen van dit VEN-gebied worden ook aangeduid als erkend natuureservaat.

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Afsnee Zuid ligt op ongeveer 4,5 km ten noorden, met name een deelgebied van het SBZ-H "Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel". Het meest nabije VEN-gebied, ligt op ongeveer 375 m ten westen, net over de Leie, met name het GEN "De Vallei van de benedenleie" en ten noorden daarvan GENO "De Vallei van de benedenleie. Dat GEN- gebied is deels erkend als natuureservaat "Gentse Leievallei", beheerd door Natuurpunt Beheer vzw.

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied nabij deelgebied Bassebeek ligt op ca. 1,5 km ten noorden van het deelgebied, met name “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel”. Ten oosten van de Ringvaart, op ca. 420 m ten oosten van het deelgebied, bevindt zich het VEN-gebied “De vallei van de Benedenleie”.

De deelgebieden bevinden zich niet ter hoogte van een belangrijk migratiegebied tussen twee beschermde gebieden. Migratie in de (ruime) omgeving van de deelgebieden Drongen I en Afsnee Zuid zal vooral via de Leie verlopen. Er zou kunnen gesteld worden dat het deelgebied Afsnee Zuid op de grens van de Leievallei gelegen is. Echter door het herbestemmen van dit deelgebied naar agrarisch gebied, zijn ten aanzien van de juridische referentiesituatie enkel (beperkt) positieve effecten te verwachten ten aanzien van de voorkomende beschermde gebieden. Ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie zijn geen relevante effecten te verwachten. Indien een beperkt bouwkader zou aangeduid worden, wijzigt dit niets aan de gemaakte conclusies.

Gezien de deelgebieden Drongen I en Bassebeek zich niet ter hoogte van een migratiegebied bevinden en rekening houdende met de afstand tot de beschermde gebieden, wordt geoordeeld dat de opmaak van een Passende Beoordeling en verscherpte natuurtoets niet noodzakelijk zijn. Er worden met andere woorden geen betekenisvol negatieve effecten verwacht ten aanzien van Natura 2000-gebieden en er wordt geen vermijdbare en onherstelbare schade verwacht ten aanzien van VEN-gebieden.

Biotoopwijziging en leefgebied

Het planvoornemen voorziet in het deelgebied Drongen I ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie bijkomende bodemverstoring zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving. Er valt een wijziging aan biotopen te verwachten, met name biotoopinname ter hoogte van de zones waar bijkomende bedrijvigheid mogelijk wordt en ter hoogte van de nieuwe toegangsweg tot het industriegebied Drongen I. Er kunnen beperkt positieve effecten optreden door biotoopcreatie ter hoogte van het voorziene buffergebied / overgangsgebied.

Gezien er voor het deelgebied Afsnee Zuid en Bassebeek geen relevante wijzigingen te verwachten zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie (tenzij beperkt ter hoogte van een eventueel bouwkader in het deelgebied Afsnee Zuid of bij behoud van een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden), zullen er ook geen relevante effecten inzake biotoopwijziging zijn. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie zijn zelfs (beperkt) positieve effecten te verwachten, gezien er volgens de huidige bestemming verharding en bebouwing kan aanwezig zijn en in de geplande situatie niet (tenzij ter hoogte van een eventueel bouwkader in het deelgebied Afsnee Zuid of bij behoud van een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden).

Binnen het huidige industriegebied Drongen I zijn geen biologisch waardevolle biotopen gelegen, met uitzondering van de opgaande vegetatie op de bermen van de E40 en de Moorstraat. Binnen de zone waar uitbreiding mogelijk wordt, zijn 2 percelen aangeduid als waardevol grasland en wordt een populierenrij aangeduid als zijnde waardevol. Het grootste deel wordt echter aangeduid als biologisch minder waardevolle landbouwpercelen. In het oosten, waar op zoek gegaan wordt naar een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein, worden beperkt een aantal zones aangeduid als waardevol loofbos en worden de taluds langs de Kloosterstraat als waardevolle bomenrijen aangeduid. De tuin van het kasteel van Roman (op ca. 30m ten noorden van het deelgebied) wordt aangeduid als biologisch waardevol. In de ruimere omgeving van het plangebied zijn nog biologisch (zeer) waardevolle percelen gelegen nabij het Afleidingskanaal (hoofdzakelijk lijnelementen) en ten (zuid)oosten van de Leie (De Leiemeersen).

Er kan bijgevolg geoordeeld worden dat de biologische waarden binnen het deelgebied eerder beperkt zijn en dat het deelgebied in zijn huidige toestand geen belangrijk leefgebied vormt voor (zeldzame)

soorten. Er worden dan ook geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht inzake biotooppinname en inname van leefgebied ter hoogte van de toekomstige zone voor bedrijvigheid en de toekomstige ontsluitingsweg door uitvoering van het planvoornemen.

Tussen de zone voor bedrijvigheid en de bestaande woningen in Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat zal een bouwvrij agrarisch gebied aangelegd worden. In deze zone worden bijgevolg geen wijzigingen ten opzichte van de huidige feitelijke toestand verwacht.

Het planvoornemen sluit een permanente bemaling op voorhand niet uit, waardoor ook indirecte effecten op biotopen ten aanzien van permanente grondwaterstandswijzigingen niet uit te sluiten zijn.

Door uitvoering van het planvoornemen kunnen bijkomende stikstofdeposities, hoofdzakelijk ten gevolge van industriële emissies, in de nabije omgeving in deze fase niet uitgesloten worden. Rekening houdende met de geldende wetgeving om emissies (en deposities) te beperken, en met de dominante windrichting in Vlaanderen, zullen mogelijke effecten zich hoofdzakelijk voordoen ten noordoosten van het deelgebied. In de nabije omgeving (en in het bijzonder ten noordoosten) van het deelgebied zijn geen waardevolle habitats gelegen die gevoelig zijn voor bijkomende stikstofdeposities. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke biotoopwijzigingen verwacht ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities.

In de nabije omgeving van het deelgebied Afsnee Zuid zijn over het algemeen geen biologisch waardevolle percelen gelegen volgens de BWK. Enkel de bermen langs de E40 en Autoweg-Zuid worden aangeduid als biologisch waardevol jong loofbos. Aan de overzijde van de brug Wittepaalstraat over de E40 ligt verruigd grasland. Ten noordoosten is een biologisch zeer waardevol elzenbroekbos gelegen. Door uitvoering van het planvoornemen, zijn ten aanzien van de juridische referentiesituatie enkel (beperkt) positieve effecten te verwachten, gezien het deelgebied momenteel kan bebouwd worden en in de toekomst niet meer (tenzij beperkt ter hoogte van een eventueel bouwkader of bij behoud van een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden). Ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie zijn geen relevante effecten te verwachten, tenzij heel beperkt negatief tot verwaarloosbaar mocht er een bouwkader afgebakend worden of bij behoud van een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden. Door uitvoering van het planvoornemen worden evenmin relevante biotoopwijzigingen ten gevolge van een grondwaterstands daling of bijkomende stikstofdeposities verwacht.

Binnen het deelgebied Bassebeek en in de omgeving ervan beperken de biologische waarden zich tot enkele soortenrijke graslanden en beperkte KLE's. Ten oosten van de Ringvaart is het natuureservaat "Bourgoyen-Ossemeersen" gelegen, hoofdzakelijk bestaande uit biologisch zeer waardevolle (natte) graslanden en rietvegetaties. Door uitvoering van het planvoornemen, zijn ten aanzien van de juridische referentiesituatie enkel (beperkt) positieve effecten te verwachten, gezien het deelgebied momenteel kan bebouwd worden en in de toekomst niet meer. Ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie zijn geen relevante effecten te verwachten. Door uitvoering van het planvoornemen worden evenmin relevante biotoopwijzigingen ten gevolge van een grondwaterstands daling of bijkomende stikstofdeposities verwacht.

Uit bovenstaande analyse kan geconcludeerd worden dat de effectgroep 'biotoopwijziging en leefgebied', enkel voor het deelgebieden Drongen I in het MER dient onderzocht te worden :

- Drongen I: enkel voor wat betreft het aspect "biotoopwijziging ten gevolge van een grondwaterstands daling".

Verstoring

Door uitvoering van het planvoornemen kan daar waar ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden, een bijkomende verstoring naar de naastliggende

gebieden verwacht worden, zowel door geluidsverstoring, visuele verstoring of door verstoring omwille van bijkomende verlichting. Ter hoogte van het deelgebied Afsnee Zuid en Bassebeek worden geen activiteiten gepland die voor een bijkomende relevante verstoring kunnen zorgen, zowel ten aanzien van de feitelijke als de juridische referentiesituatie. Mogelijks zijn er zelfs (beperkt) positieve effecten te verwachten ten aanzien van de juridische referentie situatie, gezien de deelgebieden momenteel kunnen bebouwd worden en in de toekomst niet meer (tenzij beperkt ter hoogte van een eventueel bouwkader of bij behoud van een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden bij Afsnee Zuid). Deze effectgroep zal voor deze deelgebieden bijgevolg niet onderzocht worden in het MER.

Alle beschouwde deelgebieden en hun nabije omgeving vormen geen leefgebied voor (zeldzame) geluidsverstoringgevoelige soorten. Enkel de beperkte bosjes ten zuiden van het deelgebied Drongen I en het kasteelpark ten noorden van het deelgebied kunnen hier mogelijks een uitzondering op vormen. Deze zijn in het zuiden op een afstand van ca. 150 m van het deelgebied gelegen, waardoor geen aanzienlijke effecten worden verwacht. In het oosten is het kasteelpark nabij het plangebied gelegen ter hoogte van de zone waar een nieuwe ontsluitingsweg zal ontworpen worden, waardoor verstoring niet op voorhand kan uitgesloten worden. Echter, momenteel verloopt de (officiële) vrachtroute naar het industrieterrein via de Baarleveldestraat en de Kloosterstraat. Het rondput dat de verbinding maakt tussen deze twee straten is op slechts 30m van dit park gelegen, waardoor kan aangenomen worden dat in de huidige situatie enkel verstoringgevoelige soorten voorkomen binnen dit kasteelpark. De nieuwe ontsluitingsweg zal op een grotere afstand van dit kasteelpark gelegen zijn, waardoor er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van de feitelijke/juridische referentiesituatie verwacht worden.

Tussen de zone voor bedrijvigheid en de bestaande woningen in Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat zal binnen het deelgebied Drongen I een bouwvrij agrarisch gebied aangeduid worden. Door de ligging in aansluiting met de zone voor bedrijvigheid kan verstoring vanuit het (toekomstig) industriegebied naar dit agrarisch gebied verwacht worden. Gezien er momenteel ook al geen waardevolle verstoringgevoelige soorten voorkomen, is dit echter niet te beschouwen als een aanzienlijk negatief effect.

Verstoring door bijkomende verlichting kan onder andere effecten hebben op het voorkomen van vleermuizen. De bosjes ten zuiden van het deelgebied Drongen I worden mogelijks als jachtgebied voor vleermuizen gebruikt. Daarom is lichtverstoring ter hoogte van dit deelgebied niet op voorhand uit te sluiten.

Connectiviteit en migratie

De deelgebieden bevinden zich (op macroniveau) niet ter hoogte van een belangrijk migratiegebied. Migratie in de (ruime) omgeving van de deelgebieden Drongen I en Afsnee Zuid zal vooral via de Leie verlopen. Er zou kunnen gesteld worden dat het deelgebied Afsnee Zuid op de grens van de Leievallei gelegen is. Echter door het herbestemmen van dit deelgebied naar agrarisch gebied, zijn ten aanzien van de juridische referentiesituatie enkel (beperkt) positieve effecten te verwachten ten aanzien van migrerende soorten. Ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie zijn geen relevante effecten te verwachten.

Ter hoogte van het deelgebied Drongen I vormen het bestaande industriegebied en de E40 momenteel belangrijke migratiebarrières voor niet-vliegende soorten. Gezien de Merebeek van zuid naar noord doorheen het deelgebied Drongen I stroomt, kan gesteld worden dat er een hydrografisch netwerk aanwezig is binnen het plangebied. Echter, gezien deze waterloop gedeeltelijk ingebuisd is binnen het deelgebied, vormt deze, binnen het deelgebied, toch geen onderdeel van een waardevol ecologisch netwerk.

Door uitbreiding en herinrichting van het industriegebied binnen Drongen I wordt geen bijkomend aanzienlijk barrière-effect verwacht. Evenmin zal een aanzienlijke versnippering van waardevolle habitats of leefgebied van soorten optreden.

Tussen de zone voor bedrijvigheid en de bestaande woningen in Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat zal binnen het deelgebied Drongen I een bouwvrij agrarisch gebied aangeduid worden. In deze zone worden ten opzichte van de referentiesituatie (waar deze zone ook ingenomen wordt door landbouwpercelen) geen significant verbeterde of verminderde migratiemogelijkheden verwacht.

