

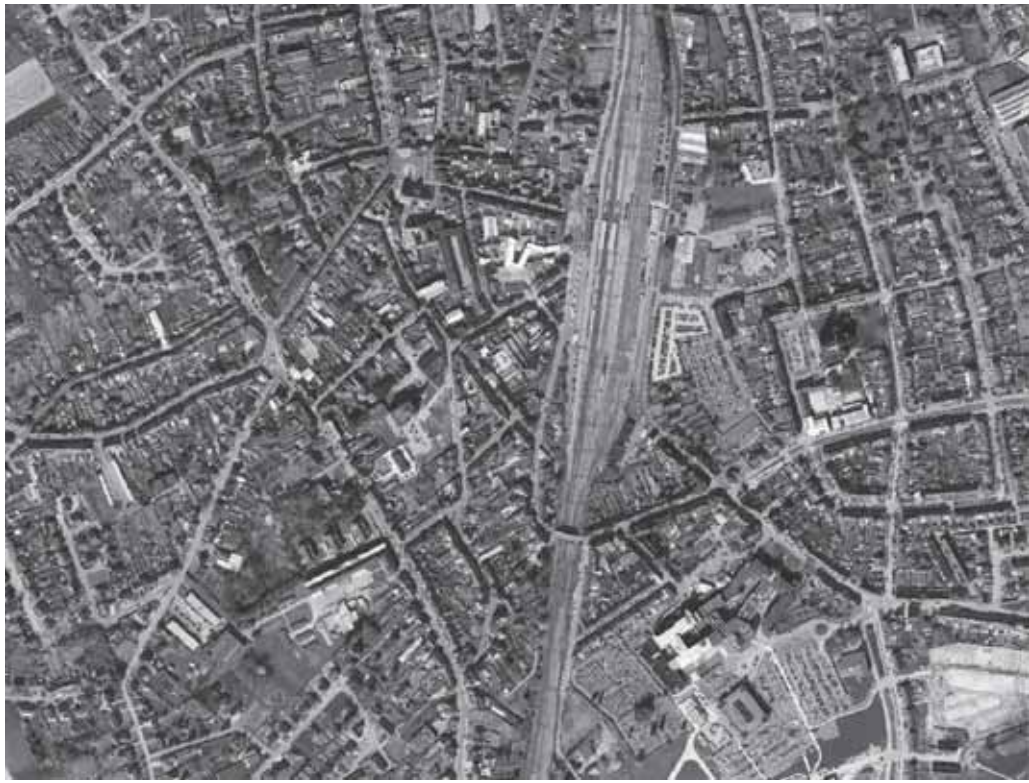
SOLVA
regio | project | partner

STAD ZOTTEGEM

SCOPINGNOTA

SEPTEMBER 2020

RUP SANITARY



DOSSIERSAMENSTELLING
Scopingnota
Procesnota

VERSIES
1.0 25/09/2020

OPDRACHTGEVER
Stad Zottegem
Contactpersoon: Filip Schepens
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM
Tel: 09/364 65 02
filip.schepens@zottegem.be

OPDRACHTHOUDER
SOLVA
Projectteam: Fabian Debeer, Alexander De Wit, Yiqiao Wang
Gentsesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM
Tel: 053/64 65 24
fabian.debeer@so-lva.be

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat de startnota van onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan ter inzage van het publiek heeft gelegen van 11/06/2019 tot 09/08/2019.
Op bevel,

De algemeen directeur,
Koen CODRON

De burgemeester,
Jenne DE POTTER

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan ter inzage van het publiek heeft gelegen van tot
Op bevel,

De algemeen directeur,
Koen CODRON

De burgemeester,
Jenne DE POTTER

In zijn ontwerpversie gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van

Op bevel,

De algemeen directeur,
Koen CODRON

De voorzitter van de gemeenteraad,
Peter LAGAERT

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van

Op bevel,

De algemeen directeur,
Koen CODRON

De voorzitter van de gemeenteraad,
Peter LAGAERT

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 7
1.1 ALGEMEEN 7
1.2 AANLEIDING TOT OPMAAK EN DOELSTELLING VAN HET RUP 7
1.3 AFBAKENING PLANGEBIED 8
1.4 REIKWIJDTE 8
1.5 DETAILLERINGSGRAAD 8
1.6 ALTERNATIEVEN VOOR HET PLANGEBIED 8

2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED 10
2.1 SITUERING VAN DE STAD ZOTTEGEM IN DE REGIO 10
2.2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MESONIVEAU 10
2.3 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MICRONIVEAU 10

3 PLANNINGSCONTEXT 12
3.1 INLEIDING 12
3.2 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN 12
3.3 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN 14
3.4 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ZOTTEGEM 15

4 JURIDISCHE CONTEXT 21
4.1 PLANOLOGISCH-STEDENBOUWKUNDIG 21
4.2 ANDERE SECTORALE WETGEVING 26

5 BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND 36
5.1 PLANGEBIED 36
5.2 RUIMERE STRUCTUUR VAN HET PLANGEBIED 39

6 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 41
6.1 ALGEMEEN 41
6.2 PROBLEEMSTELLING 41
6.3 PLANGEBIED 41
6.4 GRAFISCH PLAN EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN 48

7 AFWIJKEN VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN 49
7.1 INLEIDING 49
7.2 MOTIVATIE 50

8 DECRETALE BEPALINGEN 51
8.1 WATERTOETS 51
8.2 RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE 62
8.3 ARCHEOLOGISCH VOORONDERZOEK 62
8.4 LIJST MET OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN 62
8.5 RUIMTEBALANS 63

9 SCREENING VAN DE PLAN-MER-PLICHT 64
9.1 INLEIDING 64
9.2 BEPALEN VAN DE PLAN-MER-PLICHT 64
9.3 NULALTERNATIEF EN REFERENTIESITUATIE 65
9.4 VOORGENOMEN PLANOPTIES BINNEN HET PLANGEBIED 66
9.5 POTENTIËLE MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN 67
9.6 OVERIGE ASPECTEN EN GLOBALE CONCLUSIE 72

10 BIJLAGEN 74

LIJST VAN AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 Situeringskaart 10
Afbeelding 2 Schematische weergave van de ruimtelijke visie van Zottegem 19
Afbeelding 3 Schematische weergave van de gewenste nederzettingsstructuur van Zottegem 20

Afbeelding 4 PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem’ met aanduiding plangebied RUP Sanitary 23
Afbeelding 5 Fysische structuur plangebied, bouwblok 36
Afbeelding 6 Invulling plangebied 37
Afbeelding 7 Ontsluittingsstructuur 37
Afbeelding 8 Zicht op de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (Trapstraat) 38
Afbeelding 9 Zicht op het administratief centrum Sanitary en stoomketelmuseum (Gustaaf Schockaertstraat) 38
Afbeelding 10 Zicht op de rijkswachtershuisjes en parking Sanitary (Gustaaf Schockaertstraat) 39
Afbeelding 11 Zicht op de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (Molentraat) 39
Afbeelding 12 Volumeverhouding site Sanitary 42
Afbeelding 13 Relaties tussen bouwvolumes site Sanitary 42
Afbeelding 14 Ruimtelijke analyse interne randafwerking site Sanitary 43
Afbeelding 15 Gewenste ruimtelijke interne randafwerking site Sanitary 44
Afbeelding 16 Ontsluiting traag verkeer 45
Afbeelding 17 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer 45
Afbeelding 18 Ontsluiting brandweer 45
Afbeelding 19 Situering ondergrondse parking onder cultuurcentrum 46
Afbeelding 20 Situering bovengrondse parking aan Molenstraat 46
Afbeelding 21 Inrichtingsplan 47

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1 Bestemmings- en ruimtelijke uitvoeringsplannen 21
Tabel 2 Inventaris bouwkundig erfgoed 26
Tabel 3 Gebouwen opgenomen in de archeologische zone ‘Historische kern van Zottegem’ (ID 11931) 27
Tabel 4 Wegen 30
Tabel 5 Biologische waarderingskaart 34
Tabel 6 Watertoets 52
Tabel 7 Ruimtebalans (m^2) 63
Tabel 8 Huidige luchtkwaliteit 2013 (ATMOSYS) 71

LIJST VAN KAARTEN

Kaart 1 Orthofoto 2017 11
Kaart 2 Gewestplan 24
Kaart 3 BPA ‘Sanitary’ 25
Kaart 4 Onroerend erfgoed 31
Kaart 5 Bodemkaart 32
Kaart 6 Natuur & landbouw 33
Kaart 7 Buurt- en voetwegen 35
Kaart 8 Bestaande feitelijke toestand 40
Kaart 9 Overstromingsgevoelige gebieden 2017 55
Kaart 10 Infiltratiegevoelige gebieden 56
Kaart 11 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden 57
Kaart 12 Erosiegevoelige gebieden 58
Kaart 13 Erosiegevoeligheid 2018 59
Kaart 14 Winterbed 60
Kaart 15 Hellingenkaart 61

1 INLEIDING

1.1 ALGEMEEN

Het stadsbestuur van Zottegem heeft SOLVA op 4 juni 2018 aangesteld voor de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Sanitary'.

Het RUP wordt opgemaakt overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Artikel 2.2.5 §1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt de inhoud van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De volgende onderdelen dienen opgenomen te worden in het plan:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake bestemming, inrichting en/of beheer;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het RUP en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van plan-MER, passende beoordeling, VR, ...;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot planschadevergoeding, planbatenheffing of een compensatie in de zin van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid.

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een nieuw decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden.

Overeenkomstig artikel 2.2.1. §1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gaat het om een geïntegreerd planningsproces: de effectbeoordelingen worden tijdens het ruimtelijk planningsproces procedureel en inhoudelijk geïntegreerd in hetzelfde proces. De integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het geïntegreerde planningsproces (zie artikel 2.2.4. §1) bestaat uit vijf fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in een van de volgende documenten:

- de startnota,
- de scopingnota,
- het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan,
- het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan,
- het definitieve ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het voorliggend document betreft de scopingnota.

1.2 AANLEIDING TOT OPMAAK EN DOELSTELLING VAN HET RUP

De belangrijkste administratieve functies van de stad Zottegem zijn geconcentreerd op de site Sanitary aansluitend op het stadscentrum. De site Sanitary huisvest het administratief centrum Sanitary, de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (SABK) en een afdeling van de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans (SAMWD). In de directe omgeving van de site Sanitary komen diverse andere functies voor zoals het Koninklijk Atheneum Zottegem, het station van Zottegem, het AZ Sint-Elisabeth Zottegem, enzovoort.

Gezien de centralisatie van deze voornaamste functies en de ligging binnen de stadskern dat tevens deel uitmaakt van het stedelijk gebied, wenst het

stadsbestuur van Zottegem deze site nog verder op te laden met stedelijke functies om zo zijn positie in de kern te versterken. Het stadsbestuur wenst deze locatie uit te breiden met een nieuw cultuurcentrum en een gecentraliseerde Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans.

De vooropgestelde locatie site Sanitary is momenteel onderhevig aan de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd door het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Sanitary' dat weinig perspectief biedt voor de vestiging van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans. Om deze ontwikkelingen planologisch mogelijk te maken dient het bestaande BPA opgeheven te worden door voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Het RUP dient tegelijkertijd als instrument om de goede ruimtelijke kwaliteit van toekomstige projecten te waarborgen.

1.3 AFBAKENING PLANGEBIED

De afbakening gebeurt aansluitend aan de intekening opgenomen in het BPA 'Sanitary' (M.B. 30 maart 2007), opdat het volledige BPA wordt opgeven. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van 3,73 ha.

1.4 REIKWIJDTE

De reikwijdte van het RUP betreft het binnengebied gevormd door de Trapstraat in het noordoosten, de Gustaaf Schockaertstraat in het oosten, de Burgemeester Firmin De Meyerstraat in het zuiden, de Meerlaan in het westen en de Molenstraat in het noordwesten. Het betreft het volledige plangebied van het BPA 'Sanitary'. De meest voorkomende bestemmingen in het BPA zijn de zone voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, de woonzone, de zone voor koeren en hovingen, en openbare wegenis.

1.5 DETAILLERINGSGRAAD

Het RUP Sanitary is een juridisch-planologisch initiatief op gemeentelijk niveau. In dit RUP wordt er, daar waar mogelijk, gewerkt op het niveau van de kadastrale percelen, in functie van het vastleggen van bestemmings-, inrichtings- en beheervoorschriften.

De detailleringsgraad van het RUP is hoger dan de detailleringsgraad van het gewestplan.

1.6 ALTERNATIEVEN VOOR HET PLANGEBIED

1.6.1 LOCATIEALTERNATIEF

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan die voorzien in het basisalternatief.

De realisatie van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans op de site Sanitary beoogd de versterking van de stedelijke functies op één plaats. De site Sanitary huisvest al verschillende administratieve en culturele functies. De uitbreiding van deze site met bovenstaande functies maakt van dit gebied een belangrijke pool binnen de stad.

Het uitvoeren van een locatiealternatief betekent dat dit gebied niet meer verder wordt versterkt met de voorziene (culturele) functies en dat de te ontwikkelen functies op een andere plaats moet worden uitgevoerd. Gezien het stadsbestuur al ruime investeringen heeft gedaan om onder meer de voormalige historische textielfabriek Sanitary om te vormen tot een administratief centrum waar het gros van de stedelijke administratieve functies in zijn ondergebracht en een deel van de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunsten op dezelfde site wordt opgevangen, wordt gepleit om deze locatie te behouden voor de ontwikkeling van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans. Het voorzien van het nieuw cultuurcentrum, Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans en eventuele andere voorzieningen gebundeld met de reeds bestaande gemeenschapsvoorzieningen draagt bij tot de bundeling van een levendige stad. Daarbij voldoet de locatie aan de visie van de ontwikkelingen in de stedelijk gebieden (zie 3.2.1 Zottegem als behoorlijk goed uitgeruste

kleine stad op provinciaal niveau). Er zijn geen locatiealternatieven onderzocht.

2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

2.1 SITUERING VAN DE STAD ZOTTEGEM IN DE REGIO

- KAART ORTHOFOTO 2017

De stad Zottegem is een kleine stad gelegen in het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen. De stad situeert zich ten zuiden van het stadsgewest Gent langs de assen Gent-Geraardsbergen (N42) en Aalst-Oudenaarde (N46). Ze is omgeven door de buurgemeenten Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem in het noorden en Herzele in het oosten. De zuidelijke grens wordt gevormd door de gemeenten Lierde en Brakel. Zwalm en Gavere zijn de westelijke buurgemeenten.

De huidige gemeente Zottegem is ontstaan door de fusie van 11 gemeenten. In 1971 fusioneerden Zottegem, Elene, Leeuwergem, Grotenberge, Godveerdegem, Erwetegem, Sint-Goriks-Oudenhove, Strijpen en Velzeke-Ruddershove. Bij de fusieoperatie van 1977 kwamen daar delen van Oombergen en Sint-Maria-Oudenhove bij.

De fusiegemeente Zottegem heeft een totale oppervlakte van 5 665 ha. Op 1 januari 2018 telt de stad Zottegem 26 373 inwoners. De bevolkingsdichtheid bedraagt 466 inwoners per km^2.

Zottegem is gelegen in de 'Vlaamse Ardennen', één van de belangrijkste traditionele landschappen in Vlaanderen en wordt bepaald door een rij beboste getuigenheuvels met op de top limonietzanden en -zandstenen.



Afbeelding 1 Situeringskaart

2.2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MESONIVEAU

Het plangebied is gelegen ten zuiden van de Markt en het voormalige stadhuis (±250 m) en ten westen van het station Zottegem (±240 m). De oriëntering van het plangebied ligt evenwijdig met de spoorweg.

2.3 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MICRONIVEAU

Een beschrijving hiervan is terug te vinden in 1.4 Reikwijdte.



RUP SANITARY

ORTHOFOTO 2017

LEGENDE

REFERENTIE

grens plangebied

kadastrale percelen

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08

3 PLANNINGSCONTEXT

3.1 INLEIDING

Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan, een bijzonder plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze plannen zijn niet bindend voor de burger, maar bepalen wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's.

Door de opmaak van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt uitvoering gegeven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn bijgevolg essentieel om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken. De uitvoeringsplannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan.

Volgens artikel 2.1.19 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009 wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dient bovendien te kaderen in de gewenste ruimtelijke structuur van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.

In wat volgt, wordt het RUP 'Sanitary' gepositioneerd ten opzichte van de verschillende structuur- en beleidsplannen.

Met volgende structuurplannen en/of ruimtelijke ontwikkelingsplannen dient rekening gehouden te worden in de verdere ontwikkeling van het ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen,
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen,
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem.

3.2 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd op 23 september 1997 definitief goedgekeurd, op 12 december 2003 voor de eerste keer herzien en voor de tweede keer herzien op 17 december 2010. De Vlaamse Regering is op 28 januari 2011 het proces gestart dat moet leiden tot de vaststelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het BRV goed. De strategische visie is gericht op het beter benutten van het bestaande ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van de openruimte en wordt vertaald in 6 strategische doelstellingen. Het BRV bouwt voort op de robuuste krijtlijnen van het RSV.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat het streven naar openheid én stedelijkheid voorop, uitgedrukt als '**Vlaanderen: open en stedelijk**'. Met deze metafoor wenst het RSV een trendbreuk te realiseren die een versterking van het buitengebied beoogt en een versnippering ervan tegengaat door een optimaler gebruik en beheer van de stedelijke structuur.

Dit wordt vertaald in het concept van de **gedeconcentreerde bundeling** waarbij een selectieve concentratie wordt nagestreefd van de groei van wonen, werken en andere maatschappelijke functies in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied. Vanuit deze optie moeten de stedelijke gebieden worden versterkt waarbij er activiteiten worden geconcentreerd en gestimuleerd.

Volgende doelstellingen liggen aan de basis van de gewenste structuur:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;

- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

3.2.1 ZOTTEGEM ALS BEHOORLIJK GOED UITGERUSTE KLEINE STAD OP PROVINCIAAL NIVEAU

Zottegem is in het RSV geselecteerd als **'behoorlijk uitgeruste' kleine stad** op provinciaal niveau. De stad is gelegen buiten de Vlaamse Ruit, maar de delen die binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied gelegen zijn, behoren tot het stedelijke gebied. Deze stedelijke afbakeningslijn is bepaald door middel van een RUP opgemaakt door de provincie Oost-Vlaanderen. De stedelijke afbakeningslijn vormt de grens tussen gebieden waar stedelijke ontwikkeling gestimuleerd wordt en het buitengebied waar de bebouwingsvormen, natuur, landbouw en bos hun eigen groeiritme bezitten binnen de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het RSV. Het stedelijke gebied wordt gekenmerkt door een sterke morfologische stedelijke structuur met een goed functionerend stedelijk voorzieningenapparaat. In het buitengebied overweegt de open (onbebouwde) ruimte en wordt de ruimtelijke structuur bepaald door de natuurlijke en agrarische structuur, de nederzettingenstructuur en de infrastructuur.

3.2.2 DOELSTELLINGEN VOOR HET STEDELIJK GEBIED

In de stedelijke gebieden worden volgende doelstellingen nagestreefd:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten;
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid;
- het verminderen van ongeordend uitzwermen van functies.

3.2.3 DOELSTELLINGEN VAN HET BUITENGEBIED

Ten aanzien van het buitengebied worden volgende doelstellingen nagestreefd:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, natuur, wonen en het werken op het niveau van het buitengebied);
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten);
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.

3.2.4 NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De nederzettingsstructuur bestaat uit het samenhangend geheel van gehuchten, dorpen, linten en verspreide bebouwing in de open ruimte. Onder bebouwing worden zowel bedrijfs- of industriële gebouwen, recreatieve en toeristische bebouwing als bebouwing voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen begrepen. Er worden vier nederzettingstypes onderscheiden:

- **Kernen** (hoofddorpen en woonkernen) zijn eensluitend bebouwd door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen, enz. De kernen worden in de provinciale ruimtelijke structuurplannen bindend bepaald;

- **bebouwde perifere landschappen** bestaan uit verschillende verschijningsvormen. De onbebouwde ruimte is nog in belangrijke mate aanwezig, maar heeft een versnipperd voorkomen;
- **linten** vormen aan een of beide zijden van de straat een typische lineaire structuur die niet als woonkern wordt aangeduid;
- **verspreide bebouwing** is elke bebouwingsvorm die niet tot een van bovenstaande categorieën behoort.

3.3 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) werd op 18 februari 2004 definitief goedgekeurd en gedeeltelijk herzien op 18 juli 2012.

3.3.1 DEELRUIMTE 'ZUIDELIJK OPENRUIMTEGEBIED'

Volgens het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen is Zottegem gelegen in de deelruimte **'Zuidelijk Openruimtegebied'**. Dit gebied wordt als een landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang beschouwd. Het beleid is gericht op het leefbaar maken als openruimtegebied en het voorkomen van verdere verstedelijking. Er wordt uitgegaan van een versterking van de natuurlijke en toeristisch-recreatieve functie, het garanderen van de leefbaarheid van de landbouw en het versterken van de stedelijke kernen en de globale leefbaarheid van het openruimtegebied.

Het kleinstedelijk gebied Zottegem heeft een **beperkte centrale functie** die vooral door de nabijheid van Gent en Aalst wordt getemperd. Het is voornamelijk een verzamelplaats voor pendelaars. Het kleinstedelijk gebied moet als **woonstad** versterkt worden om de verdere verstedelijking van de open ruimte in dit deel van het Zuidelijk Openruimtegebied tegen te gaan.

De volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld:

- het **fysisch systeem** als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw. Het Land van Zottegem staat onder sterke verstedelijkingsdruk. De resterende lineaire doorkijken tussen de verstedelijkte banden moeten open blijven;
- behoud en versterking van het **hiërarchische spreidingspatroon** en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen;
- de kleine steden als **ontwikkelingspolen** in de regio;
- een ontsluitingssysteem gericht op de **leefbaarheid** van de stedelijk-economische structuur en op het **vrijwaren** van het rustig karakter van het buitengebied.

3.3.2 SELECTIE VAN HOOFDDORPEN EN WOONKERNEN

Hoofddorpen en woonkernen zijn die kernen in het buitengebied die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Ze vullen de stedelijke gebieden aan als centrale plaatsen op lokaal niveau.

Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Hoofddorpen onderscheiden zich van **woonkernen** omdat zij als een mogelijke locatie voor een lokaal bedrijventerrein worden beschouwd. Inzake wonen en voorzieningen is er echter geen verschil in de taakstelling tussen hoofddorpen en woonkernen.

In Zottegem zijn geen hoofddorpen geselecteerd. Volgende kernen zijn in het PRS als woonkern aangeduid:

- Sint-Maria-Oudenhove,
- Velzeke,
- Erwetegem,
- Elene,
- Leeuwergem.

3.3.3 PARTIËLE HERZIENING PRS

Naar aanleiding van de laatste herziening van RSV heeft het provinciebestuur Oost-Vlaanderen een partiële herziening van het PRS doorgevoerd. Op 18 juli 2012 is deze partiële herziening door de minister goedgekeurd.

Het PRS is slechts op een beperkt aantal punten gewijzigd en situeert zich nog steeds binnen het beleidskader dat door Vlaanderen in het RSV bepaald is. In grote lijnen bevat de herziening volgende punten:

- De taakstelling voor wonen en werken is geüpdatet: de termijn voor het ruimtelijk beleid is verlengd tot 2012 met een doorkijk naar 2020.
- Voor wonen en voor bedrijventerreinen zijn er cijfers gewijzigd, maar blijft de keuze gelden om nieuwe ontwikkelingen van wonen en werken meer in de stedelijke gebieden te situeren. Er wordt ook meer aandacht besteed aan een kwalitatief woonbeleid en er wordt rekening gehouden met de groeiende woonbehoefte van specifieke groepen (woonvormen voor ouderen, kleinere gezinnen, ...).
- Het beleid ten aanzien van kleinhandel is aangepast.

De herziening bevat geen specifieke aandachtpunten waar in voorliggend RUP aandacht aan besteed dient te worden.

3.4 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ZOTTEGEM

Zottegem beschikt sinds 22 april 2004 over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS).

In wat volgt worden de relevante elementen aangehaald met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van de stad Zottegem.

3.4.1 ALGEMEEN

De ruimtelijke visie op Zottegem werd in het structuurplan als volgt samengevat: Zottegem **'Poort tot de Vlaamse Ardennen'**. Zottegem wenst zich te versterken als stedelijk gebied in een prachtig ommeland. Het is de uitdaging voor Zottegem om van haar gemeente in alle opzichten een hoogwaardige woon- en werkgemeente te maken, waarin stedelijke dynamiek belangrijk blijft en waarbij de open ruimte als troefkaart wordt uitgespeeld.

3.4.1.1 BASISDOELSTELLINGEN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vertrekt van volgende basisdoelstellingen:

- ontwikkeling als kwalitatieve en leefbare woongemeente;
- stimulering van economische mogelijkheden;
- landschapsstructuren als basis;
- garandering van de leefbaarheid van grondgebonden landbouw;
- ondersteuning van toerisme en recreatie.

3.4.1.2 RUIMTELIJKE CONCEPTEN

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem werd naast de visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad, reeds een aantal ruimtelijke concepten vooropgesteld. Deze concepten laten toe om projectmatig aan ruimtelijke planning te doen en dienen als houvast voor de uitwerking van plannen en projecten op het terrein. De bundeling van deze concepten leidt tot gebalde en sterk geschematiseerde uitspraken voor het gewenste ruimtelijke beleid voor Zottegem.

De visie worden vertaald in volgende ruimtelijke concepten:

- **concept 1: de bundeling van stedelijke activiteiten binnen de stedelijke vierhoek van Zottegem;**
- concept 2: het voeren van een gedifferentieerd beleid t.a.v. de kernen buiten de stedelijke vierhoek;

- concept 3: de optimalisering en uitbreiding van verkeersaantrekkende functies op de N42;
- concept 4: bovenlokale wegenontsluiting van buitenaf;
- concept 5: het ontwikkelen van een groene gordel;
- concept 6: het maximaal behoud van de open randen t.o.v. de stedelijke vierhoek.

3.4.1.3 CONCEPT 1 BUNDELING VAN STEDELIJKE ACTIVITEITEN BINNEN DE STEDELIJKE VIERHOEK VAN ZOTTEGEM

De afbakening van het stedelijk gebied Zottegem is noodzakelijk om de ongeordende spreiding van functies en activiteiten in het buitengebied tegen te gaan. Het biedt ook de mogelijkheid om de open ruimte en de stedelijke ruimte van Zottegem duidelijker van elkaar te scheiden. Door een bundeling binnen het stedelijk gebied wordt een selectieve concentratie nagestreefd van de groei van wonen en werken in het stedelijk gebied van Zottegem.

Het stedelijk gebied van Zottegem kan opgesplitst worden in twee onderdelen:

- het meer verstedelijkt gebied met het centrum en Grotenberge;
- de woonkernen in het stedelijk gebied: Strijpen, Leeuwergem, Godveerdegem, Erwetegem.

De huidige ruimtelijke structuur vertoont vandaag een vergroeiing van Zottegem met de vijf deelgemeenten die rond Zottegem gelegen zijn, namelijk Strijpen in het westen, Leeuwergem in het noorden, Grotenberge in het oosten en Erwetegem en Godveerdegem in het zuiden. Door deze deelgemeenten met elkaar te verbinden ontstaat een vierhoek waarbinnen het stedelijk gebied van Zottegem gelegen is.

Er kan dus gesproken worden van **'de stedelijk vierhoek'**, waarvoor volgende doelstellingen geformuleerd kunnen worden:

- versterken van het kerngebied als handel- en dienstencentrum;
- streven naar inbreiding bij het stedelijk wonen;
- wonen aan de rand richten op de voorzieningen die het kerngebied aanbiedt;
- geen verzelfstandiging van de deelgemeenten gelegen in de vierhoek, maar het ondersteunen van een afhankelijkheid van Zottegem.

3.4.2 BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

3.4.2.1 STEDELIJKE KERN ZOTTEGEM

De stedelijke kern van Zottegem vormt duidelijk het **centrum** van de stad. Een as van woonverdichting en verlinting loop in noord-zuidrichting over de respectievelijke deelgemeenten Elene, Zottegem, Godveerdegem, Erwetegem en Sint-Maria-Oudenhove. De vroeger geïsoleerde kern van Grotenberge is vandaag zowel functioneel als morfologisch vergroeid met het centrum van Zottegem. In het centrum van de stad is een goed uitgebouwd handels- en voorzieningenapparaat aanwezig met bovenlokale aantrekkingskracht.

3.4.2.2 LANDELIJKE DORPEN

Met uitzondering van de stedelijke kern (Zottegem en Grotenberge), kunnen alle deelgemeenten getypeerd worden als landelijke dorpen. Het zijn woonkernen die grotendeels zelfvoorzienend zijn wat betreft elementaire behoeften. **Velzeke en Sint-Maria-Oudenhove** kennen het sterkst uitgebouwde voorzieningenapparaat. **Oombergen, Elene, Leeuwergem, Strijpen en Sint-Goriks-Oudenhove** zijn slechts gedeeltelijk zelfvoorzienend en zijn voor de rest aangewezen op de omliggende kernen. De kern van **Godveerdegem** sluit aan bij de stedelijke kern en kent zijn eigen voorzieningenapparaat langsheen de Langestraat. Voor heel wat activiteiten (onderwijs, administratieve diensten, ziekenhuis, handel, enzovoort) zijn de landelijke dorpen aangewezen op de stedelijke kern van Zottegem.

3.4.2.3 LINTBEBOUWING

Lintbebouwing zijn **totaal afhankelijke concentraties** die bestaan uit woningen, landbouwbedrijven en ambachtelijke activiteiten. Er kunnen twee soorten onderscheiden worden: enerzijds is er de lintbebouwing langs

verbindingswegen, anderzijds de meer verspreide lintbebouwing langsheen landelijke wegen. Deze verlinting heeft ervoor gezorgd dat deelgemeenten zoals Strijpen, Elene, Grotenberge, Godveerdegem, allen gelegen in de nabijheid van de stadskern van Zottegem, langzamerhand vergroeid zijn met het stedelijk gebied. Hierdoor is het stedelijk gebied minder duidelijk en vervaagd de begrenzing met het open gebied. Een specifieke woonstructuur treft men aan in het noordwesten van het grondgebied van Zottegem. Het betreft het gehucht 'Sonseide' dat bestaat uit diverse, eerder geïsoleerd gelegen woonlinten. Reeds in de 18de eeuw waren deze linten al aanwezig op deze plaats.

3.4.2.4 LANDELIJKE WOONCONCENTRATIES

Op bepaalde plaatsen kunnen een aantal **concentraties van verspreide bebouwing** gedetecteerd worden. Het zijn kleinere woonconcentraties in het landelijk gebied die vaak teruggaan op een historische agrarische kern. Het betreft volgende landelijke woonconcentraties: Ruddershove, Lippenhove, Uilenhoek, Nieuwege, Langendries, Boterhoek, Meileveld, Ten Bosse, Steenbergen, Rodestraat, Wolvenhoek.

3.4.2.5 STERK VERSPREIDE BEBOUWING

Deze vorm van bebouwing maakt een wezenlijk deel uit van de nederzettingsstructuur van de stad. Het patroon vormt een totale verspreiding met een hoge densiteit. Verschillende functies komen er in voor, zoals ambachtelijke bedrijvigheid, land- en tuinbouw, wonen, verblijfsrecreatie en (nuts)voorzieningen.

3.4.3 GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Het beleid is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van een stedelijke herstructurering, herwaardering en vernieuwing van het bestaand stedelijk weefsel en het creëren van een aanbod aan nieuwe woongelegenheden.

Binnen de gewenste nederzettingsstructuur voor Zottegem worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- het streven naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad in het stedelijk gebied, gericht op alle bevolkingsgroepen;
- het versterken van de multifunctionaliteit in het stedelijk gebied;
- het creëren van een kwalitatief woonmilieu binnen de stad, waarbij voldoende aandacht wordt besteed aan het opwaarderen van het bestaande weefsel;
- bij elk bouwproject voldoende aandacht besteden aan de ruimtelijke kwaliteit en een verantwoorde inpassing van het bestaande weefsel;
- het verstarren van de woningbouw (= geen additionele woningbouw) in het buitengebied door het tegengaan van een verdere wildgroei van lintbebouwing en verspreide bebouwing.

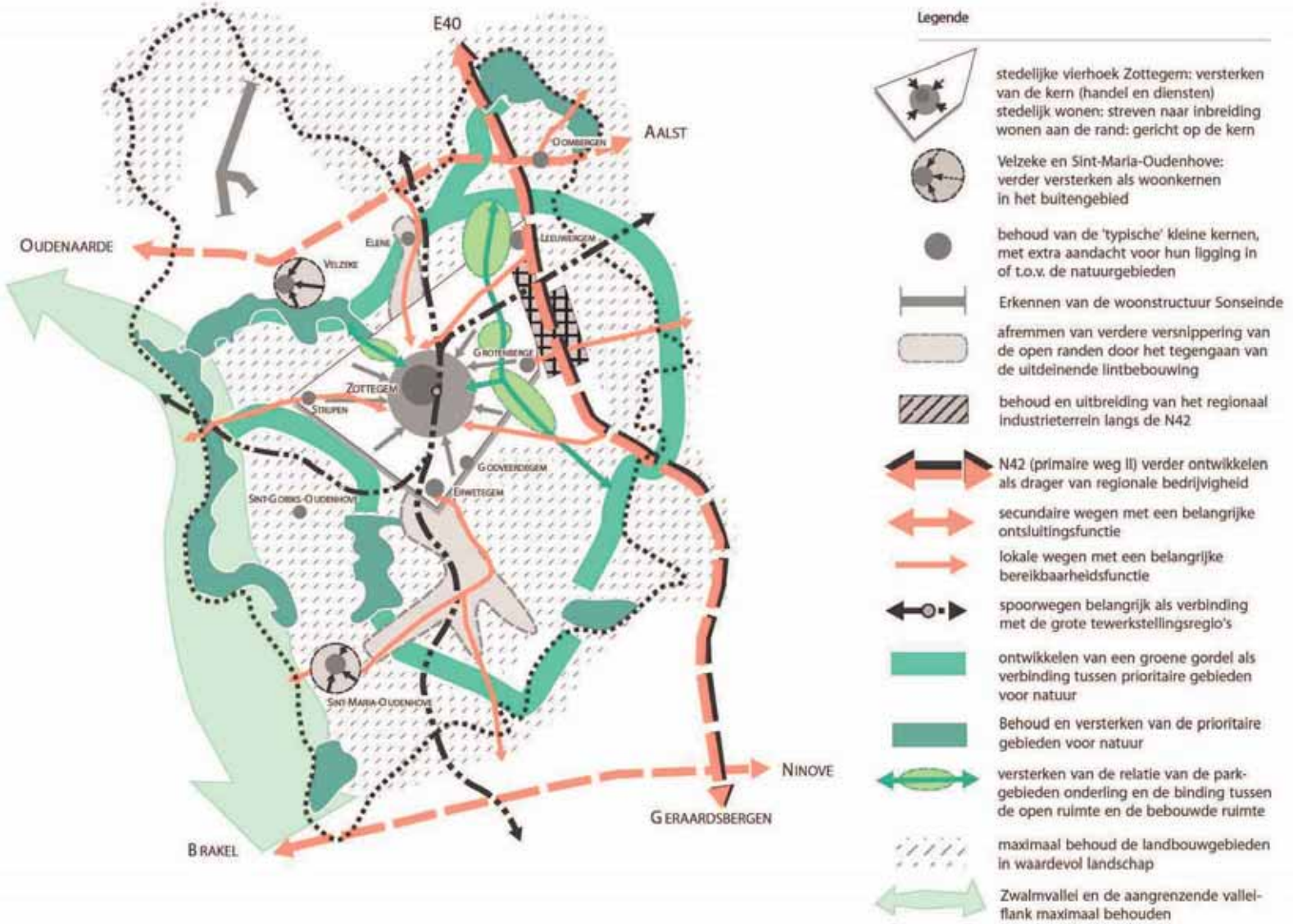
3.4.3.1 GEWENSTE STRUCTUUR STEDELIJKE VIERHOEK ZOTTEGEM

In Zottegem-centrum en de recente verkavelingen aan de rand is het beleid gericht op de ruimtelijk ondersteuning van de stedelijke herstructurering, herwaardering en vernieuwing van het bestaand stedelijk weefsel en het creëren van een aanbod aan nieuwe woongelegenheden. Dit is slechts mogelijk door een doorgedreven centrumversterkend beleid te voeren met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (het historisch karakter, bestaande natuurelementen, de sterke stedelijke voorzieningen, ...).