Gezien het deelgebied Bassebeek zowel in het zuidwesten, het zuiden, het zuidoosten, het oosten en het noordoosten aansluit op vrij dens bebouwd gebied, kan geoordeeld worden dat het deelgebied in de huidige toestand niet functioneert als een belangrijk migratiegebied. Gezien de huidige toestand behouden wordt, worden er ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie geen significante effecten verwacht. Ook ten aanzien van de juridische referentiesituatie worden geen significante wijzigingen verwacht, gezien het ontwikkelen van het woonuitbreidingsgebied niet tot significante effecten zou hebben geleid.

Er wordt niet verwacht dat uitvoering van het planvoornemen tot gevolg zal hebben dat bestaande genetische uitwisselingen tussen bepaalde (deel)populaties worden verhinderd. Er worden met andere woorden geen aanzienlijke effecten verwacht op de genetische diversiteit, soortendiversiteit, ecosysteemdiversiteit of de landschapsdiversiteit van het plangebied en zijn omgeving.

5.8.3.2 Nader te onderzoeken

- biotoopwijziging ten gevolge van een grondwaterstands daling (deelgebied Drongen I);
- verstoring (deelgebied Drongen I).

5.8.3.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

Tabel 5-3: beoordelingscriteria discipline biodiversiteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Verstoring	Kwetsbare soorten / Oppervlakte kwetsbaar gebied dat beïnvloed kan worden door verstoring	Globale inschatting (eerder een kwalitatieve kwetsbaarheidsbenadering)	Kwalitatieve bespreking, effecten kunnen significant zijn wanneer de verstoring ervoor zorgt dat de populatie achteruitgaat.
Vernatting/verdroging	Lokalisatie zones gevoelig voor vernatting/verdroging die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. te verwachten wijziging in grondwaterstanden, gevoeligheden, mogelijke veranderde infiltratie en expert-judgement	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloedt.

5.8.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

kaart 5-4: landschap en bouwkundig erfgoed

5.8.4.1 Eerste beoordeling

Erfgoedwaarde

Binnen het deelgebied Drongen I zijn geen landschapsatlasrelicten gelegen. De zone ten zuidoosten van de Leie (De Leiemeersen) en het Kasteeldomein van Sint-Martens-Lerne en omgeving ten zuiden (op ca. 750m) worden wel aangeduid als landschapsatlasrelict in de wetenschappelijke inventaris. De Leiemeersen worden eveneens aangeduid als beschermd landschap. Er zijn verder geen beschermde monumenten of stads- of dorpsgezichten gelegen in of in de nabije omgeving van het deelgebied.

Binnen het deelgebied Drongen I zijn in het zuidoosten twee elementen gelegen die opgenomen zijn in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, met name de Romanhoeve en het Goed van Blaarvelde. Ook in het noordoosten bevinden zich een aantal elementen binnen of op de grens van het deelgebied, met name een langgestrekte hoeve, een boerenwoning en een boerenhuis. Hierdoor wordt geoordeeld dat effecten op erfgoedwaarden meer in detail dienen onderzocht te worden in het MER.

De Leiemeersen zijn ook op ca. 900 m ten westen van het deelgebied Afsnee Zuid gelegen. Ten zuiden van het deelgebied (op ca. 570 m) ligt het landschapsatlasrelict "Kasteeldomein Grand Noble en Borhuut en omgeving". Een deel van dit landschapsatlasrelict is beschermd als monument als Kasteeldomein Borluut. Het meest nabije beschermd dorpsgezicht ligt op ongeveer 550 m ten oosten van het deelgebied, ten noorden van de E40, met name Hof ten Broecke en omgeving. Binnen en in de nabije omgeving van de deelgebieden Afsnee Zuid is geen bouwkundig erfgoed gelegen. Deze effectgroep zal voor dit deelplan bijgevolg niet nader onderzocht worden in de verdere milieubeoordeling.

Ongeveer 400 m ten oosten van deelgebied Bassebeek, ten oosten van de Ringvaart ligt een landschapsatlasrelict (volgens de wetenschappelijke inventaris) die grotendeels ook aangeduid wordt als beschermd cultuurhistorisch landschap "Bourgoyen-Ossemeersen." Er zijn verder geen beschermde monumenten of stads- of dorpsgezichten gelegen in de nabije omgeving van het deelgebied Bassebeek. De Bassebeekhoeve wordt op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed aangeduid als "'t Goed te Bassebeke", maar is verder niet beschermd. Door uitvoering van het planvoornemen kan deze hoeve behouden worden, waardoor er geen significante effecten te verwachten zijn. Ten opzichte van de juridische referentiesituatie kunnen zelfs (beperkt) positieve effecten verwacht worden, gezien het agrarisch karakter in de omgeving van de hoeve door uitvoering van het planvoornemen behouden wordt, en de contextwaarde van de hoeve bijgevolg blijft bestaan.

Archeologisch erfgoed

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Als gevolg van het planvoornemen komen ingrepen voor die potentieel kans hebben om archeologische waarden te verstoren of vernietigen, zoals de werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden), in hoofdzaak relevant in de zone waar zich ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie nieuwe bedrijvigheid kan ontwikkelen en waar de nieuwe ontsluitingsweg naar het industrieterrein Drongen I zal aangelegd worden. Er is dan ook een potentiële invloed te verwachten op (reeds gekend / niet gekend) archeologisch erfgoed. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan enkel met verder onderzoek worden vastgesteld. Permanente veranderingen in de grondwatertafel zouden ook een nadelig effect kunnen hebben. Momenteel kan een permanente bemaling en/of een bijkomende grondwaterwinning niet uitgesloten worden.

Er zijn geen bodems opgenomen in de databank waardevolle bodems. Er zijn binnen het plangebied geen zones aangeduid als 'gebied waar geen archeologie te verwachten is'. Er zijn binnen het plangebied geen 'archeologische sites' beschermd of 'archeologische zones' vastgesteld. Er zijn geen plagenbodems in het plangebied gelegen.

Volgens de CAI zijn er geen archeologische vindplaatsen gelegen binnen het deelgebied Drongen I. Ten zuidoosten van het plangebied (binnen de bestaande woonwijk) is één vindplaats gelegen (ID 32141), met name Ketulse waar een site met walgracht uit de Middeleeuwen gevonden is. In het noordwesten is een perceel gelegen waarvoor een bekrachtigde archeologienota werd opgemaakt (ID 12080 – Gent-Deinze – Moorstraat).

In of in de omgeving van het deelgebied Afsnee Zuid werden nog geen bekrachtigde archeologienota's opgemaakt. Binnen of op de grens van dit deelgebied zijn wel meerdere vindplaatsen volgens de CAI gekend:

Tabel 5-4: gekende vindplaatsen volgens de CAI (versie oktober 2019) in de omgeving van deelgebied Afsnee-Zuid

Nummer	Naam	Omschrijving en tijd
333625	Wittepaalsstraat I	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd
333624	Autoweg noord 2	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd
333606	Afsnee site 5	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd
32117	Groote Goedinge (AF8)	• Losse vondst (aardewerk) – Romeinse Tijd
333612	Kleine Moortelputstraat I	• Losse vondst (lithisch materiaal) – Steentijd • Losse vondst (natuursteen – stenen hanger) - Metaaltijd
333621	Groote Goedinge 1	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd
32118	Groote Goedinge (AF7)	• Losse vondst (aardewerk) – Romeinse Tijd
333639	Smalkouterstraat V	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd
333631	Groote Goedinge 5	• Losse vondst (lithisch materiaal) - Steentijd

Binnen het deelgebied Bassebeek zijn geen vindplaatsen gekend volgens de CAI. Ten noorden zijn er wel een aantal gekende vindplaatsen.

Tabel 5-5: gekende vindplaatsen volgens de CAI (versie oktober 2019) in de omgeving van deelgebied Bassebeek

Nummer	Naam	Omschrijving en tijd
32138	Bassebeekstraat I	• Bewoning (sporen waargenomen tijdens luchtfotografische prospectie) – Romeinse Tijd • Losse vondst (aardewerk) – Romeinse Tijd
154034	Vliegersmolen structuur 500	Circulaire Grafheuvel - Onbepaald
200742	Vliegersmolen - Bassebeke	Grafheuvel - Metaaltijden
154039	Vliegersmolen structuur 742	Circulaire Grafheuvel – Onbepaalde tijd
154038	Vliegersmolen structuur 506	Circulaire Grafheuvel – Onbepaalde tijd
200506	Vliegersmolen - Bassebeke	Grafheuvel - Metaaltijden

206478	Vliegersmolen - Bassebeke	Gracht – Onbepaalde tijd
206480	Vliegersmolen - Bassebeke	Gracht – Onbepaalde tijd
206481	Vliegersmolen - Bassebeke	Kuilen – Onbepaalde tijd
200501	Vliegersmolen - Bassebeke	Grafheuvel – Metaaltijden
154036	Vliegersmolen Circulaire structuur 501	Grafheuvel – Onbepaalde tijd
206506	Vliegersmolen - Bassebeke	Grafheuvel – Metaaltijden
206481	Vliegersmolen - Bassebeke	Kuilen – Onbepaalde tijd

Ter hoogte van het oostelijk deel van de Bassebeekstraat en de Mariakerksesteenweg werd een archeologienota opgemaakt (ID 878) naar aanleiding van geplande rioleringswerken.

Op basis van de reeds gekende gegevens wordt niet verwacht dat er ter hoogte van de drie deelgebieden een verhoogde kans is op het aantreffen van archeologische sporen bij vergraving. De effectieve aan- of afwezigheid van archeologische sporen binnen de deelgebieden kan echter enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.

Door uitvoering van het planvoornemen is vergraving mogelijk binnen het deelgebied Drongen I (en ook binnen Afsnee Zuid, mocht hier een bouwkader afgebakend worden of mocht een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouw mogelijkheden behouden worden). Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. Binnen het deelgebied Drongen I bestaat dit risico zowel in de uitbreidingszone van het industriegebied, als ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg, als ter hoogte van het bestaand bebouwd gebied, indien door herontwikkeling zou gegraven worden in nog niet vergraven zones of indien dieper zou gegraven worden dan in het verleden het geval was. Vergraving van archeologische relictten wordt altijd als negatief beoordeeld. Binnen het deelgebied Bassebeek wordt geen bijkomende vergraving voorzien, waardoor hier geen negatieve effecten te verwachten zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie zijn de effecten positief, omdat bij ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied mogelijke vergraving van archeologische relictten niet kan uitgesloten worden.

Echter, sinds 1 juni 2016 is het luik archeologie van het Onroerend erfgoeddecreet van kracht. Volgens de deze regelgeving ligt het initiatief bij de ontwikkelaar/bouwheer voor de opmaak van een bij de vergunningsaanvraag toe te voegen archeologienota.

Bij verplicht archeologisch onderzoek dient er bij de stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning een bekrachtigde archeologienota te zitten. Criteria en drempels voor deze verplichting zijn afhankelijk van ondermeer de oppervlakte van de ingreep, de ruimtelijke bestemming, de ligging binnen of buiten vastgestelde archeologische zones of beschermde archeologische site, de aard van de vergunning, de aard van de aanvrager.

Op basis van de criteria wordt duidelijk dat de oppervlakte die mogelijks bijkomend vergraven kan worden ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie in de deelgebieden Drongen I (en Afsnee Zuid, afhankelijk van de oppervlakte van de toegelaten bebouwing) de criteria voor vrijstelling van een archeologienota overschrijdt. Er kan dan ook besloten worden dat de aanvraag van vergunningen zal resulteren in een verplichting tot de opmaak van een bekrachtigde archeologienota.

Daarnaast is ook de vondstmeldingsplicht van toepassing. Iedereen die, op een ander moment dan bij het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek, een archeologische opgraving of het gebruik van

een metaaldetector, een roerend of onroerend goed vindt waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het archeologische erfgoedwaarde heeft, is verplicht daarvan binnen drie dagen aangifte te doen bij het agentschap. De Vlaamse Regering kan de nadere regels daarvoor bepalen.

- Daar er op basis van de bestaande gegevens geen verhoogde kans op het aantreffen van archeologische relictten verwacht wordt en er conform de regelgeving garanties zijn om archeologie een plaats te geven in de ontwikkeling, is het niet noodzakelijk om nog een apart voorschrift op te nemen in het RUP hiervoor. Er zijn voldoende garanties op vergunning- en uitvoeringsniveau om hier gepaste maatregelen rond te treffen. Effecten worden beperkt negatief beoordeeld (-1).
- Dit effect dient niet meer nader onderzocht te worden.

Visuele kwaliteit en landschapsstructuur

Binnen het deelgebied Drongen I zijn de bestaande industriële gebouwen, de E40 en de hoogspanningslijn die over het plangebied loopt de meest beeldbepalende elementen in en in de nabije omgeving van het deelgebied. De Merenbeek zou ook een structurerend element kunnen zijn, echter, gezien deze waterloop volledig ingesloten is door de bestaande bebouwing van het industriegebied (en deels ingebuisd is), wordt deze niet meer als een waardevol structurerend element aanzien. Binnen het deelgebied is ook nog een dreef met aan weerskanten een bomerrij aanwezig. Het westelijk deel van het deelgebied wordt op de landschapskenmerkenkaart aangeduid als vlakelement van het botanisch systeem, meer bepaald kouters. Dit vlakelement wordt in de referentiesituatie ter hoogte van het deelgebied in beperkte mate reeds ingenomen door bebouwing. Globaal gezien heeft het deelgebied in de referentiesituatie een weinig waardevolle beeld- en belevingswaarde.