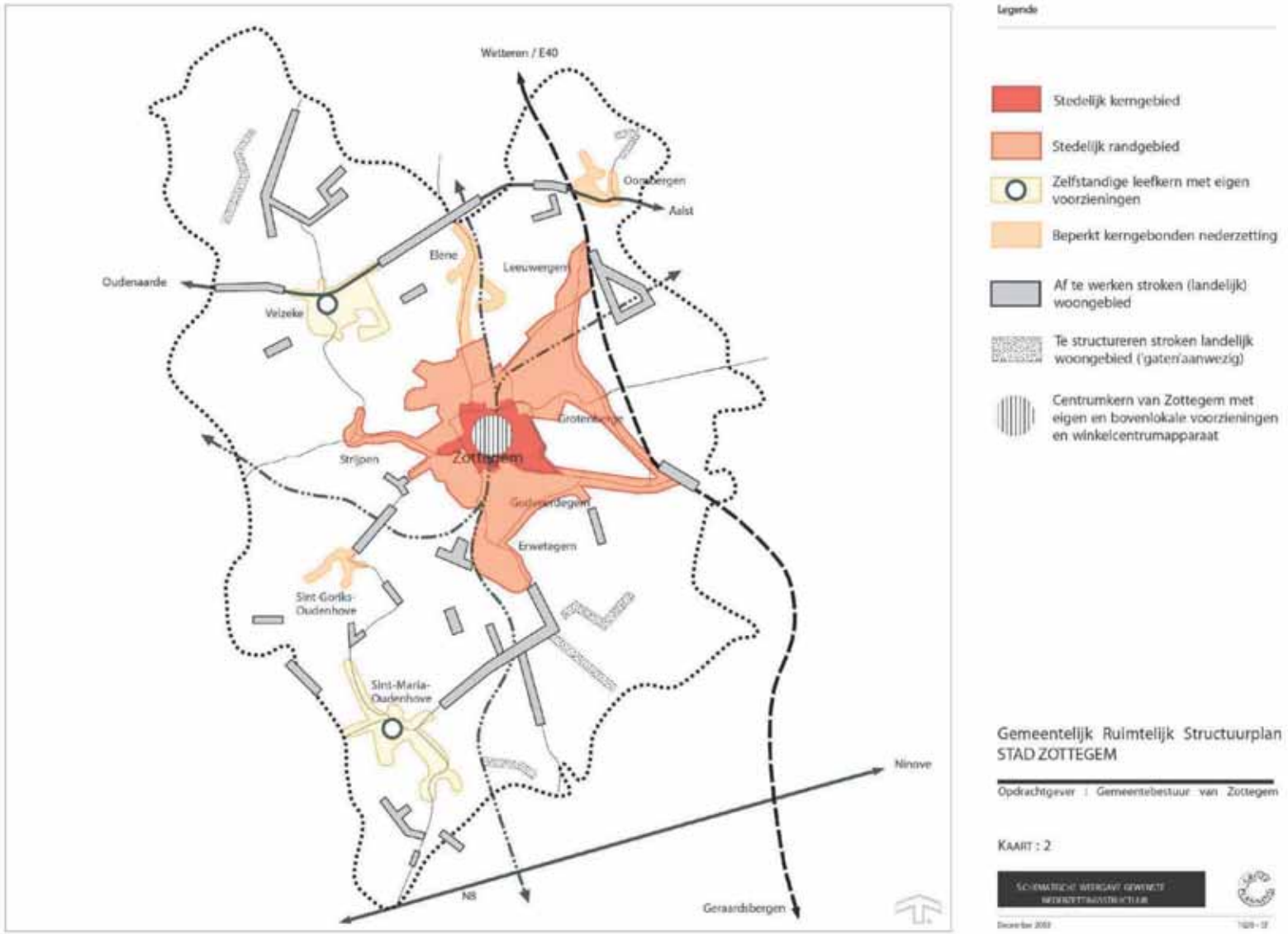
Om tegemoet te komen aan bovengenoemde doelstelling kan onder andere volgend ruimtelijke beleidselement naar voor worden gebracht:

- de (ver)nieuwbouw van woningen op terreinen die nu nog een andere bestemming hebben en die geschikt zijn voor de ontwikkeling van de woonbestemming. Dit betekent onder andere: het realiseren van **inbreidingsprojecten** in het stedelijk gebied of in de kernen van het buitengebied op sites waarvan de bestaande functie achterhaald is. Voor

Zottegem wordt het project **Sanitary** aangehaald. Deze oude industriële site wordt herbestemd, waarbij het onderbrengen van een aantal stedelijke (administratieve) functies en ook de realisatie van een aantal appartementen wordt voorzien.



Afbeelding 2 Schematische weergave van de ruimtelijke visie van Zottegem
(Bron: GRS Zottegem, 2004)



Afbeelding 3 Schematische weergave van de gewenste nederzettingsstructuur van Zottegem

(Bron: GRS Zottegem, 2004)

4 JURIDISCHE CONTEXT

4.1 PLANOLOGISCH-STEDENBOUWKUNDIG

4.1.1 BESTEMMINGS- EN RUIMTELIJKE UITVOERINGS-PLANNEN

Tabel 1 Bestemmings- en ruimtelijke uitvoeringsplannen

JURIDISCHE GROND	BINNEN PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Gewestplan	Gewestplan Aalst – Ninove – Geraardsbergen – Zottegem (KB 30/05/1978, gewijzigd 13/09/1995): ◤ woongebied, ◤ gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.	Gewestplan Aalst – Ninove – Geraardsbergen – Zottegem (KB 30/05/1978, gewijzigd 13/09/1995): ◤ woongebied, ◤ gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.
BPA/APA	BPA 'Sanitary' (M.B. 30/03/2007) ◤ openbare wegenis (gebiedscat. wonen), ◤ zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen (gebiedscat. gemeenschaps- en nutsvoorzieningen), ◤ zone voor openbaar groen (gebiedscat. wonen), ◤ woonzone – hoofdgebouw (gebiedscat. wonen), ◤ woonzone - sociale huisvesting (gebiedscat. wonen), ◤ woonzone – bijgebouwen (gebiedscat. wonen), ◤ zone voor koeren en hovingen (gebiedscat. wonen), ◤ zone voor autobergplaatsen (gebiedscat. wonen), ◤ privéparkeerstrook (gebiedscat. wonen).	Geen
Gewestelijk RUP	Geen	Geen
Provinciaal RUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Zottegem' (M.B.17/11/2008)	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Zottegem' (M.B.17/11/2008)
Gemeentelijk RUP	Geen	Geen

4.1.1.1 GEWESTPLAN

◤ KAART GEWESTPLAN

Het plangebied is gelegen binnen het gewestplan nr. 12 'Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem'. Op 30 mei 1978 werd dit gewestplan bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. Er werd een gewestplanwijziging goedgekeurd op 13 september 1995.

Dit juridisch verordenend plan deelt de stad op in verschillende gebieden en bepaalt de bestemming ervan. Het plangebied van voorliggend RUP ligt binnen de gewestplanbestemmingen woongebied en gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. In de toelichting bij het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen en latere wijzigingen wordt omschreven welke activiteiten er in deze gebieden mogelijk zijn.

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-

culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Het gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen wordt niet nader omschreven binnen het Koninklijk Besluit. Doch kunnen deze gebieden als volgt omschreven worden: de gebieden voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen zijn gebieden voor voorzieningen en functies, die op bepaalde tijdstippen of altijd voor de burger toegankelijk zijn, een dienst verlenen aan de gemeenschap en ingericht worden door een openbaar bestuur, een openbare instantie of een door een openbare instantie/bestuur opgerichte of ondersteunde VZW.

De bestemmingen van het gewestplan werden door de opmaak van het BPA 'Sanitary' verder verfijnd (zie 4.1.1.2 BPA 'Sanitary').

4.1.1.2 BPA 'SANITARY'

- KAART BPA 'SANITARY'

Het plangebied is gelegen binnen het BPA 'Sanitary' dat vastgesteld is bij Ministerieel Besluit van 30 maart 2007. Een BPA is een gemeentelijk planinitiatief die de bestemming van het gewestplan verder detailleert. Vandaag vervangen de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de bijzondere plannen van aanleg en derhalve het gewestplan.

Met het BPA is uitvoering gegeven aan de wens om de gemeentelijke diensten, die vroeger verspreid lagen over de stad, samen te brengen in de centraal gelegen (beschermde) bedrijfsgebouwen van 'Sanitary Underwear Company'. Daarnaast biedt dit BPA de mogelijkheid om op de site Sanitary een 40-tal woongelegenheden te ontwikkelen. In het BPA wordt in overweging genomen dat deze locatie een meerwaarde biedt van een ligging in de onmiddellijke omgeving van het station en bushalten.

Het BPA 'Sanitary' voorziet diverse bestemmingszones:

- openbare wegenis (gebiedscat. wonen),
- zone voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (gebiedscat. gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen),
- zone voor openbaar groen (gebiedscat. wonen),
- woonzone – hoofdgebouw (gebiedscat. wonen),
- woonzone - sociale huisvesting (gebiedscat. wonen),
- woonzone – bijgebouwen (gebiedscat. wonen),
- zone voor koeren en hovingen (gebiedscat. wonen),
- zone voor autobergplaatsen (gebiedscat. wonen),
- privéparkeerstrook (gebiedscat. wonen).

4.1.1.3 PROVINCIAAL RUP 'AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED ZOTTEGEM'

Het plangebied is gelegen binnen het Provinciaal RUP 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Zottegem' dat op 17 november 2008 bij Ministerieel Besluit werd goedgekeurd.

De afbakeningslijn vormt de grens tussen gebieden waar stedelijke ontwikkeling gestimuleerd wordt en het buitengebied waar de bebouwingsvormen, de natuur, de landbouw, het bos hun eigen groeiritme bezitten binnen de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De grens van het stedelijk gebied heeft aldus een beleidsmatige betekenis. De grens staat dus los van de bestaande administratieve grenzen, en resulteert in elk geval niet tot de installatie van een nieuw bestuursniveau.

Aan de afbakeningslijn zijn enerzijds voorschriften gekoppeld. Anderzijds is het noodzakelijk een actieprogramma op te zetten om het ruimtelijk beleid in het stedelijk gebied actief uit te voeren. Voor het plangebied zijn geen gebiedsspecifieke voorschriften opgenomen.



Afbeelding 4 **PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem’ met aanduiding plangebied RUP Sanitary**



RUP SANITARY

GEWESTPLAN

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- kadastrale percelen

GEWESTPLAN

- woongebied
- gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen

0 30 60 90 m

N

Schaal: 1/3000

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.
Opmerking: de projectie van het GRB op het gewestplan is slechts een eigen interpretatie en heeft enkel een informatieve waarde

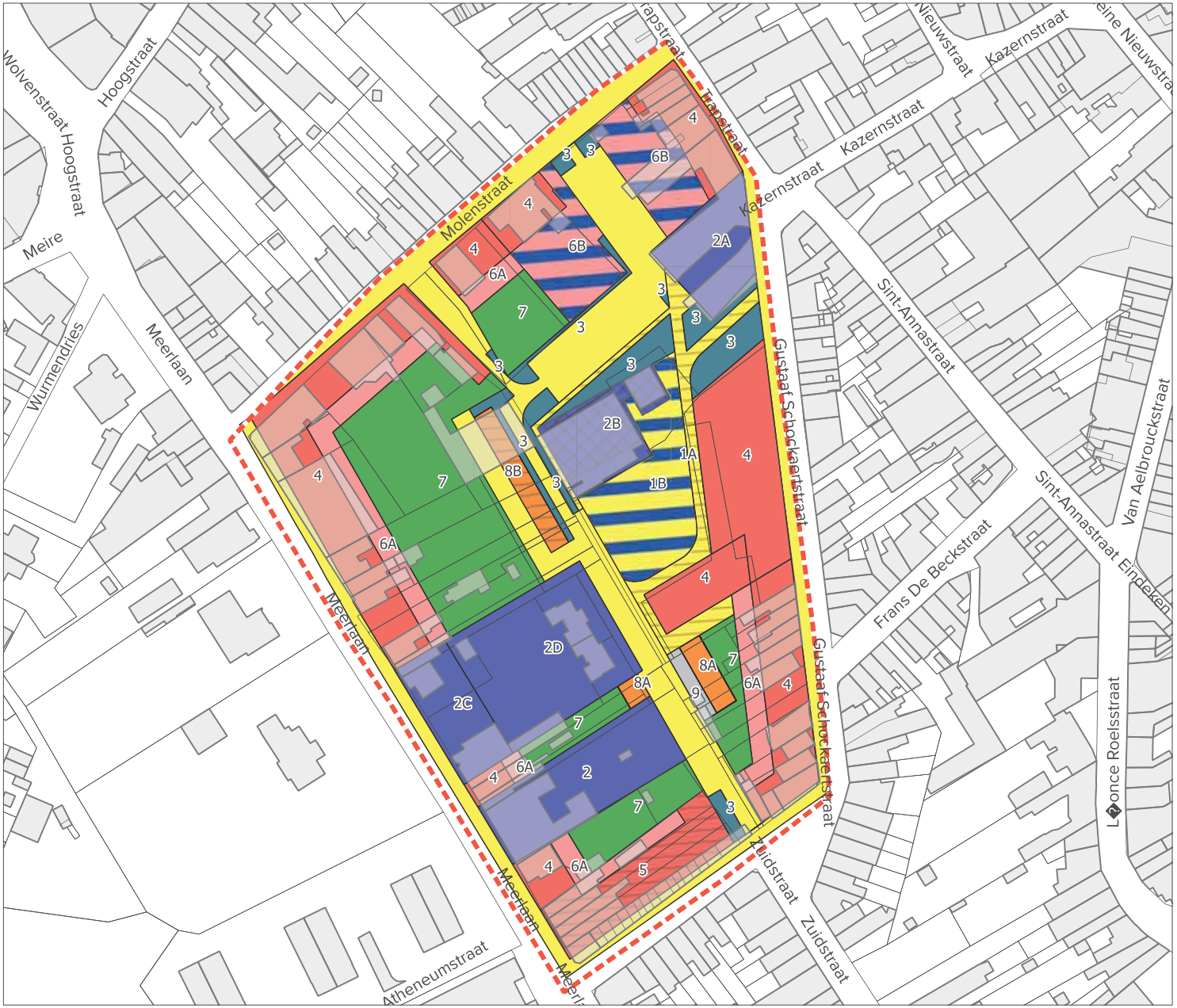
OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

BPA SANITARY ZOTTEGEM

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

GEWESTPLAN

- Art. 1 - openbare wegenis
- Art. 1A - openbare wegenis voor voetgangers en occasioneel paniekverkeer
- Art. 1B - stedelijk plein
- Art. 2 - zone voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen
- Art. 3 - zone voor openbaar groen
- Art. 4 - woonzone - hoofdgebouw
- Art. 5 - woonzone - sociale huisvesting
- Art. 6A - woonzone - bijgebouwen
- Art. 6B - gebouwen met centrumfunctie: bijgebouwen - stadstuin
- Art. 7 - zone voor koeren en hovingen
- Art. 8A - zone voor autobergplaatsen
- Art. 8B - zone voor autobergplaatsen - initiatief stadsbestuur
- Art. 9 - privéparkeerstrook

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08

4.1.2 VERKAVELINGEN

Binnen het plangebied is één verkaveling gelegen. Namelijk de niet vervallen verkaveling 294-515V (Mussely Solange en Robert, d.d. 16/3/1982).

4.1.3 ROOILIJNPLANNEN

Binnen het plangebied zijn geen rooilijnplannen gelegen.

4.2 ANDERE SECTORALE WETGEVING

4.2.1 ONROEREND ERFGOED

- KAART ONROEREND ERFGOED

4.2.1.1 INVENTARISSEN

Sinds 1 januari 2015 is het Onroerenderfgoeddecreet officieel van kracht. Het Onroerenderfgoeddecreet voorziet de vaststelling van vijf inventarissen:

- de inventaris van het bouwkundig erfgoed,
- de landschapsatlas,
- de inventaris van de archeologische zones,
- de inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde,
- de inventaris van historische tuinen en parken.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen geïnventariseerd en vastgesteld onroerend erfgoed. Geïnventariseerd onroerend erfgoed is opgenomen in een wetenschappelijke inventaris. Dergelijke opname heeft geen rechtsgevolgen. Het goed wordt enkel beschreven en gedocumenteerd. Vastgesteld onroerend erfgoed is opgenomen in de inventaris én via een juridische procedure ‘vastgesteld’. Bij een vastgesteld item moet de overheid, eigenaar of beheerder rekening houden met bepaalde rechtsgevolgen, die verschillen naar gelang de inventaris.

4.2.1.1.1 Inventaris bouwkundig erfgoed

De vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed bepaalt eenduidig in een overzichtelijke lijst per gemeente het gebouwd patrimonium van Vlaanderen.

Binnen het plangebied komen volgende gebouwen voor op de inventaris bouwkundig erfgoed (zie Tabel 2).

Tabel 2 Inventaris bouwkundig erfgoed

WONING	ID	NAAM	STATUS
Trapstraat 43	92509	Burgerhuis	bewaard
Gustaaf Schockaertstraat 7	95745	Bedrijfsgebouw Sanitary Underwear Company S.A.	bewaard
Meerlaan 38	80925	Eclectisch burgerhuis	bewaard
Molenstraat 24	85008	Herenhuis	bewaard
Molenstraat 22	95626	Stadswoning	bewaard
Molenstraat 20	65973	Diepe stadswoning	bewaard

4.2.1.1.2 Landschapsatlas

De landschapsatlas is een wetenschappelijke inventaris van waardevolle landschappen in Vlaanderen. De inventaris geeft een overzicht van historische landschapselementen, structuren en gehelen. De relicten zijn afkomstig van verschillende periodes en geven aan hoe het landschap gegroeid is.

In de landschapsatlas zijn onder meer ‘ankerplaatsen’ terug te vinden. Dat zijn vanuit een erfgoedperspectief de meest waardevolle landschappelijke ensembles. In het verleden konden ankerplaatsen aangeduid worden. Met het Onroerenderfgoeddecreet is een ‘aanduiding’ niet meer mogelijk. Wel kunnen alle items uit de landschapsatlas vastgesteld worden in de vastgestelde landschapsatlas. Ankerplaatsen die onder de oude regelgeving werden aangeduid, zijn gelijkgesteld met een item uit de vastgestelde landschapsatlas en met een onroerenderfgoedrichtplan.

Binnen of aangrenzend aan het plangebied zijn er geen landschapsrelicten vastgesteld. Het dichtstbijzijnde vastgesteld landscapsrelict betreft de 'Zwalmvallei tussen Nederbrakel en Nederzwalm' (ID 10411) op ±1 km van het plangebied.