Door uitvoering van het planvoornemen waarbij het industrieterrein kan uitbreiden tot in de nabije omgeving van bestaande woningen en waarbij bijkomende mogelijkheden toegestaan worden binnen het bestaand industriegebied,, kunnen wijzigingen optreden wat betreft het landschapsbeeld ten aanzien van deze woningen. In het planvoornemen wordt ook een bufferzone voorzien (minstens aan de zonegrens tussen het bedrijventerrein en de bestemming bouwvrij agrarisch gebied) en bouwvrij agrarisch gebied om mogelijke effecten te bufferen voor de bestaande woningen. Het is dus duidelijk dat er wijzigingen inzake perceptieve kenmerken kunnen optreden, waardoor geoordeeld wordt dat deze effectgroep nader onderzocht dient te worden in de verdere milieubeoordeling.

Ter hoogte van het deelgebied Afsnee Zuid is de E40 het enigste opvallend beeldbepalend element. Het deelgebied zelf en het grootste deel van de nabije omgeving bestaan uit een open landbouwgebied. Ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie worden geen relevante effecten verwacht inzake visuele kwaliteit en landschapsstructuur, indien geen bouwmogelijkheden behouden worden. Indien er wel bouwmogelijkheden toegelaten worden binnen Afsnee Zuid, zijn mogelijke effecten ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie niet op voorhand uit te sluiten. Binnen de juridische referentiesituatie is bebouwing binnen dit deelgebied mogelijk. Door het herbestemmen worden de bouwmogelijkheden ingeperkt, waardoor positieve effecten kunnen verwacht worden op de visuele kwaliteit en landschapsstructuur. Indien bouwmogelijkheden behouden worden, zijn er ten aanzien van de juridische referentiesituatie geen relevante effecten te verwachten.

Het deelgebied Bassebeek wordt op de zuidelijke, de oostelijke en noordoostelijke grens gekenmerkt door vrij dense bebouwing. Binnen het plangebied zelf komen landbouwpercelen voor, een beperkt aantal KLE's en ook een hoeve en enkele woningen in het noorden. Ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie worden geen relevante effecten verwacht inzake visuele kwaliteit en landschapsstructuur. Binnen de juridische referentiesituatie is bebouwing binnen dit deelgebied mogelijk ter hoogte van het woonuitbreidingsgebied. Door het herbestemmen worden de

bouwmogelijkheden ingeperkt, waardoor beperkt positieve effecten kunnen verwacht worden op de visuele kwaliteit en landschapsstructuur.

5.8.4.2 Nader te onderzoeken

- effecten op erfgoedwaarden binnen het deelgebied Drongen I;
- effecten inzake perceptieve kenmerken binnen het deelgebied Drongen I en Afsnee Zuid.

5.8.4.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

De ingrepen die de landschappelijke situatie veranderen bestaan in essentie uit het toevoegen van nieuwe elementen en het wijzigen of verwijderen van bestaande elementen. Het wijzigen van elementen wordt onderverdeeld in wijzigingen met betrekking tot de toestand en functie enerzijds en het voorkomen of uitzicht anderzijds.

Beoordelingscriteria met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteriawaarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag.

Tabel 5-6: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de verder te onderzoeken effectgroepen binnen de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Erfgoedwaarde invloed op bouwkundig erfgoed	Invloed op beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten Rechtstreekse of onrechtstreekse aantasting bouwkundig erfgoed	Rechtstreekse aantasting Voorkomen en directe beïnvloeding of afstand Beïnvloeding context: kwalitatief (inpassing erfgoed in nieuwe infrastructuur)	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement
Landschapsbeeld en –beleving/ Perceptieve kenmerken	Visuele impact/belevingswaarde (wijziging in landschapsbeleving) visuele barrièrevorming	toename/afname van de interne ruimtelijke kwaliteit. Beschrijvend, zonder diepgang in architecturale kwaliteit en omgevingsaanleg. Wijziging transparantiegraad en kijkafstand. Terreinfoto's, relatie met omgeving	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement Een effect is significant wanneer omwonenden, recreanten nadrukkelijke wijzigingen kunnen ondervinden wanneer waardevolle zichten veranderen in minder waardevolle zichten of wanneer niet waardevolle zichten wijzigen in waardevolle zichten.

Aan de hand van voornoemde criteria kan volgend significantiekader worden gehanteerd:

Kwetsbaarheid	Schaal	Milieueffect
Kwetsbaar	Grote of middelmatige verandering	Aanzienlijk effect (3)
Matig Kwetsbaar	Middelmatige verandering	Effect (2)
Gering of matig kwetsbaar	Geringe verandering	Beperkt effect (1)

Om duidelijk te maken wat bedoeld wordt met een grote, middelmatige en geringe verandering kunnen volgende criteria voor de graad van verandering inzake landschapsaantasting aangewend worden (naar: Richtlijnenboek landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie – augustus 2006):

Schaal van verandering	Criteria
Groot	<ul style="list-style-type: none"> - Verlies van landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen verloren gaat. - Opmerkelijke wijzigingen in de landschaps- en/of cultuurhistorische kenmerken of –elementen over een grote oppervlakte of zeer sterke wijzigingen over een beperkte oppervlakte. - Verstoring van archeologische vindplaatsen met noodzaak tot opgraving
Matig	<ul style="list-style-type: none"> - Effecten op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen aangetast of ondermijnd wordt. - Matige of lokale wijzigingen - Verstoring van archeologische vindplaatsen zonder noodzaak tot opgraving
Gering	<ul style="list-style-type: none"> - Effecten op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen verminderd wordt. - Quasi niet waarneembare wijzigingen - Wijzigingen binnen de opvangcapaciteit inzake “landschappelijke draagkracht”

5.8.5 Mens-ruimtelijke aspecten

kaart 5-5: kaart 5 - Mens

5.8.5.1 Eerste beoordeling

Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context

Binnen het deelgebied Drongen I voorziet het planvoornemen een optimalisatie en beperkte uitbreiding van het bestaande industrieterrein. Ten aanzien van de globale ruimtelijke structuur zal dit maximaal een beperkte impact hebben.

De bedrijfsuitbreiding betreft de uitbreiding van vier reeds aanwezige bedrijven aan de oostelijke zijde van het bestaande (grootschalige) bedrijventerrein in Drongen. Hierdoor wordt landbouwgebied ingenomen. Gezien het bestaande bedrijventerrein reeds sterk ingesneden heeft in een gebied dat op ruime schaal als HAG is afgebakend, en de uitbreiding is voorzien aan de rand van het HAG (i.c. er niet dieper in insnijdt), én gezien het uitbreidingsgebied gelegen is tussen bestaand bedrijventerrein enerzijds en bewoning anderzijds, is de impact op de samenhang op macro- of mesoniveau en ook de impact op de landbouwstructuur eerder beperkt.

Tussen de bestaande bebouwing en de zonegrens tussen het bedrijventerrein wordt de bestemming bouwvrij agrarisch gebied voorzien. Dit landbouwgebied zal bij implementatie van het planvoornemen grenzen aan het resterende openruimtegebied binnen en grenzend aan het plangebied (dat in landbouwgebruik blijft, i.c. grasland als onderdeel van de paardenfokkerij die hier deels behouden blijft) en zodoende niet geheel geïsoleerd komen te liggen. De akkers en graslanden ten zuiden van het plangebied, richting de Moerstraat, blijven behouden. Zij blijven door het woonlint langs de Moerstraat enigszins afgesloten van de rest van het HAG.

De uitbreiding sluit sterk aan de bij de reeds bestaande activiteiten van de vier bedrijven binnen grootschalig industriegebied aansluitend aan de E40.

Lokaal wordt de samenhang in het gebied wel verstoord: de open ruimte tussen het bedrijventerrein en de woonkern Baarle wordt grotendeels ingenomen en sterk beperkt. Het aandeel grootschalige bedrijvigheid in het studiegebied neemt toe, het aandeel open landbouwgebied neemt af.

Er worden geen erfontsluitingen ingenomen door de bedrijfsuitbreiding, de toegankelijkheid van de resterende landbouwpercelen blijft gewaarborgd.

In de structuurvisie 2030 wordt het bestaande bedrijventerrein langs de E40 gezien als een te intensifiëren zone voor niet verweefbare bedrijvigheid. Voorliggend plan beantwoordt op dit vlak aan deze structuurvisie: het beoogt het intensifiëren van de activiteiten van vier bedrijven op hun huidige locatie en het verbeteren van de efficiëntie door de bundeling op deze locatie, en ziet zo af van ruimtelijke impact op de structuur elders, aangezien de bedrijven zich op hun huidige locatie uitbreiden. Ook binnen het reeds bestaande bedrijventerrein wordt het huidige ruimtegebruik geoptimaliseerd en wordt de leesbaarheid versterkt en wordt de samenhang van het bestaande bedrijventerrein verzekerd: invullen van vrijliggende percelen, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik en slim verdichten.

Aan de andere kant wordt het landbouwgebied tussen de Leie en het bedrijventerrein in de structuurvisie wel gezien als te vrijwaren voor professionele landbouw. Voorliggend plan gaat wat dit principe betreft tegen de structuurvisie in. Het plan zorgt hier voor een aantasting van deze gewenste structuur, zij het aansluitend bij de bestaande zone voor bedrijvigheid. Daar de structuurvisie een conceptschets betreft en geen visie op perceelsniveau, dient deze visie voor de concrete situatie met enige omzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Volgens het Provinciaal ruimtelijk structuurplan bevindt het deelgebied zich enerzijds in het 'westelijk openruimtegebied', deelgebied 'Zandstreek ten Noordwesten van Gent'. Anderzijds identificeert het

PRS Oost Vlaanderen het bedrijventerrein 'Industriepark Drongen I' als onderdeel van het economisch kerngebied van Gent binnen de ruimtelijk economische structuur van de provincie. Ook t.a.v. dit beleidsplan situeert het deelgebied zich aldus op de grens van openruimtegebied en een gebied met een economische bestemming. Ook het provinciaal structuurplan daalt niet af tot op perceelsniveau.

Ten aanzien van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dient gesteld dat het deelgebied gelegen is binnen het landbouwgebied 'Landegem – Sint-Maria-Leerne' in het openruimtegebied van de Leiestreek. In de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos wordt voor dit openruimtegebied vooropgesteld dat ruimtelijk en functioneel samenhangende gebieden gevrijwaard dienen te blijven voor land- en tuinbouw als drager van de open ruimte. De uitbreiding van een bedrijventerrein binnen deze zone die deel uitmaakt van het buitengebied gaat enerzijds in tegen deze ruimtelijke visie. Anderzijds kan op basis van bovenstaande beschrijving het 'ruimtelijk en functioneel samenhangende' karakter van het plangebied met de ruimere omgeving enigszins genuanceerd worden.

Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt een duurzamer en doordachter omgaan met de inname van open ruimte voorop. Vanuit dit oogpunt is alvast het streven naar efficiënt ruimtegebruik en minimaliseren van de extra ruimte-inname van belang.

Globaal wordt besloten tot een beperkte lokale verstoring van samenhang en structuur, en een eerder verwaarloosbare bovenlokale verstoring. Dit betekent een maximaal beperkt negatief effect voor deze effectengroep.

De deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek kennen in de feitelijke situatie reeds een landbouwgebruik. Er worden dan ook geen wijziging ten aanzien van de bestaande referentiesituatie verwacht. Er wordt wel een wijziging ten aanzien van de juridische referentiesituatie verwacht. Gezien de ligging van het deelgebied Afsnee Zuid binnen (herbevestigd) agrarisch gebied, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat de bestemming agrarisch gebied ruimtelijk inpasbaar is in de omgeving. Ook het westelijk deel van het deelgebied Bassebeek heeft momenteel als bestemming (herbevestigd) agrarisch gebied. Het woon(uitbreidings)gebied dat zou herbestemd worden naar (herbevestigd) agrarisch gebied is in aansluiting hiermee gelegen. Bijgevolg kan ook hier geoordeeld worden dat de bestemming agrarisch gebied ruimtelijk inpasbaar is in de omgeving.

Deze effectgroep zal dan ook niet verder onderzocht worden in het MER.

Ruimtegebruik

Er wordt verwezen naar de hoofdstukken met betrekking tot de planomschrijving.