4.2.1.1.3 Inventaris archeologische zones

De inventaris van archeologische zones brengt in kaart in welke gebieden archeologische resten of sporen in de grond zitten. Bij de selectie van zones spelen twee elementen een belangrijke rol: er moet een goede aanwijzing zijn voor de aanwezigheid van archeologisch erfgoed en er moet een goede aanwijzing zijn dat dit erfgoed nog voldoende bewaard is om archeologische waarde te hebben.

Het noordelijk deel van het plangebied behoort tot de vastgestelde archeologische zone 'Historische kern van Zottegem' (ID 11931). In onderstaande tabel zijn de gebouwen opgenomen die binnen deze afbakening liggen.

Tabel 3 Gebouwen opgenomen in de archeologische zone 'Historische kern van Zottegem' (ID 11931)

GEBOUW	GEBIED
Trapstraat 35-37	Volledig
Trapstraat 39	Volledig
Trapstraat 41	Volledig
Trapstraat 43	Volledig
Trapstraat 45	Volledig
Gustaaf Schockaertstraat 7	Deels
Beggaardweg 3	Volledig
Molenstraat 22	Volledig
Molenstraat 20	Volledig
Molenstraat 18	Volledig
Molenstraat 12	Volledig

4.2.1.1.4 Inventaris van houtige beplanting met erfgoedwaarde

Bomen en struiken die bijzonder oud, groot of zeldzaam zijn of die een historische betekenis hebben, kunnen een plaats krijgen in de inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde

Binnen het plangebied zijn er geen houtige beplanting met erfgoedwaarde aanwezig.

4.2.1.1.5 Inventaris van historische tuinen en parken

De inventaris van historische tuinen en parken brengt zowel bescheiden voortuinen en villatuinen als stadsparken en kasteeldomeinen in kaart.

Er zijn geen historische tuinen of parken gekend binnen het plangebied.

4.2.1.2 BESCHERMINGEN

Het Onroerenderfgoeddecreet voorziet vier mogelijke beschermingsstatuten:

- een beschermd monument,
- een beschermd cultuurhistorisch landschap,
- een beschermd stads- of dorpsgezicht,
- een beschermde archeologische site.

4.2.1.2.1 Beschermd monument

Een beschermd monument is een onroerend goed dat van algemeen belang is vanwege zijn erfgoedwaarde.

Binnen het plangebied is er één beschermd monument vastgesteld. Het gaat om het voormalige bedrijfsgebouw 'Sanitary Underwear Company S.A.' (ID 9386) dat vandaag het administratief centrum van de stad Zottegem huisvest.

4.2.1.2.2 Beschermd cultuurhistorisch landschap

Een cultuurhistorisch landschap is een gebied dat weinig bebouwd is en erfgoedwaarde bezit, waardoor het van algemeen belang is.

In het plangebied zijn er geen historische cultuurhistorische landschappen waargenomen.

4.2.1.2.3 Beschermd stads- en dorpsgezicht

De term stads- of dorpsgezicht duidt op een groepering van onroerende goederen met de omgevende bestanddelen die door hun erfgoedwaarde van algemeen belang zijn.

Binnen het plangebied maakt het beschermd monument 'Sanitary Underwear Company S.A.' deel uit van het beschermd stads- en dorpsgezicht 'Stadskern Zottegem' (ID 9178). Binnen dit stads- en dorpsgezicht worden ook de Molenstraat, Trapstraat en grotendeels de Gustaaf Schockaertstraat opgenomen.

4.2.1.2.4 Beschermd archeologische site

Op een archeologische site gaat het niet alleen om de sporen en restanten van menselijke activiteit uit het verleden, maar ook over de context waarin ze worden aangetroffen en de relaties tussen de objecten, sporen en vondsten.

Er bevinden zich geen beschermde archeologische sites binnen het plangebied.

4.2.2 NATUUR EN LANDBOUW

4.2.2.1 BODEMKAART

- BODEMKAART

Het plangebied is gelegen in een bebouwde zone. Dit geldt voor zo goed als het hele stedelijk gebied van Zottegem. Dit betreffen antropogene bodems.

4.2.2.2 HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

- KAART NATUUR & LANDBOUW

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid een ruimtelijke visie op voor landbouw, natuur en bos. Op 8 mei 2009 keurde de Vlaamse Regering de visie en de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 29.000 ha agrarisch gebied (HAG) goed.

Het plangebied is niet gelegen in herbevestigd agrarisch gebied. Het dichtstbijzijnde herbevestigd agrarisch gebied betreft het 'Landbouwgebied van Strijpen' (ID 1403) op ±670 m van het plangebied.

4.2.2.3 SPECIALE BESCHERMINGSZONES

Artikel 36ter van het decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk milieu (decreet Natuurbehoud) bepaalt dat ieder plan dat – afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestemde activiteiten, plannen of programma's – een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling. Het gaat om gebieden die door de Vlaamse Regering zijn voorgesteld of aanwezen zijn als speciale beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (richtlijn 79/409/EEG van 2 februari 1979) en de Habitatrichtlijn (richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992). De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin aangegeven wordt welke soorten en natuurgebieden (habitats) beschermd moeten worden door de lidstaten. De gebieden die vallen onder de richtlijnen moeten uitgroeien tot een Europees netwerk van natuurgebieden. Dit netwerk wordt Natura 2000 genoemd.

De Vogelrichtlijn bevat een lijst van zeldzame of bedreigde vogelsoorten. Voor deze vogelsoorten en voor belangrijke overwinteringsgebieden van trekvogels moeten speciale beschermingszones (vogelrichtlijngebieden) worden aangewezen.

In de Habitatrichtlijn staat de bescherming van natuurlijke en half-natuurlijke habitats centraal. In de bijlagen van de Habitatrichtlijn worden 500

plantensoorten, 200 diersoorten[1] en 198 habitats genoemd. Ze worden bovendien verdeeld over verschillende biogeografische regio's en in prioritaire en niet-prioritaire soorten. Ook voor Habitatrichtlijn moeten speciale beschermingszones (habitatrichtlijngebieden) worden aangewezen.

Binnen het plangebied komen geen habitatrichtlijngebieden voor. Het dichtstbijzijnde (±1,5 km) habitatrichtlijngebied betreft de 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (BE2300007). Noch in Zottegem, noch in de buurgemeenten komen Vogelrichtlijngebieden voor. Het plangebied ligt dus niet in een als speciale beschermingszone (SBZ) te beschouwen gebied.

4.2.2.4 VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is een samenhangend en georganiseerd geheel van de belangrijkste (bestaande of nieuwe) natuur- en bosgebieden, waarin een specifiek beleid inzake het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur wordt uitgevoerd via beschermingsmaatregelen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). De afbakening van het VEN verloopt in twee fasen. In een eerste fase die in 2003 is afgerond, zijn ca. 85.000 ha definitief vastgelegd door de Vlaamse Regering. De tweede fase verloopt volledig via de ruimtelijke ordening gezien de consensus hier moeilijker ligt en gelijktijdig ook de afbakening van de agrarische structuur wordt geregeld.

Binnen het plangebied komt er geen VEN-gebied voor. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'De Midden- en Benedenloop van de Zwalm' (ID 229) ligt op ±1 km van het plangebied.

4.2.2.5 BOSDECREET

Het Bosdecreet is een decreet dat werd uitgevaardigd op 13 juni 1990 door de Vlaamse Regering en tot doel heeft het behoud, de bescherming, het beheer en het herstel van de bossen en van hun natuurlijk milieu en de aanleg van de bossen te regelen. De wettelijke bepalingen inzake ontbossing en de compensatie die daaruit moet volgen zijn in de eerste plaats te vinden in artikel 90 bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990. Om te voorkomen dat het kostbare bosareaal nog verder afneemt, gelden drie grote basisprincipes:

- Ontbossing is verboden, tenzij anders bepaald in het Bosdecreet 13 juni 1990;
- als ontbossing niet verboden is, dan is een omgevingsvergunning vereist;
- een omgevingsvergunning voor ontbossen of een verkavelingsvergunning voor beboste gronden kan niet worden verleend zonder compensatie.

Art. 96 en 97 van het Bosdecreet wijzen erop dat ingrijpende wijzigingen en beschadigingen van de bodem, de strooisel-, kruid-, of boomlaag verboden zijn behoudens machtiging van het Agentschap.

4.2.2.6 BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

- BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

De biologische waarderingskaart (versie 2, 2014), is een inventaris opgemaakt door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en geeft een indicatie van de biologische waardering van de karteringseenheid op basis van de criteria biotoopzeldzaamheid, biologische kwaliteit, algemene kwetsbaarheid en vervangbaarheid. De biologische waarderingskaart kan een goede inschatting geven of de (groene) gewestplanbestemming nog steeds adequaat is op een specifiek perceel.

[1] Met uitzondering van vogelsoorten. Die zijn reeds opgenomen in de Vogelrichtlijn.

Het volledige plangebied, en een groot deel van de omgeving, is gekarteerd als biologisch minder waardevol gebied. Aangrenzend aan het plangebied is in het westen een biologisch waardevol gebied (kp+: park) aanwezig.

4.2.3 WEGEN EN WATERWEGEN

Tabel 4 Wegen

WEGEN	BINNEN PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Gewestwegen	Deel van N462 (Meerlaan)	Deel van N462 (Meerlaan)
Buurtwegen	◤ buurtweg nr. 20, ◤ voetweg nr. 28, ◤ voetweg nr. 30.	◤ buurtweg nr. 1, ◤ buurtweg nr. 2, ◤ buurtweg nr. 9, ◤ buurtweg nr. 10, ◤ buurtweg nr. 11, ◤ buurtweg nr. 20, ◤ voetweg nr. 28, ◤ voetweg nr. 30.
Waterwegen	Geen	Geen

4.2.3.1 GEWESTWEGEN

Een groot aantal deelgemeenten van Zottegem liggen langs of ontsluiten op drie belangrijke gewestwegen:

- Oombergen, Leeuwergem en Grotenberge liggen langs de N42 Wetteren-Geraardsbergen. De lokale verbindingswegen N462 (Buke) en N454 (Langestraat-Godveerdegemstraat) verbinden het centrum van Zottegem met de N42.
- Sint-Maria-Oudenhove ontsluit op de N8 die Oudenaarde verbindt met Ninove, richting Brussel. Via de lokale verbindingsweg N462 (Ten Ede-Smissenhoek-Kloosterstraat) tussen Sint-Maria-Oudenhove en Zottegem zijn Godveerdegem en Erwetegem bereikbaar.
- Velzeke-Ruddershove, Elene en Oombergen liggen op de N46 die Oudenaarde verbindt met Aalst. Via de lokale ontsluitingsweg Elenestraat bereikt men het centrum van Zottegem.

Binnen het plangebied ligt een deel van de gewestweg N462 (Meerlaan).

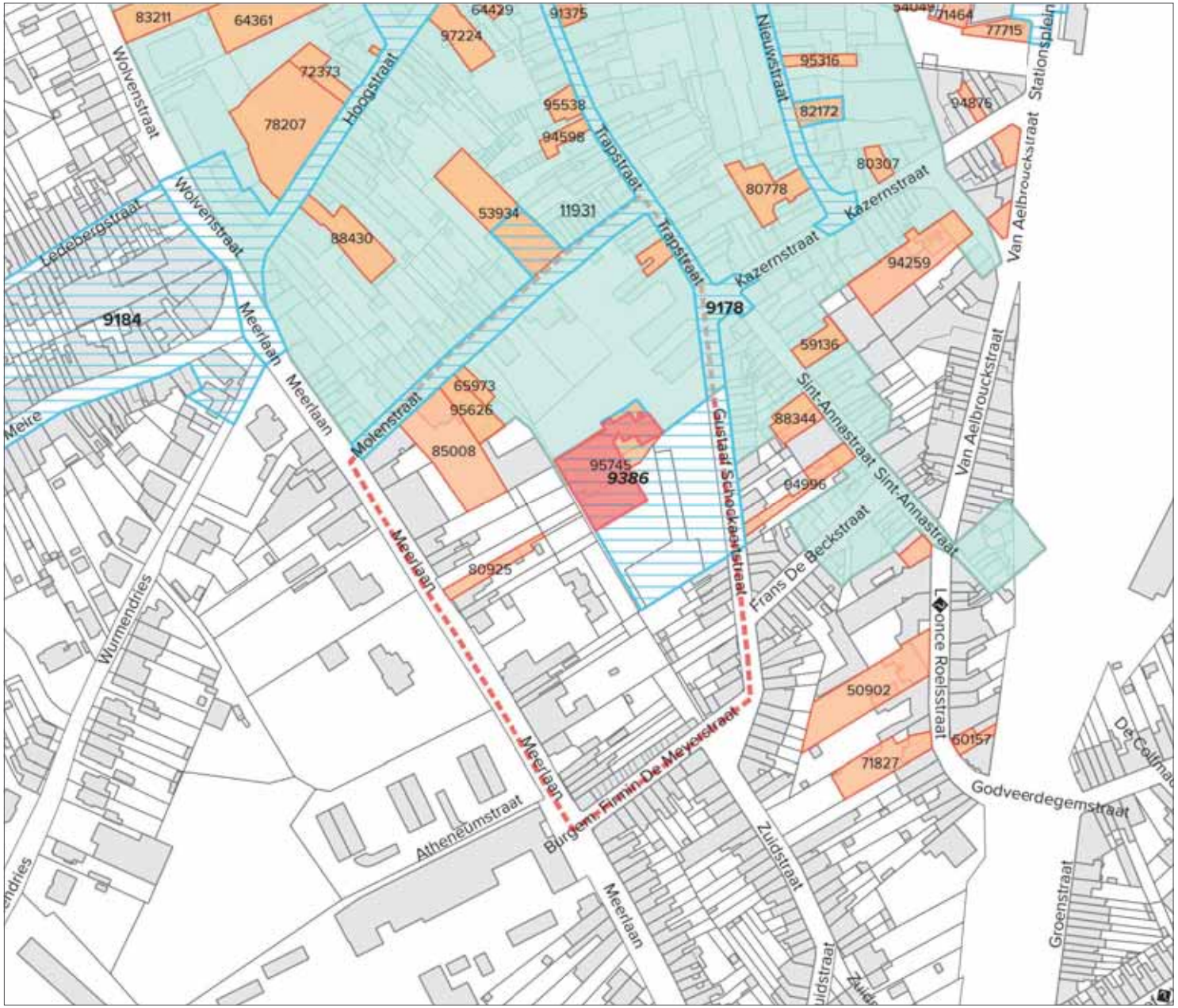
4.2.3.2 BUURT- EN VOETWEGEN

- KAART BUURT- EN VOETWEGEN

De wegen op de Atlas der Buurtwegen worden gecategoriseerd volgens buurtwegen (chemins) en voetwegen (sentiers).

Binnen het plangebied lopen de buurtweg nr. 20 en voetwegen nrs. 28 en 30. Enkel voetweg nr. 30 lijkt nog ruimtelijk aanwezig te zijn. De voetweg volgt de Beggaardweg tussen de woningen Molenstraat 18 en 20 en de garages langs de Burgemeester Firmin De Meyerstraat. De buurtweg nr. 20 komt overeen met de Burgemeester Firmin De Meyerstraat. De voetwegen nrs. 28 situeert zich tussen Meerlaan (nr. 50) en de Gustaaf Schockaertstraat (nr. 9). Daarnaast grenzen diverse buurt- en voetwegen aan het plangebied van voorliggend RUP. Het overgrote deel stemt overeen met het bestaande wegennet.

Het wijzigen van buurtwegen kan enkel gebeuren volgens de geëigende procedure bepaald door de Wet op de buurtwegen (10/04/1841 en latere wijzigingen).



RUP SANITARY

ONROEREND ERFGOED

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

ERFGOED

- stads- en dorpgezichten
  - 9178 — Stadskern Zottegem
- archeologische zone
  - 11931 — Historische Stadskern Zottegem
- monumenten
  - *9386* — bedrijfsgebouw Sanitary underwear Company
- bouwkundig relict
  - 65973 — diepe stadswoning
  - 80925 — eclectisch burgerhuis
  - 85008 — herenhuis
  - 92509 — burgerhuis
  - 95626 — stadswoning
  - 95745 — bedrijfsgebouw Sanitary underwear Company

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

BODEMKAART

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

BODEMKAART

- antropogeen

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

NATUUR & LANDBOUW

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

BIOLOGISCHE WAARDERING

- biologisch minder waardevol
- complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch waardevol
- complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch zeer waardevol

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

BUURT- EN VOETo EGEN

LEGENDE

REr ERENTIE

gpens mudngei (ej

i estddnj e i ei f 6w(ng

hdj dstpdue mep euen

BUURT- EN VOETo EGEN

i 66pdweg z ck et n6k k ep

) f etweg zsck et n6k k ep

i 66pdwegw(8a(g(ng

A - dlges: , dlt
N - n(e6we weg
PA - j eeudlges: , dlt i (8) epmddts(ng
PN - n(e6w j eeui (8) epmddts(ng
S -) epsk dul(ng

0 30 60 90 m

S: , dddfi1.v000

N

Bpf n f nj epeggepfiGRB3AGIV z2/ 86n(201bc
Bpf nfiGDI - Vuddnj epen
Omk eph(ngfij e dlk et(ngen (n j (t mudn a(8h sue: , ts een
i endj ep(ngZD(t mudn (s geen tf mf gpd7s: , e f mk et(ngZ

OPDRACHTGEVER

Stdj si est66pWf ttegek
G6stddl S: , f : hdepdstpddt F
9/ 20 WOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

201b.10.0b

5 BESTAANDE FEITE-LIJKE TOESTAND

KAART BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

5.1 PLANGEBIED

Het plangebied betreft een bouwblok in de ‘stedelijke vierhoek’ van de stad Zottegem. Vandaag is dit gebied herkenbaar door het behoud van het voormalige bedrijfsgebouw ‘Sanitary Underwear Company S.A.’ waarin het huidige administratieve centrum Sanitary, vernoemd naar bovenstaande, van de stad Zottegem gehuisvest is. Het fabriekscomplex is naar het ontwerp van ingenieur De Puyseleere en dateert van 1909.