Met uitzondering van het bestaande industriegebied volgens het gewestplan en de bestaande wegen ten zuiden van de E40, wordt het volledige deelgebied Drongen I aangeduid als Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG). De niet-bebouwde percelen binnen het deelgebied worden volledig ingenomen door geregistreerde landbouwgebruikspercelen (ALV, 2018), waarbij in 2018 hoofdzakelijk gras en maïs werd geteeld, behalve bestaande ontsluitingswegen, 2 woningen en enkele delen van tuinen ten noorden van de E40. Door uitvoering van het planvoornemen zal er inname van landbouwpercelen gebeuren, waardoor effecten op landbouw te verwachten zijn. De inname van HAG zal planologisch gecompenseerd worden binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek. De effectgroep landbouw zal in het MER meer in detail onderzocht worden.

Binnen het deelgebied Drongen I zijn geen recreatieve functies aanwezig, met uitzondering van de Noordhoutstraat die deeluitmaakt van het fietsknooppuntennetwerk. Mogelijke effecten hebben dan ook vooral te maken met verkeersveiligheid, wat besproken zal worden in §4.5.6.

Binnen het deelgebied is reeds bedrijvigheid aanwezig en binnen het planvoornemen wordt bijkomende bedrijvigheid voorzien, wat positief beoordeeld wordt, waardoor de effectgroep 'bedrijvigheid' niet nader onderzocht hoeft te worden in de verdere milieubeoordeling.

Binnen en nabij het oostelijk, het zuidelijk en het noordoostelijk deel van het deelgebied zijn woningen aanwezig. Uitvoering van het planvoornemen kan een impact hebben op de woonkwaliteit, waardoor deze effectgroep nader onderzocht zal worden in de verdere milieubeoordeling.

Binnen het deelgebied Afsnee Zuid komen naast de aanwezige infrastructuur, enkel landbouwpercelen voor. In 2018 werd er hier enkel maïs en groenten geteeld. In praktijk worden deze percelen gebruikt door de UGent. Door uitvoering van het planvoornemen kunnen deze landbouwpercelen behouden worden, waardoor geen negatieve effecten te verwachten zijn op de landbouwfunctie (ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie). Planologisch zijn deze percelen bestemd als zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw. Door de herbestemming naar agrarisch gebied gaan de huidige bouwmogelijkheden binnen deze zone verloren. Dit kan opgelost worden door het aanduiden van een bouwkader binnen het agrarisch gebied of door het gedeeltelijk behouden van de huidige bestemming met bijhorende bouwmogelijkheden. Echter, dat is niet het basisplanvoornemen, waardoor de mogelijke effecten bij het wegvallen van de huidige bouwmogelijkheden zullen beoordeeld worden in het MER. De Autoweg Zuid, binnen en ten noorden van het plangebied, wordt aangeduid als functionele fietsroute en kan behouden worden door uitvoering van het planvoornemen. Er worden geen effecten verwacht op de woonfunctie en de functie bedrijvigheid. Deze effectgroep zal voor dit deelgebied dan ook niet nader onderzocht worden in de verdere milieubeoordeling.

Binnen deelgebied Bassebeek is in het noorden bebouwing gelegen, het betreft een hoeve en enkele woningen. De rest van het deelgebied wordt ingenomen door landbouwpercelen waar in 2018 hoofdzakelijk gras geteeld werd, maar ook maïs en voedergewassen. Door uitvoering van het planvoornemen kunnen deze landbouwpercelen behouden worden ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie. Uitvoering van het planvoornemen betekent een verlies aan woonuitbreidingsgebied, en dus aan potentieel woongebied. Echter, de mate waarin woonuitbreidingsgebied effectief beschikbaar is voor woningbouw hangt af van de gemaakte beleidskeuzes (afbakening regionaalstedelijk gebied, GRS,...). Het deelgebied Bassebeek is gelegen buiten de afbakeninglijn van het GSG Gent. Daar waar we binnen het grootstedelijk gebied moeten uitgaan van bundeling en verdichting van alle harde functies, staat in het buitengebied de bescherming van open ruimte en het behoud van het karakter van het platteland voorop. De deelgemeente Drongen wordt als onderdeel van het grotere, omliggende buitengebied beschouwd. Om consequent te blijven, moeten de bouwmogelijkheden in het buitengebied dus beperkt blijven en moet de capaciteit verlaagd worden. Daartoe wordt het stimuleringsbeleid niet toegepast op Drongen. Tevens worden de nog resterende woonuitbreidingsgebieden geblokkeerd, aangezien er nog genoeg reserves binnen de andere types woonzones liggen. Onder andere het woonuitbreidingsgebied "Bassebeek" wordt geschrapt en wordt herbestemd voor een passende buitengebiedfunctie. De herbestemming tot agrarisch gebied vormt dus de logische uitvoering van de beleidskeuzes. Om deze reden wordt de potentiële woonoppervlakte die verloren gaat ten gevolge van de herbestemming hooguit beperkt negatief (-1) beoordeeld.

Daarnaast zullen door de herbestemming van woongebied naar agrarisch gebied ook een beperkt aantal woningen binnen een gebied voor wonen en landbouw komen te liggen. In dit gebied zijn wonen en landbouw de enige hoofdbestemmingen en mogen geen extra woongelegenheden gecreëerd worden. Ten aanzien van de juridische referentiesituatie is er een inperking van de ontwikkelingsmogelijkheden volgens woongebied, maar de woningen kunnen behouden blijven, blijven zone-eigen en uitbreiding van de bestaande woningen blijft mogelijk. Effecten worden verwaarloosbaar tot hooguit beperkt negatief ingeschat (-1).

Algemeen wordt er opgemerkt dat er binnen het deelgebied Drongen I een inname zal zijn van HAG voor de uitbreiding van het industriegebied en voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg. Deze

inname zal gecompenseerd worden binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en/of Bassebeek. De oppervlakte HAG die zal ingenomen worden binnen Drongen I is afhankelijk van het nog uit te werken inrichtingsconcept van de nieuwe ontsluitingsweg. Er kan bijgevolg momenteel ook nog niet precies aangegeven worden hoeveel oppervlakte er zal omgezet worden naar agrarisch gebied binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek. Dit aspect zal bijgevolg in het MER meer in detail beschreven worden.

Aspecten rond de functies landbouw en wonen/woonkwaliteit zullen voor het deelgebied Drongen I verder besproken en beoordeeld worden in het MER. Ten aanzien van andere functies worden verwaarloosbare tot hooguit beperkt negatieve effecten verwacht ten aanzien van de feitelijke en/of planologische referentiesituatie.

Ruimtebeleving

Gezien de aard van het planvoornemen, worden geen windeffecten of effecten inzake schaduwwerking en bezonning verwacht.

Wel zijn ten gevolge van het planvoornemen wijzigingen in ruimtebeleving mogelijk. Deze effectgroep zal voor dit aspect dan ook verder meegenomen worden in het plan-MER.

5.8.5.2 Nader te onderzoeken

- Effecten op landbouw voor het deelgebied Drongen I en algemeen voor het totale planvoornemen wat betreft effecten op het HAG;
- Effecten op wonen voor het deelgebied Drongen I;
- Effecten van het wegvallen van de huidige bouw mogelijkheden binnen Afsnee Zuid
- Effecten ten aanzien van de ruimtebeleving. Hiervoor zal deels gesteund worden op de landschapsbeleving en de bespreking van de perceptieve kenmerken in de discipline landschap (zie § 5.8.4).

5.8.5.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

In het MER horende bij het planologisch attest van de 4 bedrijven binnen het deelgebied Drongen I werd een LIS opgemaakt om een inschatting te maken van de mogelijke effecten op landbouw. Er zal voor de effectbeoordeling van huidig MER ook gebruik gemaakt worden van deze eerder uitgevoerde LIS.

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Impact op de gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties (o.a. wonen en landbouw)	Kwalitatieve beoordeling, waar mogelijk Functie landbouw: o.b.v. LIS (landbouwimpact-studie)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van het planvoornemen	Kwalitatieve beoordeling op basis van expert judgement Hiervoor wordt deels gesteund op de bespreking van de perceptieve kenmerken binnen de discipline landschap	Mate waarin visuele impact van het planvoornemen op haar omgeving zal wijzigen Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement

5.8.6 Mens-mobiliteit

5.8.6.1 Eerste beoordeling

Voor een algemene beschrijving van het wegennetwerk, het openbaar vervoer en de fietsroutes, wordt verwezen naar §4.3.3.1.

De huidige ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I zorgt soms voor gevaarlijke en/of hinderlijke situaties. Het bedrijventerrein kan op verschillende manieren ontsloten worden. Er dient hierbij echter onderscheid gemaakt te worden tussen ontsluiting voor personenvervoer en ontsluiting voor vrachtverkeer / routes voor zwaar verkeer.

In het mobiliteitsplan van Gent zijn in de omgeving van het deelgebied volgende wegen geselecteerd in het vrachtroutenetwerk als hoofdvrachtroute: de E40 en de N466 tussen de E40 en de R4. Daarnaast is het knooppunt tussen de N466 en de E40 geselecteerd als uitwisselingspunt naar het lokale vrachtroutenetwerk. De bewegwijzerde route voor het vrachtverkeer van en naar de N466 en het knooppunt met de E40 loopt ten noorden van de E40 via de Baarleveldestraat. Via de Kloosterstraatbrug kan dan de E40 worden overgestoken naar de toegang van het bedrijventerrein via de weg Industriepark-Drongen.

Langsheen de overige lokale wegen die aansluiten op de industriezone is een vrachtwagenverbod (Moorstraat) of tonnagebeperking aanwezig (Kloosterstraat en Moerstraat). Deze wegen kunnen echter wel gebruikt worden voor het autoverkeer. Momenteel wordt het vrachtwagenverbod echter niet goed nageleefd, wat zorgt voor overlast en onveilige situaties, mede doordat zich scholen bevinden langs de Kloosterstraat.

Door uitbreiding van het industriegebied kunnen na uitvoering van het planvoornemen bijkomende verkeersbewegingen verwacht worden, waardoor effecten inzake ontsluiting, capaciteit van de omliggende wegen, verkeersveiligheid, parkeren,... niet uit te sluiten zijn en nader onderzocht dienen te worden in het MER.

In het planvoornemen wordt de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voorzien, die zal fungeren als enige toegangsweg tot het bedrijventerrein voor al het gemotoriseerd verkeer. Dit zal ongetwijfeld een positieve impact hebben op de wegen die vandaag de dag gebruikt werden als ontsluitingsalternatief van het bedrijventerrein. Echter, daar waar deze nieuwe ontsluitingsweg aantakt op het bestaande wegennet (in het bijzonder het kruispunt van de Baarleveldestraat met de N66) zijn effecten niet op voorhand uit te sluiten. Alhoewel dit kruispunt momenteel deeluitmaakt van de officiële vrachtwagenroute, zullen de verkeersintensiteiten toenemen, gezien dit de enige toegangsweg zal zijn voor alle gemotoriseerd verkeer. Dit aspect zal bijgevolg nader onderzocht worden in het MER.

Door uitvoering van het planvoornemen is het mogelijk dat er nieuwe interne verbindingen kunnen gecreëerd worden binnen het deelgebied Drongen I. Indien hierdoor knelpunten zouden kunnen ontstaan, zal dit aangegeven worden in het MER.

Zoals aangegeven in §**Error! Reference source not found.** loopt er momenteel ook een planprocedure voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex E40 Drongen. Een interferentie met dit geplande plan valt op voorhand niet uit te sluiten. Echter, het uitgangspunt is dat het huidig planvoornemen de uiteindelijke keuze van de ligging van het op- en afrittencomplex niet mag bepalen en de uitvoering van de weerhouden alternatieven niet mag hypothekeren. Eventuele cumulatieve effecten zullen kwalitatief beschreven worden.

Ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie zijn er binnen het deelgebied Afsnee Zuid en Bassebeek geen relevante mobiliteitseffecten te verwachten, gezien de huidige landbouwpercelen behouden zullen worden. Voor Afsnee Zuid geldt dat ten aanzien van de juridische referentiesituatie, waarin het deelgebied bestemd is als "zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw", er evenmin negatieve effecten te verwachten zijn. Mogelijke effecten kunnen zelfs positief zijn, gezien in de

huidge bestemming de bouw van een onderzoekscentrum mogelijk is, waarbij personeelsverplaatsingen te verwachten zijn. Door uitvoering van het planvoornemen komen deze te vervallen. Indien binnen het planvoornemen een bouwkader zou afgebakend worden (of een deel van de huidige bestemming behouden blijft met bijhorende bouwmogelijkheden), zullen mogelijke effecten in de geplande situatie in een worst-case vergelijkbaar zijn met de huidige juridische referentiesituatie. Voor dit deelgebied zal de discipline mobiliteit dan ook niet verder onderzocht worden.

Hetzelfde geldt voor het deelgebied Bassebeek. In de juridische referentiesituatie is het woonontwikkelingsgebied reeds ingevuld, waardoor het aantal verkeersbewegingen hoger zou zijn dan in de nu geplande toestand. Ook hier kunnen dus (beperkt) positieve effecten verwacht worden door uitvoering van het planvoornemen. Ook voor dit deelgebied zal de discipline mobiliteit niet verder onderzocht worden.

Effecten op kanalen/waterwegen of spoorwegen zijn in geen van de deelgebieden relevant en zullen niet verder onderzocht worden.

5.8.6.2 Nader te onderzoeken

Volgende effectgroepen zullen voor het deelgebied Drongen I aan bod komen:

- Verkeersgeneratie
- Functioneren verkeerssystemen
- Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid

5.8.6.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

Methodiek beschrijving referentiesituatie

De referentiesituatie wordt beschreven aan de hand van de huidige bereikbaarheid van het plangebied. Hierbij wordt uitgegaan van het STOP-principe. Dit bereikbaarheidsprofiel wordt opgesteld aan de hand van beleidsplannen als andere uitgevoerde onderzoeken. De bereikbaarheid voor de verschillende modi zal weergegeven worden door middel van kaartmateriaal.

Bereikbaarheid

Het plangebied wordt gepositioneerd binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het huidige openbaar vervoeraanbod (i.c. netplan De Lijn). Op basis van de wegencategorisering wordt een logische selectie van de relevante ontsluitingsroutes voor autoverkeer gemaakt.

Ook de reeds geplande (besliste) netwerkaanpassingen worden voor elk van deze modi opgevraagd bij de betrokken beheerders en mee in beeld gebracht.

Hierbij worden ook de belangrijkste knelpunten, kwaliteiten en potenties in de actuele verkeersstructuur weergegeven. Dit biedt in latere fase zicht op de problemen die kunnen toenemen door ontwikkeling van het plangebied, alsook de actuele problemen die gelijktijdig zouden kunnen opgelost worden met de ontsluiting van het gebied. Op die wijze wordt reeds een rechtstreekse link gelegd met de algemene bereikbaarheids- en leefbaarheidssituatie van de omgeving. Dit geldt voor zowel het auto- en vrachtverkeer, als het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer.

Drukbeeld en doorstroming

Het drukbeeld en de doorstroming worden in beeld gebracht op basis van beschikbare telgegevens en een capaciteitsberekening voor de relevante wegsegmenten en kruispunten binnen het studiegebied.

Als referentiesituatie wordt uitgegaan van telgegevens van de bestaande feitelijke situatie. Het druktebeeld binnen het studiegebied wordt in beeld gebracht op basis van bestaande telgegevens (AWV, stad Gent, lopende studies (MER “Uitbreiding bedrijventerrein Booiebos” en het MER “Uitbreiding complex Drongen”,...)).

Deze gegevens mogen maximaal 3 jaar oud zijn. Conform de bepalingen het MER-richtlijnenboek Mens - Mobiliteit, mogen oudere gegevens niet gebruikt worden tenzij er onomstotelijk kan aangetoond worden dat de situatie niet veranderd is. Indien noodzakelijk worden deze gegevens aangevuld met gegevens uit het stedelijk verkeersmodel van de stad Gent of van het Provinciaal Verkeersmodel Oost-Vlaanderen versie 3.7.1. Indien deze gegevens geen volwaardig beeld kunnen geven over de huidige situatie zal een bijkomende kruispunttelling moeten uitgevoerd worden.

Verkeersveiligheid en –leefbaarheid

Bij de betrokken diensten worden de ongevalsgegevens binnen het studiegebied opgevraagd. Dit om na te gaan of er bestaande gekende knelpunten inzake verkeersveiligheid zijn en waar deze zich situeren.

Ook de gekende knelpunten aangaande zwaar verkeer worden in beeld gebracht.

Inzake verkeersleefbaarheid zijn parkeerdruk en vooral oversteekbaarheid (voor fietsers en voetgangers) belangrijke verkeerskundige indicatoren. Voor de belangrijkste fiets- en looproutes binnen het studiegebied wordt daarom de gemiddelde wachttijd berekend om te kunnen oversteken.

Methodologie effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van de voorgenomen activiteit worden in beeld gebracht conform het MER-richtlijnenboek Mens - Mobiliteit.

Verkeersgeneratie

Op basis van de gewenste uitbreiding, verkeerskundige cijfers, de aannames en berekeningen uit het MER “Uitbreiding bedrijventerrein Booiebos” en/of beredeneerde aannames wordt er een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van het plangebied.

Op basis van de personenbewegingen en aannames met betrekking tot de modal split en autobezettingsgraad (alle ontwikkelingen) kan het bijkomend verkeer geraamd worden. Op basis van een verdeling over herkomst- en bestemmingsrichting kan het bijkomend verkeer op het omliggend wegennet worden toebedeeld.

Gelet op de aard van de geplande activiteiten worden de courante werkdagochtend- en werkdagavondspits als maatgevende referentiemomenten beschouwd.

Op basis van de verkeersgeneratie wordt tevens een prognose gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte voor personenwagens en van fietsenstallingen t.g.v. de realisatie van het plan.

- In kader van het planvoornemen worden de verwachte bezoekers, personeel en vrachtbewegingen in beeld gebracht, met een verdeling van vertrek en aankomst over de dag.
- Modal split en autobezettingsgraad.
- Verdeling over herkomst- en bestemmingsrichting.

Functioneren verkeerssystemen - personenvervoer

Voor de beoordeling van het verkeerssysteem – personenvervoer wordt er van uitgegaan dat de ontsluiting van het bedrijventerrein zal verlopen via de nieuwe, noordelijke ontsluitingsweg, die via de Baarleveldestraat ontsluit op de N466 Deinsesteenweg.

Hierbij wordt de impact voor volgende gebruikers geanalyseerd:

- Fiets en te voet
Kwalitatieve beoordeling van de wijze waarop de interne ontsluitingen voor fietsers en voetgangers georganiseerd worden en connectie vinden met het bestaande fiets- en voetgangersnetwerk in beide ontsluitingsalternatieven; met focus op veiligheid en doorwaadbaarheid.
Binnen deze effectengroep wordt tevens de nodige aandacht besteed aan de geplande trage verbindingen (fietsbruggen, wegwerken missing links recreatief fietsroutenetwerk, ...).
- Openbaar vervoer (OV)
Toetsing in hoever het OV-potentieel van het planvoornemen een significante invloed heeft/kan hebben op het huidige aanbod aan openbaar vervoer ter hoogte van de site in het voorgestelde ontsluitingsalternatief. Indicatoren zijn haltebereik en dienstregeling.
- Gemotoriseerd verkeer
Het toekomstig gegenereerd verkeer wordt bovenop de intensiteiten uit de referentiesituatie geprojecteerd. Vervolgens wordt de impact op de meest relevante wegvakken en kruispunten in de buurt van het plangebied geëvalueerd.

Functioneren verkeerssysteem – goederenvervoer

Het toekomstig gegenereerd vrachtverkeer en de mogelijke vrachtroutes worden beoordeeld en vergeleken met de bestaande vrachtroutes.

Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid

De impact op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt getoetst aan de hand van volgende indicatoren:

- Evaluatie impact op verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- Bespreking toegankelijkheid voor langzaam verkeer (veilige ontsluiting voor fietsers en voor voetgangers naar/van haltes openbaar vervoer)

Na beoordeling van de effecten wordt er, indien nodig, een sensitiviteitstoets uitgevoerd waar de gevoeligheden van de resultaten aan de gedane aannames in beeld worden gebracht. Vervolgens worden er ook mogelijk milderende maatregelen opgesteld:

- Infrastructurele en verkeerstechnische aanpassingen
Indien uit de effectbespreking blijkt dat aanpassing van de bestaande weginfrastructuur nodig is, zal op conceptueel niveau aangegeven worden welke de gewenste aanpassing is.
- Flankerende maatregelen om gebruik van alternatieve vervoerwijzen te stimuleren.

5.8.6.4 Beoordelingscriteria en significantiekaders

Voor de beoordeling van de bovenstaande effectengroepen worden conform het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit onderstaande beoordelingscriteria en significantiekaders in acht genomen.

Tabel 5-7 Beoordelingscriteria discipline Mens-mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Functioneren langzaam verkeer	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie fietsers en voetgangers Grafische analyse ja/nee doorsnijding bestaande fiets- en wandelroutes	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren openbaar vervoer	Verandering in haltebereik en doorstroming openbaar vervoer binnen het studiegebied	Grafische analyse dekingsgraad haltebereik openbaar vervoer Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie en doorstroming openbaar vervoer	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren (vracht)autoverkeer	Doorstroming op relevante aansluitpunten en kruispunten binnen studiegebied	Kwantitatieve beoordeling van afwikkelingsniveau op kruispunten	Afhankelijk van beschikbare informatie: <ul style="list-style-type: none"> • Ofwel evolutie verhouding intensiteit/capaciteit (verzadigingsgraad) • Ofwel evolutie gemiddelde wachttijd (per voertuig) <i>(zie uitdieping onderstaande tabellen)</i>
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	Toename parkeerdruk openbaar domein	Kwantitatieve beoordeling verschil tussen begrootte behoefte (op basis van kencijfers) en voorziene parkeeraanbod	Mate van verhoging/oplossend vermogen parkeerdruk op openbaar domein <i>(zie uitdieping onderstaande tabel)</i>
	Conflict tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer	Kwalitatieve analyse kans op conflicten	Mate van verhoging/vermindering kans op conflicten tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

Tabel 5-8: Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – verzadigingsgraad

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten

Tabel 5-9: Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – gemiddelde wachttijd

Gemiddelde wachttijd autoverkeer							
referentiesituatie		toekomstige situatie					
		0-10 s	10-20 s	20-55 s	55-80 s	80-120 s*	>120 s
Gemiddelde wachttijd	Eerste groenfase voldoende ?	Altijd	Bijna altijd	Vaak	Minder vaak	Wachtrij na 1 ^e groenfase	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclustijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten
0-10 s	Altijd	0	-	--	---	---	---
10-20 s	Bijna altijd	+	0	-	--	---	---
20-55 s	Vaak	++	+	0	-	--	---
55-80 s	Minder vaak	+++	++	+	0	-	--
80-120 s*	Wachtrij na 1 ^e groenfase	+++	+++	++	+	0	-
>120 s	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclus-tijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten	+++	+++	+++	++	+	0

Tabel 5-10: Significantiekader parkeerdruk

<i>score</i>	<i>Effect</i>	<i>Toelichting</i>
+3	Sterk positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort volledig op (bezetting op openbaar domein zakt onder 85%).
+2	Matig positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort grotendeels op (bezetting op openbaar domein zakt tussen 100% en 85%).
+1	Licht positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort gedeeltelijk op (bezetting openbaar domein blijft boven 100%).
0	Geen/verwaarloosbaar effect	De voorgenomen activiteit dekt de eigen (bijkomende) parkeerbehoefte zonder significant overschot (5%).
-1	Licht negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, maar de parkeerdruk op de omgeving blijft onder de grens van 85%. De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt ruim gedekt, maar omdat er geen bestaand problematisch tekort is in de omgeving, werkt het overaanbod autogebruik in de hand.
-2	Matig negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 85%.
-3	Sterk negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 100%.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de mogelijke interferentie met de lopende planprocedure voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex Drongen zal mee genomen worden als ontwikkelingsscenario. Mogelijke effecten zullen kwalitatief onderzocht worden. Ook de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe interne verbindingen zal onderzocht worden.

5.8.7 Mens-hulpbronnen

5.8.7.1 Eerste beoordeling

Impact op oppervlaktedelfstoffen is reeds onder de discipline bodem-grondstofvoorraden beschouwd.

- Er wordt geen significante impact op de **grondstofvoorraden** verwacht (0). Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Het voorgenomen plan heeft de productie/hergebruik van afvalstoffen niet tot doel. Uiteraard worden er afvalstoffen gecreëerd bij de exploitatie van industriële activiteiten en is het ook mogelijk dat er binnen de industriële activiteiten bepaalde afvalstoffen hergebruikt zullen worden. Dit is eigen aan de aard van de geplande activiteiten maar niet bepalend en onderscheidend op het niveau van het GRUP. Duurzaam hergebruik van water wordt afgedwongen via de geldende regelgeving. Het planvoornemen doet hier geen specifieke uitspraken over.

Duurzame energievoorzieningen worden afgedwongen via de geldende regelgeving. Het planvoornemen doet hier geen specifieke uitspraken over. Zie tevens discipline lucht.

- Deze aspecten zullen hooguit een verwaarloosbare impact genereren en worden niet relevant bevonden om nader te onderzoeken.

5.8.7.2 Nader te onderzoeken

Binnen de discipline Mens-hulpbronnen zijn geen effectgroepen nader te onderzoeken.

5.8.8 Lucht

5.8.8.1 Eerste beoordeling

Juridisch kader:

De milieukwaliteitsnormen voor lucht worden in VLAREM II beschreven. Hieronder worden de normen gegeven voor de meest relevante stoffen NO₂, PM₁₀ (VLAREM II bijlage 2.5.3.11) en PM_{2,5} (VLAREM-bijlage 2.5.3.14). Er worden immissiegrenswaarden gegeven enerzijds voor jaargemiddelden en anderzijds (behalve bij PM_{2,5}) voor dag- of uurgemiddelden (aantal toegelaten overschrijdingen per jaar).