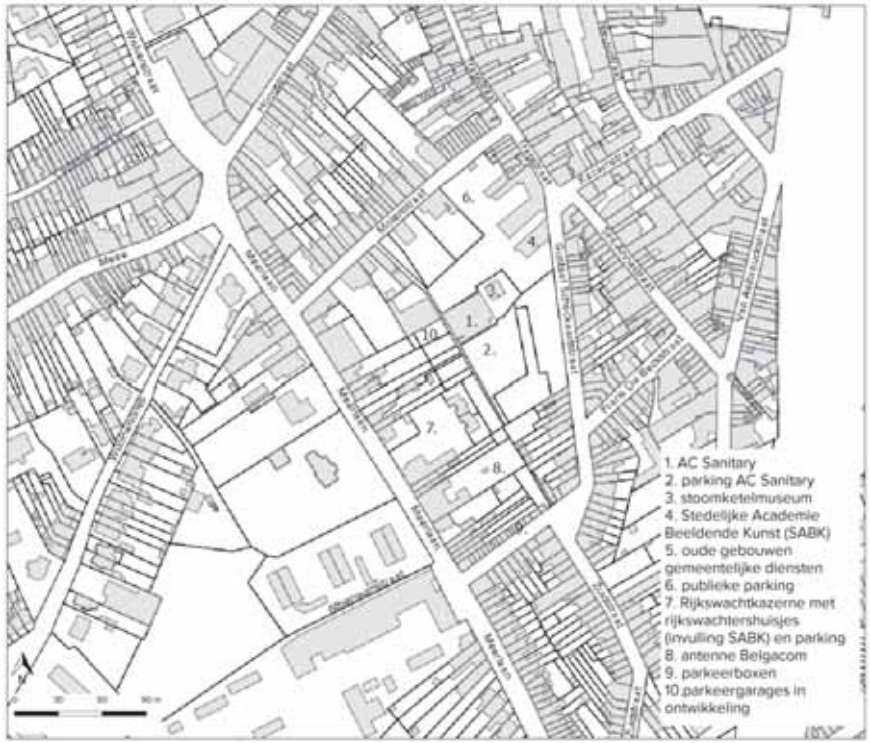
5.1.1 FYSISCHE STRUCTUUR EN INVULLING

Ondanks de ligging in het stedelijk gebied en in de nabijheid van de Markt en het station van Zottegem, gaat het om een overwegend open bouwblok. Naast de aaneengesloten bebouwing in de hoeken van het bouwblok en enkele losstaande en/of gekoppelde gebouwen in de Meerlaan en Molenstraat, is er weinig (aaneengesloten) bebouwing aanwezig die de afbakening van het bouwblok kunnen duiden. Centraal in het plangebied wordt er ruimte gegeven aan het beschermde monument ‘Sanitary Underwear Company S.A.’ Er is behoorlijk wat restruimte aanwezig, zowel in het oostelijk deel van het plangebied (Gustaaf Schockaertstraat) als ten noorden en ten westen van het administratief centrum. Dit is het resultaat van de afbraak van de voormalige fabrieksgebouwen. Op ruimtelijk vlak ontbreekt het stedelijk karakter in dit gebied.

Daarentegen is er op functioneel vlak wel een sterkere stedelijke sfeer. Verschillende stedelijke functies worden er geclusterd. Het gaat onder meer om de clustering van de gemeentelijke diensten in het administratief centrum Sanitary, de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (±1000 leerlingen), de Rijkswachtkazerne met rijkswachtershuisjes die momenteel ook gebruikt worden door de stedelijke academie, het stoomketelmuseum, en een mix van woonfuncties. In de gebouwen Trapstraat nrs. 43 en 45 waren vroeger de gemeentelijke diensten gevestigd. Het gebouw Meerlaan 54-56 is ingericht voor telecommunicatie. In de achtertuin van dit gebouw staat een gsm-pyloon.



Afbeelding 5 Fysische structuur plangebied, bouwblok



Afbeelding 6 Invulling plangebied

5.1.2 ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

Het plangebied is ontsluitbaar langs elke zijde van het bouwblok, hetzij door gemotoriseerd verkeer, hetzij door traag verkeer.

De voornaamste ontsluiting van het plangebied is de hoofdingang van het administratief centrum aan de Gustaaf Schockaertstraat. Via een verharde weg komt de bezoeker tot aan de parking van het administratief centrum. In de Burgemeester Firmin De Meyerstraat is ontsluiting mogelijk via traag verkeer, namelijk via de Beggaardweg waar voetweg nr. 30 gelegen is. Deze voetweg verbindt in één rechte lijn (zuidoosten-noordwesten) de Burgemeester Firmin De Meyerstraat met de Molenstraat en verdeelt het plangebied ruimtelijk in tweeën. De ligging van het administratief centrum en de rijkswachtershuisjes met hun respectievelijke bijhorende parking aan deze voetweg maakt dat duidelijk zichtbaar. Aan de Meerlaan, gewestweg N462, is ontsluiting mogelijk via de ingang van de Rijkswachtkazerne, rijkswachtershuisjes en parking. De Molenstraat is dan weer toegankelijk via de parking ter hoogte van woning Molenstraat nr. 12. Tussen de woningen Molenstraat nrs. 18 en 20 is ook een (beperkte) doorgang mogelijk naar de parking van het administratief centrum.



Afbeelding 7 Ontsluittingsstructuur

5.1.3 PARKEERVOOZIENINGEN

Parkeren binnen het plangebied is mogelijk op verschillende plaatsen: de bijhorende parking aan het administratief centrum voorziet plaats aan ±60 wagens, de parking aan de Rijkswachtkazerne en rijkswachtershuisjes zijn goed voor een ±50 wagens, de parking aan de Molenstraat en de noordelijke zijkant van het administratief centrum kan plaats bieden aan ±60 wagens. Het gaat steeds om parkings voor de aanverwante publieke functies.

De parkeerboxen langs de Burgemeester Firmin De Meyerstraat lossen de parkeerbehoeften van de woningen in het plangebied en de directe omgeving beperkt op. Achter de woningen langs de Meerlaan maakt het BPA 'Sanitary' de realisatie van parkeergarages ook mogelijk. Vandaag zijn deze parkeergarages reeds in realisatie. Daarnaast is langsparkeren mogelijk in alle straten aangrenzend aan het plangebied.

Desondanks de verschillende mogelijkheden aan parking heerst er in de directe omgeving van het plangebied een permanente parkeervraag.

5.1.4 FOTOREPORTAGE



Afbeelding 8 Zicht op de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (Trapstraat)

(Bron: Google Street View)



Afbeelding 9 Zicht op het administratief centrum Sanitary en stoomketelmuseum (Gustaaf Schockaertstraat)

(Bron: Google Street View)



Afbeelding 10 Zicht op de rijkswachtershuisjes en parking Sanitary (Gustaaf Schockaertstraat)

(Bron: Google Street View)



Afbeelding 11 Zicht op de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (Molentraat)

(Bron: Google Street View)

5.2 RUIMERE STRUCTUUR VAN HET PLANGEBIED

In de ruimere structuur van het plangebied zijn volgende infrastructuren en voorzieningen terug te vinden:

- Ten noorden van het plangebied is de Markt van Zottegem terug te vinden.
- Ten oosten van het plangebied ligt de spoorweg Zottegem-Gent, Zottegem-Geraardsbergen, alsook het AZ Sint-Elisabeth Zottegem ziekenhuis.
- Ten zuiden van het plangebied situeert zich het Koninklijk Atheneum Zottegem.
- Ten westen van het plangebied ligt de Ledeberg.

Het plangebied is met andere woorden centraal gelegen in het stedelijk weefsel van de Stad Zottegem omgeven door belangrijke functies en voorzieningen.



RUP SANITARY

BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

LEGENDE

REFERENTIE
- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

HOOFDFUNCTIE VAN GEBOUWEN
- wonen
- bijgebouw
- horeca
- diensten
- handel
- sport en recreatie
- gemeenschapsvoorzienin

NEVENFUNCTIE VAN GEBOUWEN
- wonen

PERCEELSKENMERKEN
- huiskavel
- verharding
- braakliggend

TERREINWAARNEMINGEN
- parking
- groenelement

ERFGOEDWAARDE
- gebouw opgenomen in in
- gebouw opgenomen in in

0 10 20 m

schaal 1 : 2000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (oktober 2017)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering.
Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentsesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08

6 GEWENSTE RUIMTE-LIJKE STRUCTUUR

6.1 ALGEMEEN

Het plangebied van voorliggend RUP omvat het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Sanitary' dat bij Ministerieel Besluit op 30 maart 2007 werd goedgekeurd en waarin de ruimtelijke ontwikkelingen en stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd zijn voor de ontwikkeling van het plangebied en de bijhorende infrastructuur.

Een BPA is een gemeentelijk plan die in het verleden werd opgemaakt om de bestemming van het gewestplan verder te detailleren. Echter worden BPA's en de bijhorende voorschriften vaak aanzien als rigide en inflexibel. Sinds het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1991 worden BPA's vervangen door RUP's. De bestaande BPA's blijven evenwel geldig tot ze worden vervangen door een gemeentelijk RUP. Laatstgenoemde wordt in huidige tijdsgeest minder gedetailleerd opgemaakt, waardoor er meer flexibiliteit is om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken.

6.2 PROBLEEMSTELLING

Het huidige BPA 'Sanitary' laat door haar gedetailleerde inrichtingsplan weinig veranderingen toe. De stedenbouwkundige voorschriften van het BPA zijn te strikt en te gedetailleerd wat het verder ontwikkelen van het plangebied belemmert. Deze problematiek doet zich voornamelijk voor in het binnengebied van het bouwblok.

Het BPA voorziet in diverse bestemmingen (zie 4.1.1.2 BPA 'Sanitary'). De strikte zonering van de verschillende bestemmingen is het voornaamste knelpunt van dit BPA. De huidige gewenste ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot het binnengebied kunnen niet gerealiseerd worden door de bestemmingen van het BPA. Zo voorziet het BPA met de "zone voor openbare wegenis" een ontsluiting van het gebied en een volledige interne circulatie. Echter is dit vandaag niet meer gewenst. De bestemming bemoeilijkt zodoende bijkomende ontwikkelingen en hypothekeert, zonder de wijziging van het BPA, de beschikbare ruimte. Die ruimte kan ingezet worden voor andere gewenste ontwikkelingen. Tot op vandaag lijkt het binnengebied van de site eerder op een open "braakliggend" terrein zonder duidelijke inrichting of kenmerken dat onderdeel uitmaakt van de stedelijke omgeving van het centrum.

Een herziening van dit BPA 'Sanitary' dringt zich op, teneinde de nodige flexibiliteit te creëren naar ruimtelijke (re)organisatie zonder daarbij de ruimtelijke draagkracht van het gebied en de omgeving te overschrijden, noch de goede plaatselijke ruimtelijke ordening te schaden. Het RUP 'Sanitary' heeft aldus tot doel bijkomende ontwikkelingen mogelijk te maken die vandaag in het BPA niet mogelijk zijn en de ruimtelijke visie van het plan te herzien.

6.3 PLANGEBIED

Met het RUP 'Sanitary' wordt beoogd verdere invulling te geven aan het binnengebied van de bouwblok. Dit binnengebied huisvest reeds de administratieve functies van de stad Zottegem. De stad Zottegem beoogt een verdere centralisatie van stedelijke functies en tegelijkertijd de inkleding van de publieke ruimte.

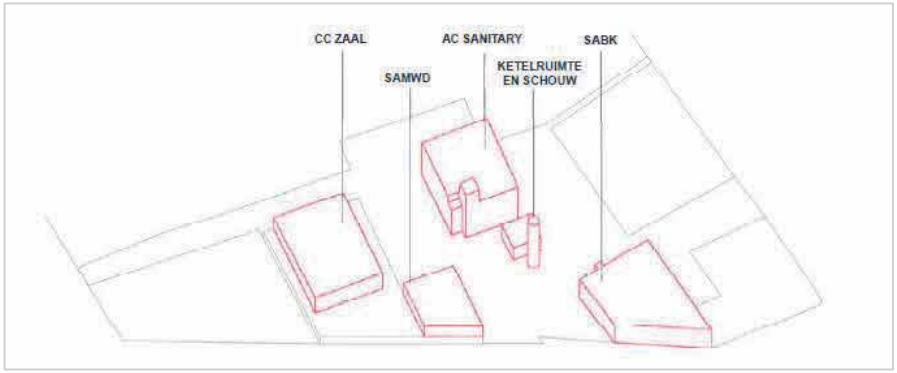
In 2017 schreef de stad Zottegem een ontwerpopdracht uit om verder invulling te geven aan het binnengebied. De ontwerpopdracht omvat een nieuw cultuurcentrum en de centralisatie van de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans op het binnengebied. Het consortium EVR-Architecten won de wedstrijd. Het architectenbureau mag de ontwerpopdracht verder uitwerken. In volgende hoofdstukken wordt

grotendeels verder ingegaan op de visie geformuleerd in het wedstrijddossier.

6.3.1 FYSISCHE STRUCTUUR EN INVULLING

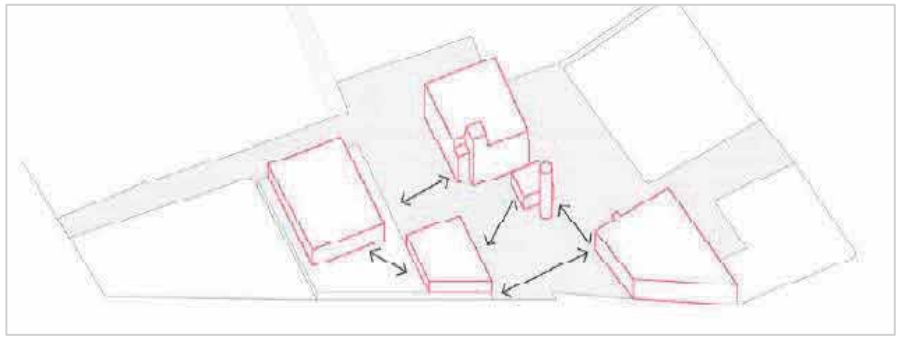
Door de implementatie van een nieuw cultuurcentrum met ondergrondse parking en aaneensluitend een plaats voor de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans (SAMWD) wenst de stad Zottegem het plangebied op te laden en te verankeren in het stedelijk weefsel. De huidige onbestemde restruimte wordt zo omgevormd tot een dynamische plek en sluit aan op het bruisende stadcentrum.

De inplanting van het cultuurcentrum en SAMWD gebeurt in één bouwblok ten zuiden en ten zuidoosten van het administratief centrum. De stedenbouwkundige randvoorwaarden en begrenzing van de bouwsite, alsook het voldoende afstand houden van het administratief centrum bepaalt dat het gebouw in twee deelvolumes wordt opgedeeld. Deze twee deelvolumes worden op een gemeenschappelijke sokkel van één bouwlaag geplaatst. De sokkel verbindt de deelvolumes tot één gebouw en vormt een verhoogd maaiveld (zie Afbeelding 12 en Afbeelding 13).



Afbeelding 12 Volumeverhouding site Sanitary

(Bron: evr-Architecten, 2017)



Afbeelding 13 Relaties tussen bouwvolumes site Sanitary

(Bron: evr-Architecten, 2017)

Het cultuurcentrum en SAMWD geven zo invulling aan het plangebied en bakenen het bouwblok verder af. De open rand aan Gustaaf Schockaertstraat wordt meer ingekleed. Daarnaast zorgt de aaneenschakeling van kleinere buitenruimtes voor een samenhangend geheel. Er is geen sprake meer van restruimtes: de site krijgt een meer stedelijke uitstraling door het toekennen van publieke groene ruimtes. Zo wenst de stad Zottegem te beantwoorden aan de nood aan bijkomend groen in het stadscentrum en in de Gustaaf Schockaertstraat.

Tussen het administratief centrum en het nieuwe gebouw wordt een versteende buitenruimte voorzien, dit plein heeft als doel respectvol antwoord te geven op de bijzondere architectuur van het beschermd monument ‘Sanitary Underwear Company S.A.’ Een deel van dit plein wordt omhoog geplooid, zodat een openluchttribune ontstaat. Naast toegang tot het verhoogde maaiveld op de sokkel van dit nieuwe gebouw geeft deze tribune ook een aanzet tot het intens gebruik als ‘cultuurplein’.

De inrichting van de site is zodanig dat het zicht op het administratief centrum wordt behouden vanop de Gustaaf Schockaertstraat.

6.3.1.1 RANDAFWERKING BOUWBLOK – EXTERN EN INTERN

Om de afwerking van het open bouwblok te garanderen wordt in de gewenste ruimtelijke structuur voorzien dat de randen van het bouwblok langs de straatkanten kunnen worden afgewerkt tot een volwaardig bouwblok, zoals grotendeels voorkomt in de directe omgeving. Gezien de belangrijke verzameling van functies op de site Sanitary zelf, wordt deze visie doorgetrokken naar de binnenkant van de site, om de ruimtelijke relatie tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe ontwikkelingen te verbeteren. De clustering van administratieve en culturele functies en de beeldbepalende historische gebouwen situeert zich midden in het bouwblok, maar lijken ruimtelijk ingesloten te zijn door de oriëntering van de bestaande woningen en achtertuinen en bijhorende diepe en ondiepe kavels, terwijl het een redelijk open bouwblok betreft. Ruimtelijk en naar beleving toe, is er met uitzondering van de opening in de Gustaaf Schockaertstraat, weinig voeling met de aanliggende bebouwing en straten. Het binnengebied kent een grillige randafwerking (rode lijn, Afbeelding 14). De beeldkwaliteit van de historische site vraagt om het binnengebied te voorzien van een representatieve uitstraling ten opzichte van de bestaande bebouwing. In de visie van voorliggend RUP wordt daarom opgenomen dat een dergelijke randafwerking langs de ‘binnenkant’ van het gebied zodanig kan gebeuren dat er langs deze kant een ‘voorkant’ gecreëerd wordt (rode lijn, Afbeelding 15). De uitwerking van dergelijke randafwerking gebeurt door het mogelijk maken van bijkomende bebouwing, hetzij door uniformiteit in architectuur, hetzij door de inplanting. Gezien de diverse eigendomsstructuren zullen er naar uitvoering van deze visie enkele randvoorwaarden worden opgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Het gaat dan ook eerder om een visie op lange termijn.



Afbeelding 14 Ruimtelijke analyse interne randafwerking site Sanitary



Afbeelding 15 Gewenste ruimtelijke interne randafwerking site Sanitary

De verschillende doorgangen voor traag en gemotoriseerd verkeer blijven weliswaar behouden, maar kunnen ook plaatsvinden via een (onder)doorgang.

Verder kan door dergelijke afwerking ademruimte gecreëerd worden binnen het bouwblok zelf. De afstand tussen de gebouwen kan op deze manier verruimd worden, de interne circulatie wordt geoptimaliseerd en bijkomende buitenruimte kan voorzien worden, denk aan een buitenterras aan het voorziene cultuurcafé in het cultuurcentrum (ten westen van het cultuurcentrum ter hoogte van de rijkswachtershuisjes).