Tabel 5-11: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II en Europese dochterraichtlijnen

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde µg/m ³	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	20	-

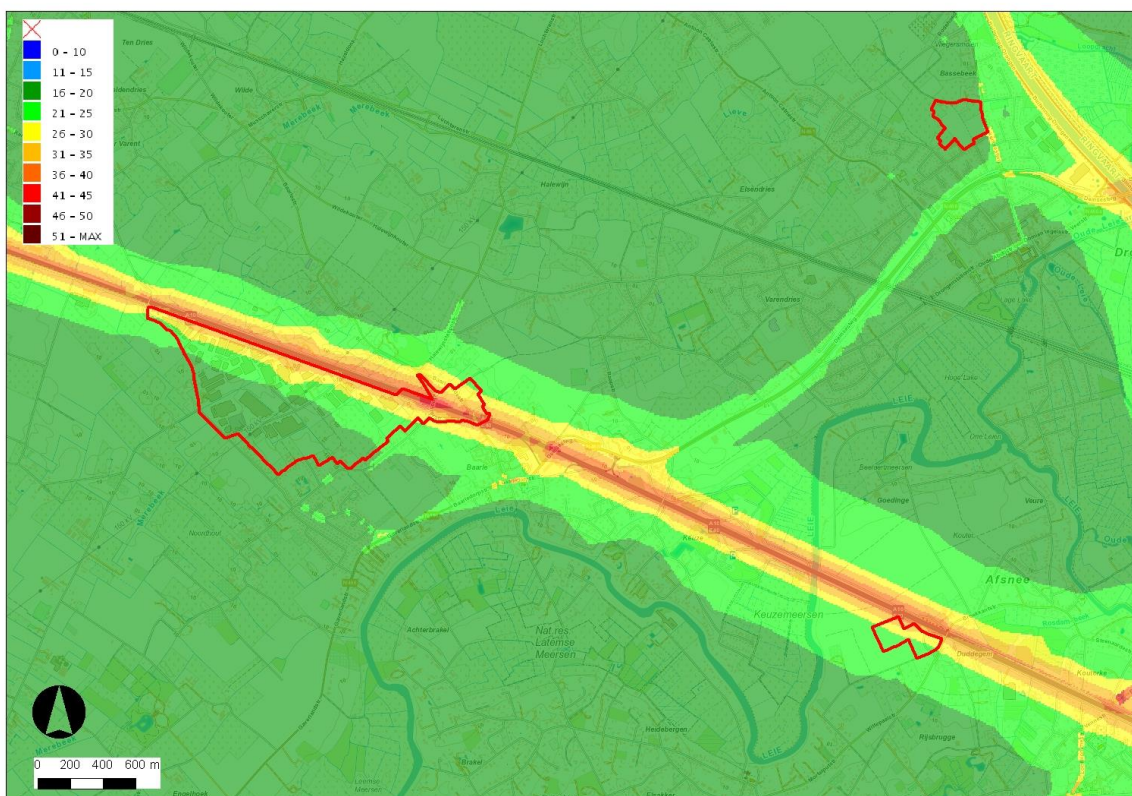
EC ('Elementair koolstof') is een pollutant die vooral met betrekking tot verkeersemisies en –immissies relevant is. Hiervoor zijn echter nog geen kwaliteitsdoelstellingen van kracht.

Referentietoestand

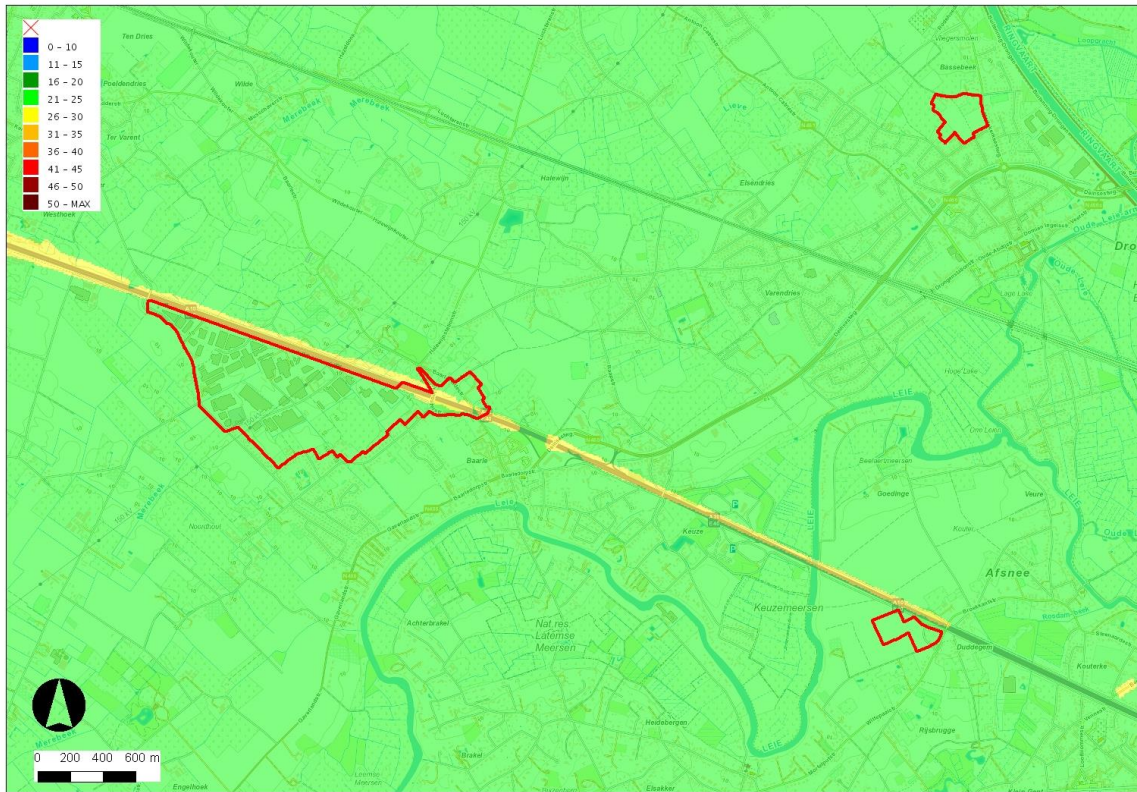
Voor de bespreking van de huidige luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van de luchtkwaliteitskaarten (IRCEL) van 2018. Uit deze kaarten blijkt dat het huidige NO₂-jaargemiddelde sterk gelinkt is aan de E40. In de omgeving van het deelgebied Drongen I worden er hoogte van de autosnelweg zelf jaargemiddelde waarden van 40µg/m³ en meer aangegeven. Echter, deze waarden nemen snel af naarmate de afstand tot de snelweg vergroot. Op ca. 80 m ten zuiden van de snelweg worden al jaargemiddelden van onder de 20µg/m³ weergegeven.

Volgens de bestaande gegevens lag de PM₁₀-concentratie in 2018 voor het grootste deel van het plangebied tussen 21 – 25 µg/m³, enkel in aansluiting met de autostrade worden hogere waarden tot maximum 30 µg/m³ berekend. Inzake PM_{2,5} werden opnieuw ter hoogte van het grootste deel van het plangebied waarden berekend tussen 13-15 µg/m³; in de omgeving van de E40 liggen deze waarden beperkt hoger, met name tussen 16-20 µg/m³.

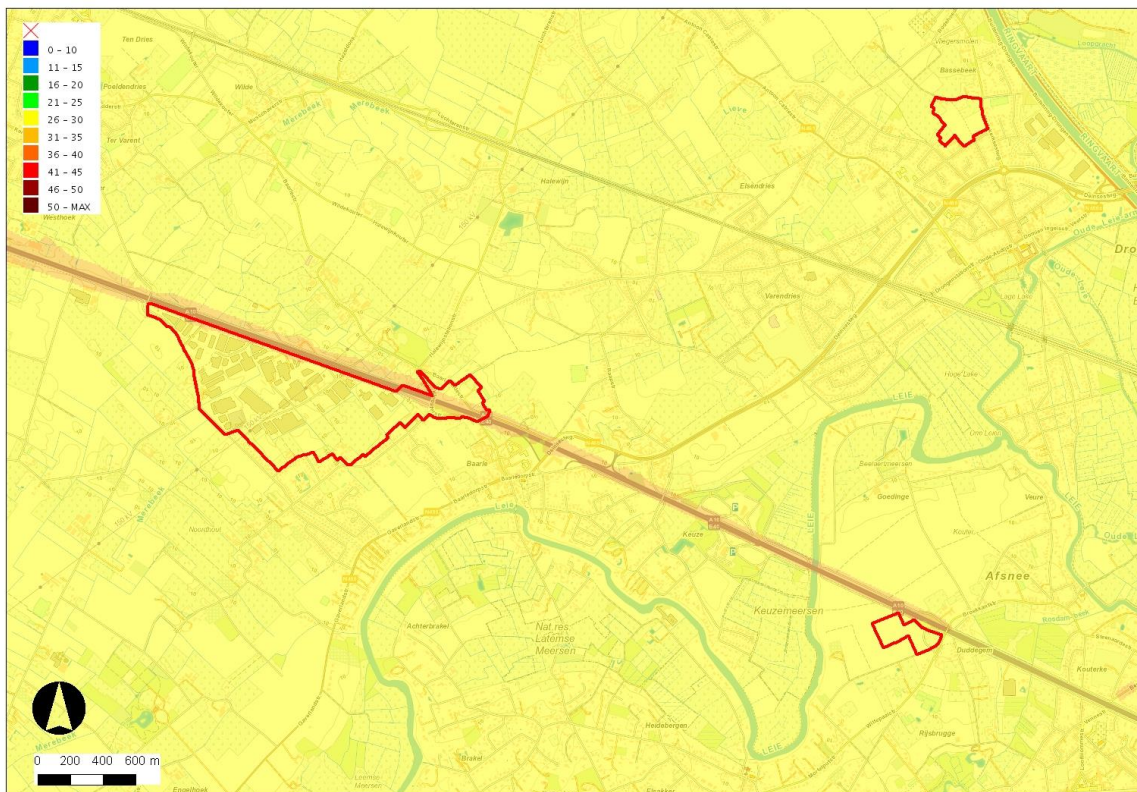
De deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek vertonen een vrij gelijkaardig beeld wat betreft de luchtkwaliteit. Echter, gezien het deelgebied Afsnee Zuid in aansluiting met de E40 gelegen is, zijn de waarden voor NO₂-jaargemiddelde hoger, met name van maximale waarden tot 35 µg/m³ in het noorden tot waarden tussen 21 en 25 µg/m³ in het zuiden. Voor het deelgebied Bassebeek werd een NO₂-jaargemiddelde tussen 16 en 20 µg/m³ berekend. De PM₁₀-concentratie bedraagt in beide deelgebieden 21-25 µg/m³ en de PM_{2,5} concentratie bedraagt tussen 13 en 15 µg/m³.



figuur 5-7: NO₂-jaargemiddelde (2018 atmosfeer) ter hoogte van de deelgebieden



figuur 5-8: PM10-concentraties (2018 atmstreet) ter hoogte van de deelgebieden



figuur 5-9: PM2,5 concentraties (2018 atmstreet) ter hoogte van de deelgebieden

Uit de beschrijving van de bestaande toestand blijkt dus dat de milieukwaliteitsnorm binnen de deelgebieden nergens overschreden wordt. Enkel ter hoogte van de E40 zelf worden beperkt waarden hoger dan $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemodelleerd.

Geplande toestand

Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie geen bijkomende (geleide of verkeers)emissies te verwachten, de huidige landbouwpercelen kunnen er behouden worden. Voor Afsnee Zuid geldt dat ten aanzien van de juridische referentiesituatie waarin het deelgebied bestemd is als “zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw” er evenmin negatieve effecten te verwachten zijn. Mogelijke effecten kunnen zelfs positief zijn, gezien in de huidige bestemming de bouw van een onderzoekscentrum mogelijk is, waarbij verkeersemissies ten gevolge van personeelsverplaatsingen te verwachten zijn. Door uitvoering van het planvoornemen komen deze te vervallen. Indien binnen het planvoornemen een bouwkader zou afgebakend worden (of indien een deel van de huidige bestemming behouden blijft met behoud van de huidige bouw mogelijkheden), zullen mogelijke effecten in de geplande situatie in een worst-case vergelijkbaar zijn met de huidige juridische referentiesituatie. Voor dit deelgebied zal de discipline lucht dan ook niet verder onderzocht worden.

Hetzelfde geldt voor het deelgebied Bassebeek. In de juridische referentiesituatie is het woonontwikkelingsgebied reeds ingevuld, waardoor het aantal verkeersbewegingen hoger zou zijn dan in de nu geplande toestand. Ook hier kunnen dus (beperkt) positieve effecten verwacht worden door uitvoering van het planvoornemen. Ook voor dit deelgebied zal de discipline lucht niet verder onderzocht worden.

Ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie kunnen bijkomende emissies verwacht worden in het deelgebied Drongen I. Binnen dit deelgebied zijn bijkomende emissies het gevolg van nieuwe ontwikkelingen ter hoogte van het uitbreidingsgebied, verdichting van de bestaande industriezone en het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg. Hiermee gepaard kan ook een afname van verkeersemissies verwacht worden ter hoogte van de huidige sluiptwegen naar het industriegebied. Volgende conclusies kunnen gemaakt worden:

- Door uitvoering van het planvoornemen zijn ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie bijkomende **geleidende emissies** te verwachten in de zone waar zich (nieuwe) bedrijvigheid kan ontwikkelen. Echter, op planniveau kan geen uitspraak gedaan worden over de omvang van deze bijkomende emissies, gezien de aard van de bijkomende activiteiten nog niet gekend is. Verder dienen bijkomende activiteiten steeds de geldende wetgeving te respecteren, kunnen mogelijke effecten voornamelijk gemilderd worden (bronmaatregelen op projectniveau) en blijkt er uit de analyse van de referentietoestand dat er nog ‘ruimte’ is voor bijkomende emissies, gezien de milieukwaliteitsnormen momenteel niet overschreden worden. Deze effectgroep wordt bijgevolg niet verder uitgewerkt in de verdere milieubeoordeling.
- Bijkomende **verkeersemissies** zullen afhankelijk zijn van de hoeveelheid bijkomend verkeer. Deze zullen kwantitatief berekenend worden met behulp van CAR Vlaanderen 3.0 of het IFDM-Trafficmodel.
- Door uitvoering van het planvoornemen kan **geurhinder** niet volledig uitgesloten worden, zeker gezien er in de huidige situatie binnen het deelgebied Drongen I reeds sprake is van geurhinder afkomstig van het bedrijventerrein. Echter, op planniveau kan geen uitspraak gedaan worden over de omvang van deze mogelijke hinder, gezien de aard van de bijkomende activiteiten nog niet gekend is. Wel kan de mogelijke geurhinder in de bestaande situatie beschreven worden. Verder dienen bijkomende activiteiten steeds de geldende wetgeving te respecteren, en dienen mogelijke milderende maatregelen voornamelijk op projectniveau

genomen te worden. Op planniveau kunnen echter ook (beperkt) milderende maatregelen opgenomen worden waardoor deze effectengroep toch meegenomen wordt in de verdere milieubeoordeling, vb. door het toepassen van de milieuzonering.

Met betrekking tot **klimaataspecten** wordt nog meegegeven dat de emissies van gebouwenverwarming ondergeschikt zijn aan de emissies van verkeer. De verwarmingsemissies kunnen echter als beperkt aanzien worden rekening houdend met de recente energienormering en richtlijnen. Effecten van gebouwenverwarming zijn bovendien voornamelijk te milderen op projectniveau door het werken met gecombineerde systemen op de site, het werken met optimale technieken van isolatie, verluchting en circulatie en de technische aspecten van de in te zetten verwarming. Deze zaken worden niet binnen een RUP geregeld. Omwille van deze redenen, wordt de impact van gebouwenverwarming niet verder meegenomen in de effectbeoordeling.

Inzake klimaataspecten zullen wel de CO₂-emissies t.g.v. het verkeer (m.b.v. IFDM Traffic) begroot worden (zie verder).

5.8.8.2 *Nader te onderzoeken*

- Verkeersemissies voor deelgebied Drongen I;
- Geurhinder zal kwalitatief besproken worden voor het deelgebied Drongen I.

5.8.8.3 *Effectvoorspelling en –beoordeling*

Het effect van bijkomendverkeer zal kwantitatief berekenend worden met behulp van CAR Vlaanderen 3.0 of het IFDM-Trafficmodel.

Zoals eerder aangehaald is het in een plan-MER niet mogelijk om de potentiële emissies van toekomstige (uitbreidingen van) bedrijven in te schatten. Daarom zal deze effectgroep kwalitatief worden behandeld en wordt er voor de effectgroep geurhinder geen significantiekader voorgesteld.

Tabel 5-12: beoordelingscriteria en significantiekader discipline Lucht

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Niet-geleide emissies	Emissies en immissies t.g.v. verkeer gegenereerd door het deelgebied Drongen	Kwalitatieve en indien mogelijk kwantitatieve bepaling immissieconcentratie van NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	- toetsing t.o.v. immissienormen - significantiekader lucht: bijdrage verkeer t.o.v. milieukwaliteitsnorm

5.8.9 Geluid

5.8.9.1 Eerste beoordeling

Onderstaande figuren tonen de geluidscontouren van het wegverkeer (Lden) ter hoogte van en in de omgeving van de deelgebieden. Voor het deelgebied Drongen I valt de contour van 55-60 dB tot in de zone waar er bijkomende ontwikkelingen zijn gepland. In het oosten van het deelgebied kan ten noorden van de E40 mogelijk een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden. Ook hier zijn (sterk) verhoogde geluidsniveaus vastgesteld, tot meer dan 75 dB ter hoogte van de E40 en tot 65-69 dB in aansluiting met de E40. Gezien ook het deelgebied Afsnee Zuid gelegen is in aansluiting met de E40 worden ook hier (sterk) verhoogde geluidsniveaus waargenomen. Binnen het deelgebied Basseveld reikt de 55 dB contour van het wegverkeer van de grotere wegen niet tot binnen het deelgebied.

Door uitvoering van het planvoornemen zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie bijkomende geluidsemissies te verwachten in de zone waar bijkomende industriële activiteiten voorzien worden binnen het deelgebieden Drongen I. Deze geluidsemissies zijn afkomstig van de bijkomende industriële activiteiten zelf én geluid afkomstig van het bijkomend gegenereerd verkeer. Wat betreft de bedrijvigheid zelf, dienen de geldende Vlare-normen te worden gevolgd. Hier zijn milderende maatregelen aan de bron hoofdzakelijk op projectniveau te nemen (die hoofdzakelijk niet binnen het GRUP geregeld worden). Door middel van buffering van de bedrijfsactiviteiten ten aanzien van de woningen kunnen toch ook maatregelen genomen worden op planniveau. Op basis van het huidige geluidsklimaat en kengetallen voor het inschatten van de toekomstige toestand, kan bijgevolg bepaald worden in welke zones mogelijk (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn. Voor het deelgebied Drongen I kan voor de gewenste uitbreiding van de 4 bedrijven die een planologisch attest hebben verkregen, hiervoor ook beroep worden gedaan op gegevens uit het MER horende bij de aanvraag van dit planologisch attest.

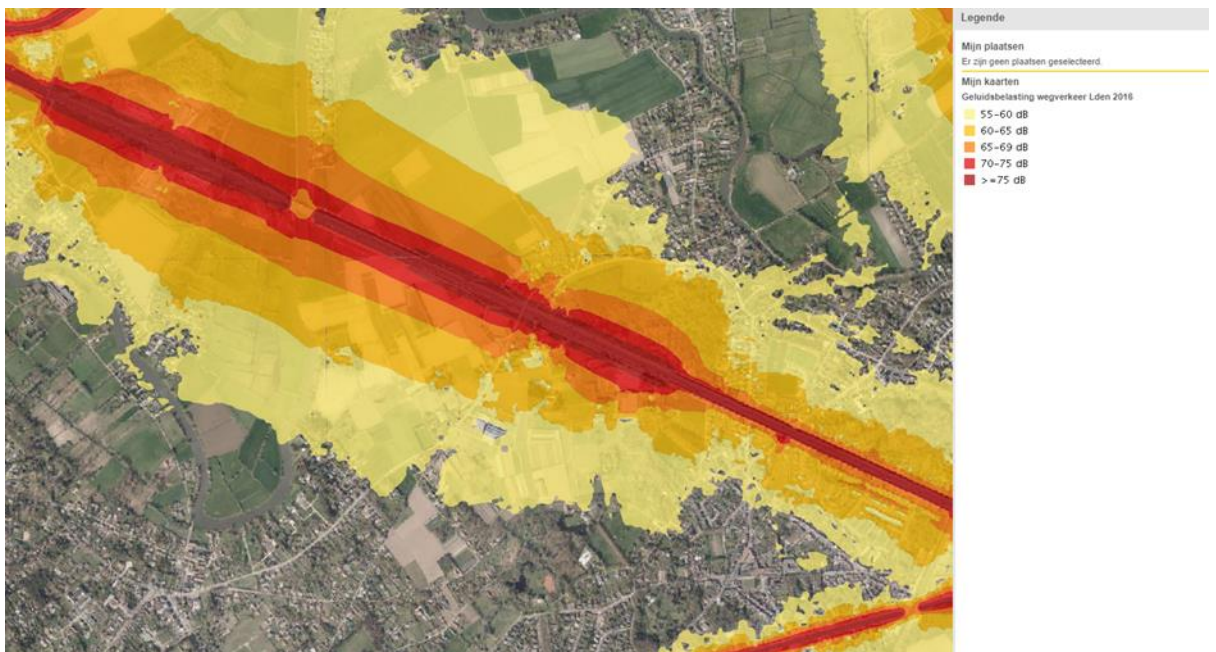
De geluidsemissies die gepaard gaan met het bijkomend verkeer kunnen berekend worden op basis van de verwachte bijkomende verkeersbewegingen.

Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek zijn ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie geen bijkomende geluidsemissies te verwachten, de huidige landbouwpercelen kunnen er behouden worden. Voor Afsnee Zuid geldt dat ten aanzien van de juridische referentiesituatie waarin het deelgebied bestemd is als zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw er evenmin negatieve effecten te verwachten zijn. Mogelijke effecten kunnen zelfs positief zijn, gezien in de huidige bestemming de bouw van een onderzoekscentrum mogelijk is, waarbij bijkomende geluidsemissies niet uit te sluiten zijn (oa. ten gevolge van personeelsverplaatsingen). Door uitvoering van het planvoornemen komen deze te vervallen. Indien binnen het planvoornemen een bouwkader zou afgebakend worden (of indien een deel van de huidige bestemming met bijhorende bouwmogelijkheden behouden wordt), zullen mogelijke effecten in de geplande situatie in een worst-case vergelijkbaar zijn met de huidige juridische referentiesituatie. Voor dit deelgebied zal de discipline geluid dan ook niet verder onderzocht worden.

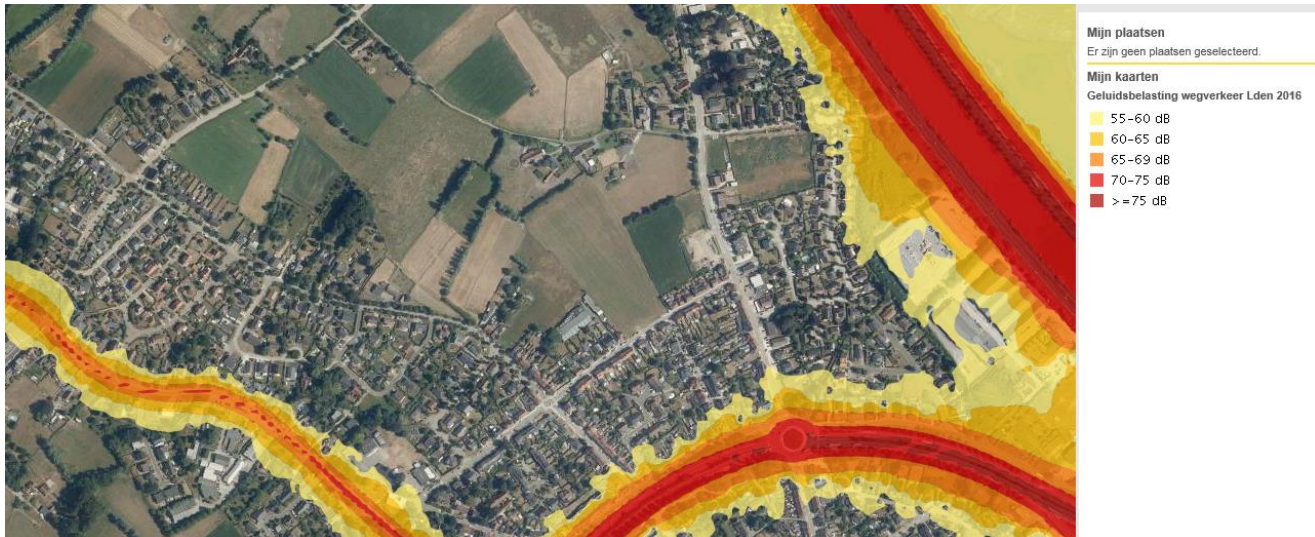
Hetzelfde geldt voor het deelgebied Bassebeek. In de juridische referentiesituatie is het woonontwikkelingsgebied reeds ingevuld, waardoor het aantal verkeersbewegingen hoger zou zijn dan in de nu geplande toestand. Ook hier kunnen dus (beperkt) positieve effecten verwacht worden door uitvoering van het planvoornemen. Ook voor dit deelgebied zal de discipline geluid niet verder onderzocht worden.



figuur 5-10: strategische geluidsbelastingkaart wegverkeer Lden (2016) ter hoogte van Drogen I



figuur 5-11: strategische geluidsbelastingkaart wegverkeer Lden (2016) ter hoogte van Afsnee Zuid



figuur 5-12: strategische geluidsbelastingkaart wegverkeer Lden (2016) ter hoogte van Bassebeek

5.8.9.2 Nader te onderzoeken

Effecten van bijkomende geluidsemissies binnen het deelgebied Drongen I, vooral ten aanzien van de aanwezige woningen.

5.8.9.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

In kader van het MER “Uitbreiding bedrijventerrein Booiebos” werden in de omgeving van deelgebied Drongen I geluidsmetingen uitgevoerd ter hoogte van 2 woningen gelegen in de Noordhoutstraat om het huidige omgevingsgeluid in beeld te brengen. Op basis van deze immissiemeting werd in het MER “Uitbreiding bedrijventerrein Booiebos” nagegaan of er momenteel voldaan is aan de milieukwaliteitsnormen conform VLAREM II. Op basis hiervan werd nagegaan worden of er nog ruimte is voor bijkomende geluidsinvulling.

Mogelijke effecten ten gevolge van de voorziene uitbreiding in deelgebied Drongen I en ten gevolge van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg zullen besproken worden op basis van de resultaten van het MER “Uitbreiding bedrijventerrein Booiebos”. Het huidige planvoornemen maakt echter meer mogelijk dan enkel de uitbreiding ter hoogte van de 4 bedrijven die een planologisch attest verkregen hebben. Door herstructurering op het huidige bedrijventerrein kunnen ook mogelijkheden gecreëerd worden voor (interne) uitbreidingen. Echter, gezien deze uitbreidingen niet tot gevolg hebben dat de afstand tot de dichtst bij gelegen woningen verkleint en gezien er altijd dient voldaan te worden aan de geldende voorwaarden, worden er hiervan geen aanzienlijke toenames in geluidsemissies verwacht. Wel kunnen een aantal aandachtspunten geformuleerd worden, vb. inzake de ligging van gezamenlijke wachtparkings voor vrachtwagens.

In het kader van dit plan-MER wordt voor verkeer (in eerste instantie) geen geluidsmodellering voorzien. De effecten van het planvoornemen – wegverkeer – worden op semi-kwantitatieve wijze ingeschat:

Op basis van de vergelijking van de verkeerscijfers per dagdeel tussen de referentie- en de geplande toestand, aangeleverd door de deskundige mobiliteit, kan de te verwachten geluidsimpact per relevant wegsegment eenvoudig ingeschat worden, uitgaande van het logaritmisch verband tussen verkeersintensiteit en verkeersgeluid. Merk op dat inzake verkeer voor een beperkt negatief effect (effectscore -1) al een verkeerstoename met ca. 25% nodig is. Onder de 1 dB toename is het effect van plan/project te klein om milderende maatregelen voor te stellen. Een aftoetsing aan de

gedifferentieerde referentiewaarden is ook weinig zinvol, enkel om een slechte referentiesituatie in beeld te brengen.

Indien blijkt dat de toename van het verkeer gerelateerd aan voorliggend planvoornemen een effect op de geluidsimmissie > 1 dB(A) met zich meebrengt zullen de effecten op het omgevingsgeluid tgv de realisatie van het planvoornemen voor wat betreft de gewijzigde verkeersintensiteiten kwantitatief worden uitgewerkt en wordt er wel een toetsing aan de gedifferentieerde referentiewaarden doorgevoerd.

5.8.10 Mens- hinder (gezondheid)

5.8.10.1 Eerste beoordeling

Het huidige **geluidsklimaat** is beknopt besproken in de discipline geluid. Hieruit blijkt reeds dat de verkeersemmissies afkomstig van de E40 sterk bepalend zijn voor het huidige geluidsklimaat in en in de omgeving van de deelgebieden Drongen I en Afsnee Zuid. Binnen het deelgebied Bassebeek zijn momenteel geen relevante geluidsemmissies afkomstig van grotere wegen.

Blootstelling aan omgevingsgeluid kan leiden tot hinderbeleving en slaapverstoring. Echte gezondheidsrisico's (hart- en vaatziekten, verhoogde bloeddruk) treden redelijkerwijze pas op bij etmaal-waarden van 65 dB(A) of meer. Door uitvoering van het planvoornemen kan een geluidstoename niet uitgesloten worden binnen het deelgebied Drongen I, waardoor dit meer in detail zal onderzocht worden in de verdere milieubeoordeling. Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek wordt geen relevante geluidstoename verwacht, waardoor dit aspect ook niet verder onderzocht wordt in de discipline Mens-gezondheid.

Met betrekking tot de potentiële gezondheidseffecten van **luchtverontreiniging** kan blootstelling aan hoge dosissen NO₂ en fijn stof (PM10 en PM2,5) leiden tot verlaagde longfunctie en een toename van luchtwegklachten. Fijn stof kan tevens carcinogene stoffen bevatten. Er zijn geen eenduidige drempelwaarden, maar bij een ernstige overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zijn gezondheidsrisico's te verwachten. Gezien een toename aan luchtmissies niet kan uitgesloten worden binnen het deelgebied Drongen I door uitvoering van het planvoornemen ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie, wordt dit verder onderzocht in de verdere milieubeoordeling. Binnen de deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek wordt geen relevante toename van de luchtverontreiniging verwacht, waardoor dit aspect ook niet verder onderzocht wordt in de discipline Mens-gezondheid.

Bijkomende verlichting is niet uitgesloten en kan zorgen voor **lichthinder** ter hoogte van de woningen.

In de omgeving van deelgebied Drongen I zijn enkele kwetsbare functies gelegen:

- langs de Kloosterstraat:
 - Woonzorgcentrum Leihome Gent, op ca. 190 m van het deelgebied;
 - Vrije basisschool De Rozemarijn (buitengewoon kleuter- en basisonderwijs), op ca 270 m van het deelgebied
- langs de Baarledorpstraat:
 - Vrije Basisschool Don Bosco, op ca. 432 m van het deelgebied;
 - Instituut voor buitengewoon secundair Onderwijs Binnenhof, op ca. 420 m van het deelgebied
- Langs de Baarleboslaan
 - Basisschool van het Gemeenschapsonderwijs – Mijlpaal, op ca. 290 m van het deelgebied

Binnen het deelgebied Drogen I is binnen het huidige industriegebied reeds verlichting aanwezig. Door herstructurering en uitbreiding van het huidige industriegebied valt bijkomende verlichting niet uit te sluiten. Binnen Afsnee Zuid en Bassebeek wordt zowel ten aanzien van de feitelijke als juridische referentiesituatie geen relevante bijkomende verlichting verwacht.

Bijkomende verlichting binnen Drogen I kan zorgen voor negatieve effecten op de voorkomende fauna en zorgen voor lichthinder ter hoogte van nabije woningen. De mogelijke effecten zullen besproken worden onder de discipline biodiversiteit. Mogelijke effecten van lichthinder zullen verder besproken worden.

5.8.10.2 Nader te onderzoeken

De mogelijke effecten van geluids- en lichthinder en luchtverontreiniging op de gezondheid van de mens zullen besproken worden in het MER voor het deelgebied Drogen I.

5.8.10.3 Effectvoorspelling en -beoordeling

Het aspect gezondheid vertoont een grote interactie met de disciplines geluid en lucht. In de discipline mens ligt de focus op de effecten op de gezondheid van de mens, waarbij oa. de bewoningsdichtheid een belangrijke factor is.

Conform het richtlijnenboek (februari 2017) omvat de discipline mens-gezondheid 4 stappen:

1. Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
2. Identificatie van potentieel relevante milieustressoren;
3. Inventarisatie van de stressoren;
4. Beoordeling van de gezondheidsimpact.

Voor stap 2 zijn er twee mogelijke bronnen van milieu-stressoren: de nieuwe/uitgebreide bedrijvigheid zelf en het verkeer. T.a.v. de bedrijvigheid kan gesteld worden dat de lucht- en geluidsemissies van de bedrijvigheid op planniveau niet kunnen ingeschat worden maar dat, indien deze op vergunningsniveau voldoen aan de Vlaremnormen, geen significante gezondheidseffecten in de (bewoonde) omgeving te verwachten zijn. M.b.t. verkeer zijn volgende stressoren relevant:

- Luchtpolluenten NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (emissies van verbranding van motorbrandstof en slijtage van banden en remmen) (elementair koolstof (EC) is in principe ook een belangrijke stressor, maar hiervoor bestaan voorsnog geen algemeen aanvaarde normen of grenswaarden)
- Geluidshinder

Voor lucht worden de luchtmissies berekend in de discipline lucht (met IFDM Traffic en/of CAR Vlaanderen) in de zones/wegsegmenten t.h.v. bewoning getoetst aan de GAW (gezondheidskundige advieswaarden). Voor NO₂ en PM₁₀ bedraagt de GAW 20 µg/m³ en voor PM_{2,5} 10 µg/m³ (deze GAW zijn dus dubbel zo streng als de overeenkomstige Vlarem-normen waaraan getoetst wordt in de discipline lucht).

T.a.v. geluidshinder wordt getoetst aan de streefwaarden voor geluid van de WHO die als GAW fungeren:

- L_{den}: 53 dB(A)
- L_{night}: 45 dB(A)

De beoordelingscriteria voor de gezondheidseffecten van het plan zijn:

- Mate van wijziging van de luchtmissie t.h.v. bewoning, in % van de GAW;

- Mate van wijziging van het Lden-niveau t.h.v. bewoning in % van gedifferentieerde referentiewaarde voor nieuwe woonontwikkelingen

Hier wordt onderstaand significantiekader op toegepast. Voor lucht is dit kader conform het richtlijnenboek mens-gezondheid, waarbij de oorspronkelijke effectscore (de “tussenscore”) afgezwakt, behouden of versterkt wordt afhankelijk van het absoluut immissieniveau in de geplande toestand. Voor geluid geeft het richtlijnenboek geen specifiek significantiekader, maar wordt voorgesteld om op analoge wijze +/- 1, 3 en 10% van 55 dB(A) als klassegrenzen te nemen.

Tabel 5-13: beoordelingskader discipline Mens-gezondheid (lucht- en geluidsimmissies)

Wijziging t.o.v. referentiesituatie (in % GAW/populatie)	Tussenscore	Gem immissie na <80% GAW eindscore	Gem immissie na 80-100% GAW eindscore	Gem immissie na >100% GAW eindscore	Score wijziging Lden
$x \leq -10\%$	+3	+3	+3	+2	+3
$-10\% < x \leq -3\%$	+2	+3	+2	+1	+2
$-3\% < x \leq -1\%$	+1	+2	+1	0	+1
$-1\% < x \leq 0\%$	0	+1	0	-1	0
$0\% < x \leq +1\%$	0	0	0	-1	0
$+1\% < x \leq +3\%$	-1	0	-1	-2	-1
$+3\% < x \leq +10\%$	-2	-1	-2	-3	-2
$x > +10\%$	-3	-2	-3	-3	-3

5.8.11 Klimaat

Door uitvoering van het planvoornemen vindt geen aanzienlijke biotooppinname plaats (er worden ten aanzien van de feitelijke referentiesituatie hoofdzakelijk landbouwpercelen ingenomen). Het planvoornemen heeft daarnaast ook geen bepalende of aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.

Daar waar bijkomende verharding en/of bebouwing binnen het plangebied mogelijk wordt, komen hoofdzakelijk geen overstromingsgevoelige gronden voor, enkel een beperkt deel in het noorden van het deelgebied Drongen I in de omgeving van de Merebeek is gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. De mogelijke uitbreiding van het industrieterrein ligt hier buiten. Bebouwing en verharding kunnen een potentiële invloed uitoefenen op overstromingszones. Zowel direct als indirect. Er liggen geen signaalgebieden in het studiegebied. Het planvoornemen heeft in principe geen aanzienlijke impact op het ontwikkelen van nieuwe overstromingsgevoelige zones.

Het planvoornemen is niet van die aard (beperkt bijkomend verkeer, verwarmingsemissies gebouwen) dat er een relevante impact op broeikasgassen wordt verwacht. Een impact wordt niet op bovenlokaal niveau verwacht.

- In de disciplines die nog verder worden onderzocht wordt tevens de klimaatreflex op lokaal niveau toegepast.

5.8.12 Veiligheid

Binnen het huidige industriegebied is 1 hoogdrempelig en 1 laagdrempelig Seveso-bedrijf gelegen. Binnen de zone voor bedrijvigheid wordt in het deelgebied Drongen I de ontwikkeling van bijkomende Seveso-bedrijven niet uitgesloten.

In het GRUP zal een RVR-toets worden uitgewerkt. In het MER wordt bijgevolg een verdere uitwerking van het aspect veiligheid niet relevant geacht.

Binnen het deelgebied Drongen I loopt van zuidwest naar noordoost een hoogspanningslijn.

6 Bijlagen

1. Planologisch attest (MB 17 juli 2019)