6.3.2 ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

Het plangebied, en overeenkomstig het bouwblok, is van een zeer grote maat met diepe en smalle kavels en een lage densiteit. Doorsteken naar de omliggende straten en de aanwezigheid van voetweg nr. 30 doorheen de site zorgen ervoor dat dit bouwblok vrij permeabel is voor traag verkeer (zie Afbeelding 16). Voetweg nr. 30 wordt ontwikkeld als groenas. Langsheen deze as is voetgangers- en fietsverkeer doorheen de volledige site mogelijk, hierlangs worden enkele overdekte fietsenstallingen voorzien.

In tegenstelling tot wat het BPA voorziet, wordt een autovrij plein nagestreefd. Het gemotoriseerd verkeer heeft enkel toegang tot enkele lobben die niet met elkaar verbonden zijn. Doorgaand verkeer of mogelijkheid tot sluipverkeer is dus niet gewenst. Occasioneel gemotoriseerd verkeer voor leveringen, afvalophaling en laden en lossen kan aan de achterzijde van het cultuur- en administratief centrum door middel van de doorsteek vanuit de Burgemeester Firmin De Meyerstraat. Deze voetweg nr. 30 wordt in die zin verbreed (zie Afbeelding 17 en Afbeelding 18). Aan de Molenstraat wordt de bestaande ruimte behouden en is er ook plaats voor onder meer de brandweer en ziekenwagens.

De huidige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Gustaaf Schockaertstraat verschuift ±70 m naar het zuiden en zal toegang geven op de ondergrondse parking, terwijl de bestaande ontsluiting zal worden voorbehouden voor traag verkeer over het binnenplein. Uit de mobiliteitsstudie (zie in de bijlagen) wordt geconcludeerd dat een ontsluiting van de ondergrondse parking op de Meerlaan in plaats van de Gustaaf Schockaertstraat niet nodig is. Het bijkomend verkeer dat gegenereerd wordt op de site kan via de Gustaaf Schockaertstraat ontsluiten zonder dat zich hierbij problemen stellen. Naar traag verkeer toe is het wenselijk de ontsluiting van traag verkeer op de Meerlaan via de Rijkswachtkazerne te behouden en verder te ontwikkelen als optimale doorsteek naar de site.

De ligging op wandelafstand van het treinstation en de onmiddellijke nabijheid van een bushalte in de Meerlaan zorgen ervoor dat de site uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer. Vanuit duurzaam oogpunt dient hierop voldoende ingezet te worden.



Afbeelding 16 Ontsluiting traag verkeer

(Bron: evr-Architecten, 2017)



Afbeelding 17 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

(Bron: evr-Architecten, 2017)



Afbeelding 18 Ontsluiting brandweer

(Bron: evr-Architecten, 2017)

6.3.3 PARKEERVOORZIENINGEN

Onder het nieuwe cultuurcentrum en Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans komt een ondergrondse parking (zie Afbeelding 19). Er wordt plaats voor ±100 wagens voorzien. Daarnaast worden de bovengrondse parkeerplaatsen (zie Afbeelding 20) ontsloten vanuit de Molenstraat, zoals vandaag reeds het geval is. De parking wordt georganiseerd langsheen de bestaande hoge tuinmuur. De parking is voorzien voor ±80 wagens. Aanvullend worden er vijf vaste parkeerplaatsen achter het nieuwe cultuurcentrum voorzien. Er worden eveneens op deze plek enkele parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien.



Afbeelding 19 Situering ondergrondse parking onder cultuurcentrum
(Bron: evr-Architecten, 2017)



Afbeelding 20 Situering bovengrondse parking aan Molenstraat
(Bron: evr-Architecten, 2017)

6.3.4 INRICHTINGSPLAN

Onderstaand plan geeft de gewenste inrichting van de site weer. Dit inrichtingsplan is richtinggevend, maar niet bindend. Op basis hiervan worden de nodige kwaliteitscriteria juridisch verankerd in een grafisch plan en in stedenbouwkundige voorschriften. Zoals steeds is dit een evenwichtsoefening tussen het vastleggen van ruimtelijke richtlijnen enerzijds en het bieden van voldoende flexibiliteit anderzijds.

Het inrichtingsplan is gericht op de inplanting van een nieuw cultuurcentrum en nieuwe plek voor de Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans (SAMWD) tussen de bestaande infrastructuren van het administratief centrum, het stoomketelmuseum, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunsten, en parking. Het cultuurcentrum is voorzien van een tribune, balkon, cultuurplein en ondergrondse parking. Voornaamste functies binnen in het gebouw is de binnenstraat bestaande uit de foyer en het onthaal die uitmondt in een cultuurcafé, podium, kleedkamers, enkele kantoren en verschillende klaslokalen. Het cultuurcafé wordt doorgetrokken naar buiten en voorziet een buitenterras.

Aanvullende functies op het nieuwe cultuurcentrum en de SAMWD zijn bovengrondse parkeerplaatsen, fietsenberging en vuilnisberging en nieuwe interne en externe circulatie en ontsluitingen.



Afbeelding 21 Inrichtingsplan

(Bron: evr-Architecten, 2017)

6.4 GRAFISCH PLAN EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Het grafisch plan en de hierbij horende stedenbouwkundige voorschriften vormen de verordenende onderdelen van het RUP. Na inwerkingtreding van voorliggend RUP dient een stedenbouwkundige aanvraag binnen het plangebied in overeenstemming te zijn met de mogelijkheden die het desbetreffende grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften bieden. Onderstaande paragrafen geven een kort overzicht van de stedenbouwkundige voorschriften en hun inhoudelijke opzet.

6.4.1 ART. 1: ZONE VOOR WOONGEBIED

Het gebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. Onder aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen.
Om eventuele toekomstige uitbreidingen van gemeenschapsvoorzieningen mogelijk te maken of te voorzien in eventuele stedelijke functies, wordt binnen de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan een recht van voorkoop ingeschreven. Dit geeft o.a. de stad, de Intercommunale SOLVA en het AGB Zottegem de kans de gronden aan te kopen wanneer de opportuniteit zich voordoet.
Overigens wordt de historische tuinmuren binnen het plangebied bestendigd. Het behoud van de bestaande historische tuinmuren in hun huidige vorm dient voorop te staan. Verbouwingen en aanpassingswerken aan deze constructies dienen zoveel als mogelijk het oorspronkelijke voorkomen te bewaren, te herstellen en/of te ondersteunen.

6.4.2 ART. 2: ZONE VOOR GEMEENSCHAPS- EN OPENBARE NUTSVOORZIENINGEN

De zone is bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en voorzieningen eigen aan deze bestemming (parkeerplaatsen, signalisatie, etc.).
De bestemmingszone dient naast de bestaande voorzieningen (het administratief centrum Sanitary, de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst, ...) ook de realisatie van het nieuwe cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Dans en Woord mogelijk te maken. Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten. De niet bebouwde delen dienen ingericht te worden als parkeerruimte, stedelijke pleinen en/of groengebieden.
Om eventuele toekomstige uitbreidingen van gemeenschapsvoorzieningen mogelijk te maken of te voorzien in eventuele stedelijke functies, wordt binnen de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan een recht van voorkoop ingeschreven. Dit geeft o.a. de stad, de Intercommunale SOLVA en het AGB Zottegem de kans de gronden aan te kopen wanneer de opportuniteit zich voordoet.

6.4.3 ART. 3: ZONE VOOR WEGENIS

Het betreft het openbaar domein binnen het plangebied.

6.4.4 ART. 4: ONTSLUITING (INDICATIEF, OVERDRUK)

Naast de bestaande ontsluitingspunten tot het binnengebied van het plangebied worden enkele nieuw te creëren en/of te behouden ontsluitingspunten met deze aanduidingen (indicatief in overdruk) vastgelegd. De gronden opgenomen in het tracé worden ingericht in functie van ontsluiting van zowel gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting heeft een minimale vrije breedte van 2m. De ligging van het tracé kan 30m verschuiven langs weerszijden van de op het grafisch plan aangeduide positie.

7 AFWIJKEN VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

7.1 INLEIDING

In toepassing van artikel 2.1.2. §3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt afgeweken van het richtinggevend gedeelte van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).

Dit artikel stelt dat een overheid bij het nemen van beslissingen niet van het richtinggevend gedeelte mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval aanleiding zijn voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied dan ook in het gedrang te brengen.

Op volgende punten wordt in het voorliggend RUP afgeweken van de bepalingen van het richtinggevend deel van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan:

> *'[...]*
> *(VER)NIEUWBOUW VAN WONINGEN OP TERREINEN DIE NU NOG EEN ANDERE BESTEMMING HEBBEN EN DIE GESCHIKT ZIJN VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE WOONBESTEMMING. DIT KAN O.A. BETEKENEN :*
>
> *Het betreft hier het realiseren van inbreidingsprojecten in het stedelijk gebied of in de kernen van het buitengebied op sites waarvan de bestaande functie achterhaald is. Voor Zottegem wordt het project Sanitary aangehaald. Deze oude industriële site wordt herbestemd, waarbij naast het onderbrengen van een aantal stedelijke (administratieve) functies ook de realisatie van een aantal appartementen wordt voorzien.*
>
> *UITBREIDEN VAN SOCIALE HUISVESTING*
> *[...]*
> *= 193 bijkomende sociale woningen tegen 2007 of gemiddeld 19 woningen per jaar over een periode van 10 jaar*
>
> *Momenteel zijn volgende sociale projecten in uitvoering of in opmaak :*
> - *project Sanitary*
>
> [...]
>
> *EEN PARKEERBELEID VOEREN IN HET CENTRUM*
> *Parkeren vormt een onderdeel van de stedenbouwkundige kwaliteit van de stad. Bij het creëren van parkeergelegenheid moet worden gelet op het aanbod, situering en aard van het parkeren. Een goede aanduiding van de verschillende parkings vanaf de invalswegen is van groot belang teneinde onderbenutting tegen te gaan. Langparkeren wordt voorzien op parkings aan de randen van het winkelgebied (o.a. openbaar domein Egmontkasteel, Molenstraat, Vestenstraat). Door de aanleg van de twee nieuwe parkings, aan het project Sanitary en in de Vestenstraat, is het centrum van Zottegem in alle richtingen voorzien van randparkings.*
> *[...]'*

Het voorliggend RUP komt overeen met het bindende bepalingen van dit Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

7.2 MOTIVATIE

Deze afwijking ten opzichte van het richtinggevend deel van het GRS wordt hieronder omstandig gemotiveerd. De planologische aanpassingen zijn aangewezen omwille van zowel ruimtelijke, sociale als economische redenen:

- Ruimtelijk:

Een deel van de woonbestemming langs de Gustaaf Schockaertstraat wordt herbestemd naar 'zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen'. Door deze herbestemming is de realisatie van een aantal appartementen, zoals in het GRS voorzien, niet meer mogelijk. De realisatie van deze appartementen weegt niet op tegen de ruimtelijke voordelen van gecentraliseerde stedelijke functies. Het voorzien van gecentraliseerde stedelijke functies zal namelijk bijdragen tot een levendige centrum, waarbij alle stedelijke functies op één locatie terug te vinden zijn.
Het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Sanitary' beidt weinig tot geen perspectief voor stedelijke inbreidingen. Het plan gaat uit van het naast elkaar plaatsen van bestemmingen, waarbij de bestemmingszones zeer gedetailleerd werden ingetekend. Het voorliggende RUP wil bijgevolg inspelen op nieuwe ruimtelijke inzichten zonder ze zeer rigide in te tekenen. Het RUP wil flexibiliteit creëren zonder afbreuk te doen aan de goede ruimtelijke ordening

Het voorliggend RUP herbestemd de bestemmingszones 'openbare wegenis' en 'woonzone - sociale huisvesting' van het BPA 'Sanitary' naar 'zone voor woongebied' en 'zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen'. Ondanks de herbestemming sluit het RUP de realisatie van sociale huisvestiging en randparking niet uit (zoals in het richtinggevend deel van het GRS voorzien). Deze voorzieningen blijven binnen de voorschriften mogelijk.
Onder het nieuwe cultuurcentrum en Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans wordt alvast een ondergrondse parking voorzien voor ±100 wagens. Een realisatie van sociale woningen langs de Burgemeester Firmin De Meyerstraat is gezien de versnipperde eigendomsstructuur (cfr. garageboxen) niet realistisch. De stedenbouwkundige voorschriften laten toe om deze voorzieningen ook op een andere locatie binnen het plangebied te realiseren.

- Sociaal:

De site Sanitary wordt op vandaag, naast de markt, aanzien als het centrum van de stad. Het RUP voorzien erin om de site Sanitary verder op te laden met stedelijke functies waardoor het belang van deze site nog versterkt wordt.
De stad wenst overigens ook kwalitatieve gebouwen en voorzieningen aan te reiken aan de bevolking en de Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans, waardoor men kan genieten van een rijk aanbod aan culturele activiteiten.

- Economisch:

Gezien het stadsbestuur al ruime investeringen heeft gedaan om onder meer de voormalige historische textielfabriek Sanitary om te vormen tot een administratief centrum waar het gros van de stedelijke administratieve functies in zijn ondergebracht en een deel van de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunsten op dezelfde site wordt opgevangen, wordt gepleit om deze locatie te behouden voor de ontwikkeling van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans. Herlocalisatie van de reeds bestaande voorzieningen binnen de site Sanitary naar een andere locatie is voor de stad economisch gezien niet realistisch. Het is bijgevolg op vlak van investeringen enkel aangewezen om de stedelijke functies bij herbouw of uitbreiding te gaan bundelen bij een grote groep stedelijke functies.
Daarnaast zal de bundeling op vlak van personeel en middelen voor de stad een positief economisch gevolg hebben. Zo bestaat de mogelijkheid om bepaalde voorzieningen te gaan bundelen. De tijdsduur van verplaatsingen tussen de verschillende stedelijke diensten wordt hiermee ook sterk gereduceerd.

8 DECRETALE BEPALINGEN

8.1 WATERTOETS

- KAART OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN 2017
- KAART INFILTRATIEGEVOELIGE GEBIEDEN
- KAART GRONDWATERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN
- KAART EROSIEGEVOELIGE GEBIEDEN
- KAART EROSIEGEVOELIGHEID 2018
- KAART WINTERBED
- HELLINGENKAART

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem. Het resultaat van de watertoets wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of in de goedkeuring van het plan of het programma.

Artikel 8 van dat decreet luidt:

> "Art. 8. § 1. De overheid die over een vergunning, een plan of programma moet beslissen, draagt er zorg voor, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.
>
> Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: "ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen".

In artikel 8 § 5 van het decreet integraal waterbeleid werden specifiek de ruimtelijke uitvoeringsplannen onderworpen aan de watertoets bij wijziging van het decreet van 25 mei 2007.

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp van uitvoeringsbesluit over de watertoets definitief goed. Het besluit geeft de lokale, provinciale en gewestelijke overheden, die een vergunning moeten afleveren, richtlijnen voor de toepassing van de watertoets. Het besluit, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 oktober 2006, trad in werking op 1 november 2006.

Op 1 maart 2012 trad een nieuw uitvoeringsbesluit in werking. De belangrijkste wijzigingen zijn het omzetten van de aanbeveling tot advies naar de adviesplicht en het wijzigen van de kaart van overstromingsgevoelige gebieden.

De provincie Oost-Vlaanderen dringt erop aan dat uitbreidings- of aanpassingswerken enkel maar gunstig geadviseerd kunnen worden op voorwaarde dat de maatregelen uit het provinciaal beleidskader wateradviezen strikt nageleefd worden. Deze maatregelen zijn erop gericht om significant nadelige effecten op de woning en het watersysteem te

vermijden. Het betreft enerzijds maatregelen inzake overstromingsveilig bouwen en anderzijds maatregelen om eventueel verloren gegane 'ruimte voor water te compenseren (zie https://dms.oost-vlaanderen.be/download/aa3df03b-86ee-4862-a936-9d6397151a64/Provinciaal%20beleidskader%20wateradviezen.pdf)

8.1.1 TOETSING

Het plangebied behoort tot het Boven-Scheldebekken, meer bepaald het deelbekken Zwalm. Er bevinden zich geen signaalgebieden binnen het plangebied. De watertoetskaarten geven voor het plangebied de volgende aspecten weer:

Tabel 6 Watertoets

THEMATISCHE KAART	RELATIE M.B.T. HET PLANGEBIED
Waterlopen	Doorheen het plangebied lopen geen waterlopen en/of waterwegen. De dichtstbijzijnde waterloop bevindt zicht op ±340 m van het plangebied. Het betreft een zijloop van de Traveinsbeek (OS283a). De Traveinsbeek is een geklasseerde onbevaarbare waterloop van 2e categorie.
Overstromingsgevoelige gebieden (versie 2014)	Het volledige plangebied en de ruime omgeving ervan liggen buiten overstromingsgevoelig gebied.
Infiltratiegevoelige gebieden	Het plangebied is niet infiltratiegevoelig. Dit wil zeggen dat de bodem het regenwater niet goed laat indringen.
Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	Het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming. Dat wil zeggen dat de grond goede laterale grondwaterstromingen toelaat.
Erosiegevoelige gebieden	Het plangebied is algemeen niet erosiegevoelig.
Winterbed	Het plangebied is niet gelegen in een winterbedding van een waterloop.
Hellingenkaart	Het plangebied is gelegen in een licht hellend (0,5 % - 5 %) tot vlak (<0,5 %) gebied. Voornamelijk de zone rond het huidige administratief centrum Sanitary is vlak.
Zoneringskaart Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)	Het plangebied maakt deel uit van het zoneringsplan 'woonkernen' en behoort tot het centraal gebied.

8.1.2 BEOORDELING VAN DE EFFECTEN OP HET WATERSYSTEEM

8.1.2.1 WIJZIGING VAN HET OVERSTROMINGSREGIME

Voorliggend RUP maakt het bouwen van nieuwe constructies en het aanleggen van verhardingen mogelijk binnen het plangebied. Deze ingrepen kunnen 'overstroombare ruimte' innemen waardoor het overstromingsregime van het plangebied en zijn omgeving kan wijzigen. Er dienen bijgevolg maatregelen genomen te worden, opdat het hemelwater dat op de verharde zone terecht zal komen, op het terrein zelf hergebruikt wordt, natuurlijk infiltreert of gebufferd en vervolgens vertraagd afgevoerd wordt.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dient te worden nageleefd. Rekening houdende met deze stedenbouwkundige verordening die ook van toepassing is op de werken die in verdere uitvoering van het ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen uitgevoerd worden, zal de mogelijke impact op de waterhuishouding beperkt blijven.

Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden de principes van duurzaam waterbeheer opgelegd. Onder deze voorwaarden is het ontwerp verenigbaar met de doelstellingen van het artikel 5 van het decreet Integraal Waterbeleid.

8.1.2.2 WIJZIGING VAN DE INFILTRATIE- EN AFSTROMINGSHOEVEELHEID

Het plangebied ligt niet binnen een beschermingszone in het kader van een grondwaterwinning.

De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont aan dat het plangebied niet infiltratiegevoelig is. Dit wil zeggen dat de bodem het hemelwater niet goed laat infiltreren.

Voorliggend RUP maakt bijkomende bebouwing en verharding mogelijk waardoor de infiltratie- en afstromingshoeveelheid van hemelwater kan wijzigen. Om mogelijke effecten ten gevolge van het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan op het watersysteem te verhelpen, dienen een aantal maatregelen genomen te worden:

- Stedenbouwkundige aanvragen na inwerkingtreding van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan dienen minstens te voldoen aan de vigerende gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Prioriteit dient daarbij uit te gaan naar hergebruik van hemelwater (bijvoorbeeld sanitair) en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.
- Vanuit de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen wordt aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m^2, bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van verhardingen te milderen om zo de (versnelde) afvoer naar de waterlopen te vermijden of te beperken. Deze maatregelen houden rekening met de terreinkenmerken (bodemtextuur en grondwaterstand), de overstromingsgevoeligheid van het stroomgebied en de omvang van de verharding. Ze worden opgesomd in het provinciaal beleidskader (zie https://dms.oost-vlaanderen.be/download/aa3df03b-86ee-4862-a936-9d6397151a64/Provinciaal%20beleidskader%20wateradviezen.pdf);
- Het hemelwater dient vertraagd te worden afgevoerd.
- Het gebruik van waterdoorlatende materialen wordt aangemoedigd, tenzij dit om functionele of praktische redenen niet aangewezen is of vanuit andere regelgeving niet toegestaan is:
  - Waterdoorlatende materialen moeten geplaatst worden op een waterdoorlatende funderingslaag.
  - Bij de waterdoorlatende verhardingen moet infiltratie mogelijk gemaakt worden door deze verhardingen zonder helling of zonder afvoergoten aan te leggen en door opstaande randen te voorzien die het versneld afstromen beletten.
  - Indien de waterdoorlatende verhardingen niet aangelegd kunnen worden volgens de bovenstaande voorwaarden dan moeten deze verhardingen beschouwd worden als normale verharde oppervlakken waarvan het hemelwater moet afgevoerd worden naar de infiltratiezones.

8.1.2.3 WIJZIGING VAN HET EROSIEGEDRAG

Het plangebied is aangeduid als niet erosiegevoelig. Het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet ten opzichte van de bestaande feitelijke toestand een wijziging van het bodemgebruik door het mogelijk maken van bijkomende bebouwing en verhardingen. Evenwel worden er geen grote ingrepen op het reliëf voorzien. Er kan worden aangenomen dat het effect op het erosiegedrag minimaal zal zijn.

8.1.2.4 WIJZIGING VAN DE GRONDWATERSTROMING

Met grondwaterstroming wordt de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming van kwel bedoeld. Voor de watertoets is de ondiepe grondwaterstroming van belang. Deze stroming kan immers beïnvloed of verstoord worden door ondergrondse constructies.

Het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming. Dat wil zeggen dat de grond goede laterale grondwaterstromingen toelaat. De uitvoering van het RUP, t.o.v. de bestaande feitelijke toestand, kan ertoe leiden dat er ondergrondse constructies worden voorzien. Het programma voor de bouw van het cultuurcentrum en SAMWD voorziet een realisatie van een ondergrondse parking. Weliswaar dient deze oppervlakte niet beschouwd te worden als grootschalige ondergrondse constructies (ondergrondse constructies met een diepte van meer dan 5m of een horizontale lengte van meer dan 100m). De geplande ondergrondse constructies zullen een beperkt negatieve impact hebben op de grondwaterstroming.

8.1.2.5 WIJZIGING VAN HET OPPERVLAKTE- EN GRONDWATER

De discipline grond- en oppervlaktewater valt uiteen in twee sub-disciplines, namelijk de grond- en oppervlaktewaterhuishouding en de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.

8.1.2.5.1 Wijziging van de grond- en oppervlaktehuishouding

Volgens de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA) maakt het plangebied deel uit van het Boven-Scheldebekken, meer bepaald het deelbekken Zwalm.

Er kan gesteld worden dat de uitvoering van het ruimtelijk uitvoeringsplan kan resulteren in een toename aan bebouwing en verhardingen. De nodige maatregelen dienen dan ook genomen te worden om het afvloeiend hemelwater op te vangen, te hergebruiken of vertraagd af te voeren. Hiertoe worden bepalingen opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Prioriteit gaat naar het hergebruik boven buffering met vertraagde afvoer. Indien de nodige maatregelen worden genomen zoals voorzien in de vigerende wetgevingen, kan er gesteld worden dat er geen sprake zal zijn van een negatief effect op de grond- en oppervlaktewaterhuishouding.

8.1.2.5.2 Wijziging van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater

Het plangebied is niet gelegen in een waterwingebied. Er kan verwacht worden dat de bestemming van het ruimtelijk uitvoeringsplan geen activiteiten zullen voortbrengen die een significante invloed hebben op de kwaliteit van het watersysteem. Het plangebied is volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) gelegen in het ‘centraal gebied’. Dit wil zeggen dat er reeds geruime tijd riolering aanwezig is en die is aangesloten op een waterzuivering.

8.1.3 CONCLUSIE

Indien bovenstaande maatregelen in acht genomen worden, zullen de gevolgen van het RUP ‘Sanitary’ op de waterhuishouding beperkt zijn en kan gesteld worden dat voorliggend plan geen significante nadelige effecten zal hebben op het watersysteem. Dit neemt echter niet weg dat bij de aanvraag tot omgevingsvergunning het advies aan de bevoegde instanties gevraagd moet worden.



RUP SANITARY

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN 2014

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

OVERSTROMINGSGEVOELIGHEID

- niet overstromingsgevoelig
- mogelijk overstromingsgevoelig
- effectief overstromingsgevoelig

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

INFILTRATIEGEVOELIGE GEBIEDEN

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

INFILTRATIEGEVOELIGHEID

- niet infiltratiegevoelig
- infiltratiegevoelig

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

GROND r ATERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN

LEGENDE

REkERENTIE

gdens 8,j ngep(ei

pestj j ni e pep: mw(ng

uj i j stdj ,e 8edj e,en

GROND r ATERSTROMINGSGEVOELIGHEID

6 j t(g gel : e,(g

oeedgel : e,(g

0 30 60 90 m

S) aj j ,f 1zc000

N

Bd n : ni edeggedf GRBWAGIV f2v /m(201h3
Bd nf GDI - V,j j ni eden
O86 edu(ngf i e j .6 et(ngen (n i (t 8,j n o(/n s,e) ats een
penj i edjngZD(t 8,j n (s geen t: 8: gdj 7s) ae : 86 et(ngZ

OPDRACHTGEVER

STAD ZOTTEGEM

Stj i spestmmdb: ttege6
Gmstj j . S) a:) uj edstdj j t fi
9v20 bOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

201hz10z0h



RUP SANITARY

EROSIEGEVOELIGE GEBIEDEN

LEGENDE

REFERENTIE

- giens daongeclek
- cestoonke cecfibwlng
- vokostioæ deipeæn

EROSIEGEVOELIGHEID

- nlet eifisleger fiedg
- eifisleger fiedg

0 30 60 90 m

Spuooan1:/ 000

N

Bifin finkeiæggeihGRB6AGIV ,27 (bnl 2013j
BifinhGDI - Vaoonkeien
OdZ eivlnghke onZ etlngen ln klt daon) l(n sæputs een
cenokeilngzDlt daon ls geen tfidfigio. spue fidZ etlngz

OPDRACHTGEVER

Stokscestbbi 8fittegeZ
GbstoomSpufipvoeitstiootf
9720 8OTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2013:10:03



RUP SANITARY

EROSIEGEVOELIGHEID 2018

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied

POTENTIËLE BODEMEROSIE PER PERCEEL

- geen info
- bijzondere strook
- niet van toepassing
- verwaarloosbaar
- zeer laag
- laag
- medium
- hoog
- zeer hoog

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

WINTERBEDKAART

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

WINTERBEDKAART

- geen informatie beschikbaar
- winterbed

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

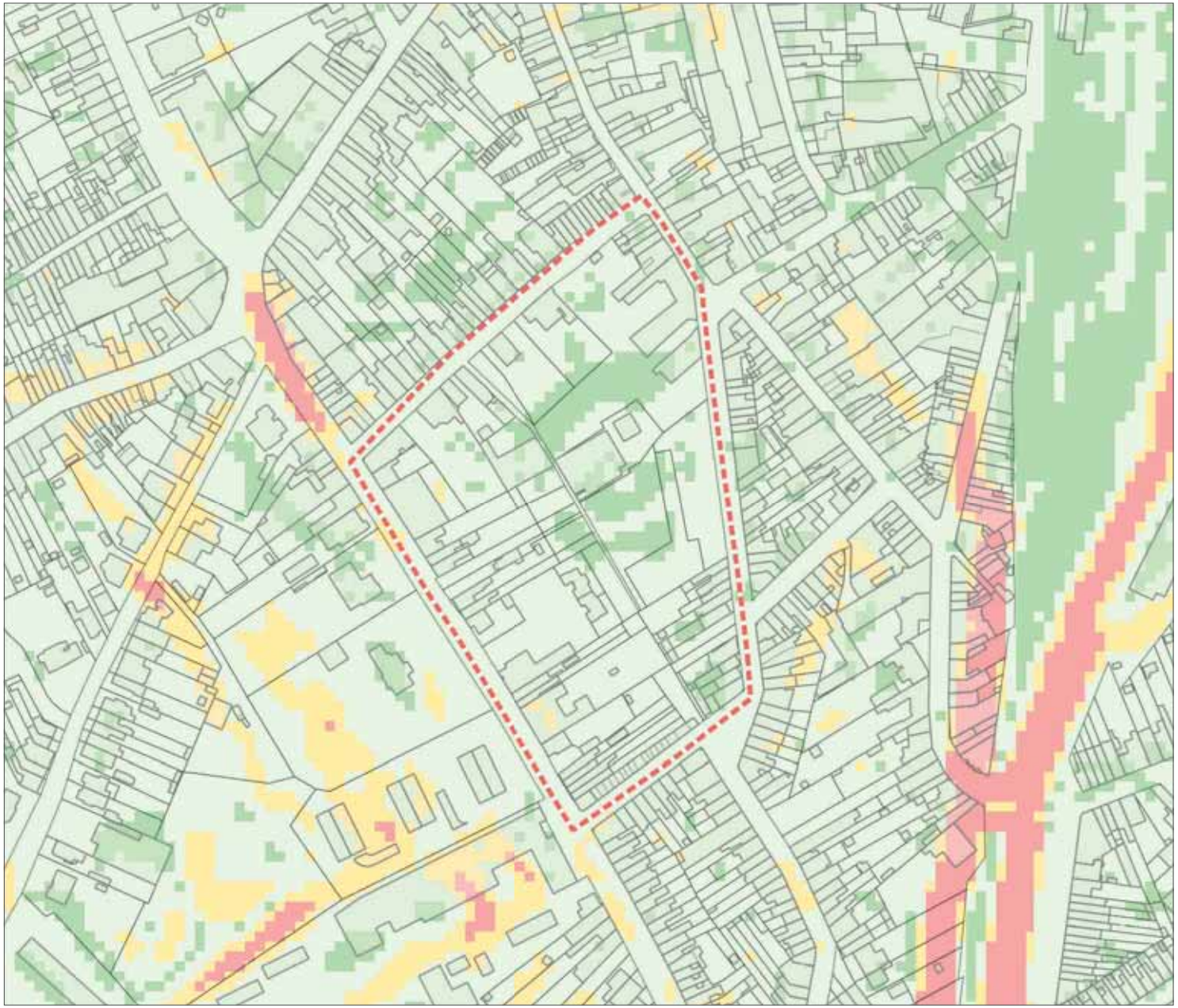
OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08



RUP SANITARY

HELLINGENKAART

LEGENDE

REFERENTIE

- grens plangebied
- bestaande bebouwing
- kadastrale percelen

HELLINGEN

- < 0.5%
- 0.5 - 5%
- 5 - 10%
- > 10%

0 30 60 90 m

Schaal: 1/3000

N

Bron onderlegger: GRB, AGIV (26 juni 2018)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 ZOTTEGEM

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Gentstesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2018/10/08

8.2 RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn dient het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening te houden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds.

In het kader van dit RUP werd een ruimtelijke veiligheidstoets (RVR-toets) uitgevoerd (ingevoerd op 01/04/2019 met referentie RVR-AV-1009). De conclusie is dat het RUP niet verder voorgelegd dient te worden aan de Dienst Veiligheidsrapportering en er geen ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt dient te worden. Een afschrift van dit besluit is terug te vinden in de bijlagen.

8.3 ARCHEOLOGISCH VOORONDERZOEK

Op basis van de huidige wetgeving, met name het Onroerenderfgoeddecreet, dient op basis van drempelwaarden inzake bodemingrepen en inzake (perceels)oppervlakte van het plangebied nagegaan te worden of er al dan niet een archeologienota noodzakelijk is. Binnen het plangebied is tevens ook een deel opgenomen als vastgestelde archeologische zone. Bij deze zone liggen de twee drempelwaarden (bodemingrepen en (perceels)oppervlakte) een stuk lager dan de niet vastgestelde gebieden. De opmaak en onderzoek binnen de archeologienota's zal instaan voor de bescherming van de aanwezige archeologische sporen.

8.4 LIJST MET OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

De stedenbouwkundige voorschriften en de bestemmingen van voorliggend RUP vervangen bij inwerkingtreding de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemmingen van het gewestplan en het BPA voor wat betreft de zone die binnen het plangebied van voorliggend RUP valt.

8.4.1 GEWESTPLAN

Het betreft volgende bestemming van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerpgewestplannen en de gewestplannen alsook de bestemmingen uit de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan Aalst – Ninove – Geraardsbergen – Zottegem (KB 30/05/1978, gewijzigd 13/09/1995):

- Woongebied;
- Gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.

8.4.2 BIJZONDER PLAN VAN AANLEG 'SANITARY'

Alle bestemmingen en bijhorende voorschriften van het BPA 'Sanitary' (M.B. 30/03/2007), gelegen binnen het plangebied van voorliggend RUP, worden opgeheven en vervangen door de bestemmingen en voorschriften van laatstgenoemde. Het betreft volgende bestemmingen:

- Openbare wegenis;
- Zone voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen;
- Zone voor openbaar groen;
- Woonzone - hoofdgebouw;
- Woonzone - sociale huisvesting;
- Woonzone - bijgebouwen;
- Zone voor koeren en hovingen;
- Zone voor autobergplaatsen;
- Privéparkeerstrook.

8.4.3 VERKAVELINGSVERGUNNINGEN

Voor de op te heffen verkavelingsvergunningen wordt verwezen naar het grafisch plan, alsook de algemene bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp RUP.

8.5 RUIMTEBALANS

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimteboekhouding uit het RSV is weergegeven in onderstaande ruimtebalans.

Tabel 7 Ruimtebalans (m²)

BESTEMMINGS-CATEGORIE RUP / ORIGINELE BESTEMMINGS-CATEGORIE	WONEN	GEMEENSCHAPS- EN NUTSVOORZIENINGEN	LIJNINFRASTRUCTUUR	TOTAAL
WONEN	18.609 m²	7.518 m²	4.620 m²	**30.747 M²**
GEMEENSCHAPS- EN NUTSVOORZIENINGEN		6.513 m²		**6.513 M²**
LIJNINFRASTRUCTUUR				
TOTAAL	**18.609 M²**	**14.031 M²**	**4.620 M²**	**37.260 M²**

9 SCREENING VAN DE PLAN-MER-PLICHT

9.1 INLEIDING

De Vlaamse Regering keurde op 12 oktober 2007 het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet van 27 april 2007, het zogenaamde plan-m.e.r.-decreet, en trad in werking op 1 december 2007.

De regelgeving voorziet dat overheden die een plan met mogelijke aanzienlijke milieueffecten willen opmaken, eerst de milieueffecten ervan en de eventuele alternatieven in kaart moeten brengen. Voor plannen die niet van rechtswege plan-milieueffectrapportage-plichtig zijn, moet de initiatiefnemer (in casu de gemeente Zottegem) een screeningsprocedure (onderzoek tot milieueffectrapportage) volgen. De initiatiefnemer stelt daarvoor een screeningsnota of verzoek tot raadpleging op waarin wordt nagegaan of een plan aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een nieuw decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Overeenkomstig artikel 2.2.1. §1 gaat het om een geïntegreerd planningsproces: de effectbeoordelingen worden tijdens het ruimtelijk planningsproces procedureel en inhoudelijk geïntegreerd in hetzelfde proces. De integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

9.2 BEPALEN VAN DE PLAN-MER-PLICHT

Met de goedkeuring van het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's door de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007, moet de initiatiefnemer van een plan met – mogelijk – aanzienlijke milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen, deze milieueffecten en eventuele alternatieven in kaart brengen.

Er geldt evenwel enkel een plan-MER-plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen genereren. Om al dan niet te kunnen besluiten tot een plan-MER-plicht moeten geval per geval de volgende drie stappen doorlopen worden:

- Stap 1: valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?

In voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt aangegeven hoe een gebied moet worden ontwikkeld, of staan voorschriften of wijzigingen voor het soort ontwikkeling dat in bepaalde gebieden geschikt of toelaatbaar wordt geacht, of worden criteria gegeven die in aanmerking moeten worden genomen.

Ruimtelijke uitvoeringsplannen vallen onder de definitie van een plan zoals geformuleerd door het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid. Hierdoor dient er bij de opmaak van dit plan formeel rekening gehouden te worden met het onderzoek van de milieueffecten die de realisatie van de bestemmingen in het ruimtelijk uitvoeringsplan teweegbrengen;

- Stap 2: valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?
  Dit is het geval indien:
  - het plan het kader vormt voor de toekenning van een vergunning (stedenbouwkundige, milieu-, natuur-, kap-,...) aan een project;

- het plan mogelijk betekenisvolle effecten heeft op speciale beschermingszones waardoor een passende beoordeling vereist is.

Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een omgevingsvergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP 'Sanitary' vormt dus het kader op basis waarvan de omgevingsvergunning toegekend wordt. Het ruimtelijk uitvoeringsplan valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

- Stap 3: valt het plan onder de plan-MER-plicht?
  Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:
  - plannen die 'van rechtswege' plan-MER-plichtig zijn (geen voorafgaande 'screening' vereist):
    - plannen die het kader vormen voor projecten uit bijlage I, II of III van het BVR van 10 december 2004 (project-MER-plicht) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening (een ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet per definitie aan deze laatste voorwaarde);
    - plannen waarvoor een passende beoordeling vereist is én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden;
  - plannen die niet onder de vorige categorie vallen en waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben >> 'screeningplicht'
  - plannen voor noodsituaties (niet plan-MER-plichtig, hier niet relevant).

Het RUP 'Sanitary' vormt mogelijks het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10.b 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' van bijlage III.

Het ruimtelijk uitvoeringplan heeft onder andere betrekking op:

- Het herbevestigen van de gebiedscategorisering gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en wonen;
- Het herbestemmen van de gebiedscategorisering wonen naar gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen;
- Het herbestemmen van de gebiedscategorisering gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen naar wonen.

Bovendien regelt het RUP het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau aangezien het plan betrekking heeft op een totale oppervlakte van 3,73 ha. Dit is slechts 0,07% van het grondgebied van Zottegem. Omwille van deze redenen is het RUP screeningsgerechtigd.

9.3 NULALTERNATIEF EN REFERENTIESITUATIE

9.3.1 NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is het alternatief waarbij het plan niet wordt uitgevoerd en omvat alle mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het plan- en studiegebied wanneer het plan niet zou doorgaan.

In voorkomend geval is het nulalternatief het niet uitvoeren van het RUP. Dit resulteert in de instandhouding van het huidige BPA 'Sanitary' en zijn verordenend kader (cfr. bestemmingen en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften).

Door uitvoering van het nulalternatief dienen (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen het plangebied rekening te houden met de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA 'Sanitary'. De realisatie van onder meer een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans kunnen dan niet plaatsvinden. De strikte zonering die het BPA vastlegt blijft behouden. Het nulalternatief is niet wenselijk en wordt daarom niet weerhouden.

9.3.2 REFERENTIESITUATIE

Voor de duidelijkheid wordt in deze paragraaf kort de bestaande juridische toestand en de bestaande feitelijk toestand verhelderd.

Het plangebied is volgens de **bestaande juridische toestand** (BPA 'Sanitary' (M.B. 30/03/2007)) bestemd als gebiedscategorisering woongebied en gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Het administratief centrum Sanitary, de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst, de Rijkswachtkazerne, de rijkswachtershuisjes met parking, en de site voor telecommunicatie met gsm-pyloon, zijn opgenomen in de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. De restende bebouwing aan de buitenzijde van het plangebied (hoofdzakelijk woningen) inclusief tuinzones, de parking van het administratief centrum, wegenis, … zijn bestemd als gebiedscategorisering woongebied. De bestaande juridische toestand biedt weinig perspectief voor de vestiging van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans. Ten opzichte van de bestaande juridische toestand vormt het RUP 'Sanitary' slechts het kader voor beperkt bijkomende aanpassingen (cfr. hoofdstuk 6 Gewenste ruimtelijke structuur).

De **huidige feitelijke toestand** beschrijft hoe het plangebied op vandaag (anno 2019) ruimtelijk is ingericht (los van de bestemming). Voor een uitgebreide omschrijving van de huidige feitelijke toestand wordt verwezen naar hoofdstuk 5 Bestaande feitelijke toestand. Algemeen kan gesteld worden dat de verschillende functies en gebouwen binnen de geëigende bestemming (cfr. gebiedscategorisering) liggen.

9.4 VOORGENOMEN PLANOPTIES BINNEN HET PLANGEBIED

Door uitvoering van het RUP worden enkele belangrijke ontwikkelingen vooropgesteld (voor de uitgebreide visie wordt er verwezen naar hoofdstuk 6 Gewenste ruimtelijke structuur):

- ontwikkeling van een nieuw cultuurcentrum, de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans en ondergrondse parking;
- de realisatie en inrichting van publieke ruimtes;
- een nieuwe ontsluitingsstructuur;
- de nodige flexibiliteit te creëren naar ruimtelijke (re)organisatie van het plangebied.

De voorgenomen planopties voorzien de herbevestiging en herbestemming van verschillende zones.

In wat volgt, worden de milieueffecten verduidelijkt en wordt er aangetoond dat er geen significante milieueffecten verwacht worden naar aanleiding van het RUP 'Sanitary'. Hierdoor wordt besloten dat het ruimtelijk uitvoeringsplan **niet van rechtswege plan-MER-plichtig is**.

Voor niet van rechtswege plan-MER-plichtige ruimtelijke uitvoeringsplannen dient geval per geval een screeningsprocedure doorlopen te worden teneinde een conclusie te kunnen maken inzake eventuele plan-MER-plicht. In volgende paragrafen wordt het screeningsonderzoek, ook wel het onderzoek naar het voorkomen van aanzienlijke milieueffecten als gevolg van het plan, gevoerd.

9.5 POTENTIËLE MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN

9.5.1 BODEM

De referentiesituatie wordt beschreven in 4.2.2.1 Bodemkaart.

De bodem binnen het plangebied betreft bebouwde zones OB (antropogeen).

Het plangebied is grotendeels bebouwd en verhard. Het plangebied betreft tevens ook enkele grote onbebouwde restruimtes. Dit zijn nog restanten van de voormalige industriële site van Sanitary Underwear Company S.A. Op de bodemkaart is zowel het plangebied als de ruime omgeving aangeduid als een antropogene bodem (OB). Door vergraven is het bodemprofiel van de antropogene bodems reeds ingrijpend gewijzigd of vernield. De grote onbebouwde restruimtes van de voormalige industriële site van Sanitary Underwear Company S.A. zijn eveneens verstoord (mede door de afbraak van de fabriek, historische bebouwing voor de fabriek, ...).
Door vergraven kan het bodemprofiel in het plangebied verstoord worden. Gezien het bodenprofiel van de antropogene bodems reeds ingrijpend gewijzigd of vernield is, worden geen significante negatieve effecten op de profielontwikkeling verwacht.

De antropogene bodems worden gekenmerkt voor hun niet tot weinig verdichtingsgevoeligheid. Er zullen door de uitvoering van het RUP, ten opzichte van de huidige feitelijke toestand, zeer beperkt negatieve effecten inzake verdichting optreden. Er zullen door de uitvoering van het RUP bijgevolg geen significante effecten inzake verdichting optreden.

Binnen het plangebied zijn er twee OVAM-dossiers gekend, namelijk het beschrijvend bodemonderzoek 95287 en het oriënterend bodemonderzoek 106191. Het eerste dossier omvat grotendeels de site Sanitary met het huidige administratieve centrum en stoomketelmuseum. Het tweede dossier betreft de site voor telecommunicatie met gsm-pyloon (Meerlaan nrs. 54-56). Bijkomend werden er in de omgeving nog een aantal oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken uitgevoerd, waarvan één aangrenzend aan het plangebied, namelijk oriënterend bodemonderzoek 97451 (Frans De Beckstraat en Gustaaf Schockaertstraat).

Bij vergraving of bemaling dient erop gelet te worden dat de mogelijke bodemverontreiniging ter hoogte van de gekende bodemonderzoeken zich niet kan verspreiden. Binnen het plangebied zijn geen activiteiten aanwezig of gepland die bodemverontreiniging met zich mee kunnen brengen. Indien rekening gehouden wordt met bovenstaande maatregelen, zijn er geen significante effecten verwacht inzake bodemverontreiniging.

9.5.1.1 CONCLUSIE

Gezien het bodemprofiel in de bestaande feitelijke toestand reeds grotendeels ingrijpend gewijzigd of vernield is en er geen bodemverontreinigende activiteiten gepland zijn, worden er geen significante effecten verwacht inzake de discipline bodem. Er zijn vanuit de discipline bodem geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

9.5.2 WATER

De beschrijving van de referentiesituatie, de kaarten van de watertoets en de mogelijke effecten van voorliggend RUP zijn terug te vinden in 8.1 Watertoets.

De gronden gelegen binnen de begrenzing van het RUP zijn niet gesitueerd binnen waterwingebieden of beschermingszones type I, II of III. Daarnaast wordt binnen het plangebied geen oppervlaktewater gewonnen bestemd voor drinkwaterproductie.
Een deel van het plangebied wordt heringericht: publieke ruimtes en groenvoorzieningen zullen het cultuurcentrum en SAMWD inkleden. Het blijft daarom aangewezen om verhardingen, zoveel mogelijk, aan te leggen in waterdoorlatende materialen. Dit gebeurt voor de bovengrondse parkeerplaatsen en een deel van de laad- en loszone. De open ruimte aan de Gustaaf Schockaertstraat, tussen de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst en het cultuurcentrum wordt opgevat als park wat de waterberging ten

goede komt. De overige ruimte wordt, op het verharde binnenplein en de ontsluiting na, van groen voorzien. Ook dit is positief inzake waterinfiltratie en de waterhuishouding.

9.5.2.1 CONCLUSIE

Indien de maatregelen vermeld in 8.1 Watertoets in acht worden genomen, zullen de gevolgen van voorliggend RUP op de waterhuishouding beperkt zijn en kan gesteld worden dat voorliggend plan geen significante nadelige effecten zal hebben op het watersysteem. Dit neemt echter niet weg dat bij de aanvraag tot omgevingsvergunning het advies aan de bevoegde instanties moet worden gevraagd.

Er zijn vanuit de discipline water geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

9.5.3 FAUNA EN FLORA

De referentiesituatie wordt beschreven in de hoofdstukken 4.2.2.3 Speciale beschermingszones, 4.2.2.4 Vlaams ecologisch netwerk en 4.2.2.6 Biologische waarderingskaart.

Het plangebied is deels bebouwd en verhard. De onverharde delen bestaat uit private tuinen en percelen van de gemeente (zie hoofdstuk 5.1.1 Fysische structuur en invulling). In het plangebied is weinig groen aanwezig. Het overgrote deel kan toegeschreven worden aan private tuinen en de open restruimte aan de Gustaaf Schockaertstraat dat vandaag (anno 2019) uit gras bestaat.

Het volledige plangebied, en een groot deel van de omgeving, is gekarteerd als biologisch minder waardevol gebied (ua: minder dichte bebouwing, ud: dichte bebouwing). Aangrenzend aan het plangebied is in het westen een biologisch waardevol gebied (kp+: park) aanwezig.

Het inrichtingsplan van het binnengebied voorziet een park en groenvoorzieningen die de biodiversiteit in het stedelijk weefsel verhoogt en beantwoordt aan de nood aan bijkomend groen in het stadscentrum en in de Gustaaf Schockaertstraat. Ten opzichte van de bestaande feitelijke toestand geeft dit positieve effecten op de fauna en flora. Ten opzichte van de bestaande juridische toestand voorziet het RUP geen wijzigingen. Bepaalde bestemmingen binnen het BPA voorzien groen binnen het plangebied.

Door uitvoering van het RUP wordt geen negatieve impact verwacht op de biologische waarde. Het plangebied is in de bestaande feitelijke toestand namelijk grotendeels bebouwd en verhard.

VEN-, Vogelrichtlijn-, en Habitatrichtlijngebieden komen niet voor in de directe omgeving van het plangebied. Er zijn dus weinig of geen natuurwaarden aanwezig in het plangebied en het plangebied zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek- en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden.

Gezien de hedendaagse bouwtechnische normen wordt op vlak van geluidshinder geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht. Voorliggend RUP heeft ten opzichte van de bestaande feitelijke toestand als doel het plaatsen van publieke verlichting door middel van lantaarns of kleine verlichtingsarmaturen. Deze kunnen mogelijks zeer beperkte bijkomende effecten veroorzaken op de omliggende fauna en flora (lichtverstoring). Het plan voorziet in geluidsproducerende activiteiten en functies, doch wordt gezien de bouwtechnische normen en de geringe aanwezigheid van fauna en flora geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht. Hetzelfde geldt inzake relevante toename in lichtbronnen.

9.5.3.1 CONCLUSIE

Vanuit de discipline fauna en flora zijn geen aanzienlijke negatieve milieueffecten te verwachten.

9.5.4 LANDSCHAP, BOUWKUNDIG EN BESCHERMD ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

9.5.4.1 LANDSCHAPSBEELD

Binnen het plangebied komen geen gave landschappen (ankerplaatsen en relictzones) en relicten voor. Het dichtstbijzijnde vastgesteld landschapsrelict betreft de 'Zwalmvallei tussen Nederbrakel en Nederzwalm' (ID 10411) op ±1 km in vogelvlucht van het plangebied.

Het plangebied is gelegen in het traditioneel landschap 'Stedelijke agglomeratie'. Daarnaast is de stad omgeven door het traditioneel landschap 'Land van Zottegem'. Voor wat betreft het traditioneel landschap 'Land van Zottegem' zijn de toekomstige beleidswenselijkheden als volgt omschreven:

- vrijwaren van resterende open ruimte door weren en bufferen van bewoning en infrastructuur;
- accentueren van de landschappelijke structuur door benadrukken van de perceptieve kwaliteiten van het reliëf en de valleien;
- optimaliseren van de mobiliteit.

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, enzovoort.

Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en erfgoed worden dan ook niet verwacht.

9.5.4.2 BOUWKUNDIG EN BESCHERMD ERFGOED

Binnen het plangebied komt één beschermd monument voor, namelijk het Sanitary Underwear Company S.A. waarin vandaag de gemeentelijke diensten gevestigd zijn. Bij een bescherming is het steeds verboden beschermde goederen te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of andere handelingen te stellen die de erfgoedwaarde ervan aantasten. Het RUP voorziet geen activiteiten of handelingen die de erfgoedwaarde van het goed zouden aantasten.

In voorliggend RUP wordt bijkomende bebouwing voorzien, namelijk een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans. De locatie die voorzien is voor bovenvermelde constructies is gelegen binnen het stads- en dorpsgezicht 'Stadskern Zottegem' (ID 9178). De bouwvolumes, architectuur en schaal worden afgestemd op de reeds aanwezige gebouwen. Het zicht op het bestaande monument Sanitary Underwear Company S.A. wordt bewaard en vrijwaart de authentieke geschiedenis. Eveneens zorgen de nieuwe constructies voor een verhoging van de ruimtelijke beeldkwaliteit.

Daarnaast heeft het RUP als doel het behoud en versterken van de ruimtelijke kwaliteit terwijl er bijkomende mogelijkheden inzake woongelegenheden en publieke diensten worden gecreëerd.

Binnen het plangebied zijn diverse woningen aangeduid als bouwkundig erfgoed (zie hoofdstuk 4.2.1.1.1 Inventaris bouwkundig erfgoed). In functie van de realisatie van de planvoornemens van het RUP in het binnengebied wordt geen afbraak van dit erfgoed verwacht. De vigerende wetgeving Onroerend Erfgoed blijft hier van toepassing.

Door uitvoering van het RUP wordt geen negatieve impact verwacht op het bouwkundig en beschermd erfgoed.

9.5.4.3 ARCHEOLOGIE

Het RUP 'Sanitary' vormt het kader voor graafwerkzaamheden. Daar waar zich de grootste wijzigingen ten aanzien van de referentiesituatie voordoen, is de kans op het verstoren van archeologie bij de realisatie van het plan relatief groter dan in de delen van het gebied die reeds verhard of verstoord zijn. Het grootste deel van het plangebied is echter reeds vergraven. Door de uitvoering van voorgenomen planopties bestaat er altijd een mogelijke kans op verstoren van de aanwezige archeologische relicten. Vanwege het

specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om bijvoorbeeld op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. Zekerheid omtrent aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan alleen met specifiek onderzoek vastgesteld worden.

Op basis van de huidige wetgeving, met name het Onroerenderfgoeddecreet, dient op basis van drempelwaarden inzake bodemingrepen en inzake (perceels)oppervlakte van het plangebied nagegaan te worden of er al dan niet een archeologienota noodzakelijk is. Binnen het plangebied is tevens ook een deel opgenomen als vastgestelde archeologische zone. Bij deze zone liggen de twee drempelwaarden (bodemingrepen en (perceels)oppervlakte) een stuk lager dan de niet vastgestelde gebieden. De opmaak en onderzoek binnen de archeologienota's zal instaan voor de bescherming van de aanwezige archeologische sporen.

9.5.4.4 CONCLUSIE

Door uitvoering van het RUP 'Sanitary' worden geen significant negatieve effecten op het landschapsbeeld, noch op het bouwkundig erfgoed, van het plangebied verwacht. Indien er vergravingen gebeuren in het gebied, is aantasting van het archeologisch erfgoed mogelijk. Dit wordt ondervangen door de regelgeving Onroerenderfgoeddecreet.

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zijn geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

9.5.5 MENS

9.5.5.1 RUIMTE EN FUNCTIES

Het plangebied is volgens de bestaande juridische toestand bestemd als gebiedscategorisering wonen en gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Het administratief centrum Sanitary, de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst, de Rijkswachtkazerne, de rijkswachtershuisjes met parking, en de site voor telecommunicatie met gsm-pyloon, zijn opgenomen in de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. De restende bebouwing aan de buitenzijde van het plangebied (hoofdzakelijk woningen) inclusief tuinzones, de parking van het administratief centrum, wegenis, … is bestemd als gebiedscategorisering woongebied.

Het RUP voorziet in eerste instantie het herbevestigen van de woningen aan de rand van het plangebied en het bieden van voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor deze woningen.

Voorliggend RUP voorziet ook de afstemming tussen de bestaande juridische toestand en de geplande ontwikkelingen, om zo de ontwikkelingen van een geëigende bestemming te voorzien en voldoende planologische zekerheid te bieden. De bestaande juridische toestand biedt vandaag weinig perspectief voor de vestiging van een nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans. Hiervoor word een herbestemming van de gebiedscategorisering wonen naar gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen voorzien. Daarnaast voorziet het RUP ook een herbestemming van de gebiedscategorisering gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen naar wonen. De ruimtebalans blijft naar aanleiding van de herbestemmingen grotendeels gelijk.

Ten opzichte van de bestaande juridische toestand (cfr. ruimtebalans) zal het voorliggend RUP geen bijkomende effecten creëren. Bijgevolg zal door uitvoering van het RUP geen significante negatieve effecten verwacht worden.

9.5.5.2 MOBILITEIT

In het kader van de opmaak van voorliggend RUP werd een studiebureau aangesteld om een uitgebreide mobiliteitsstudie op te maken. Tussen 4 september 2018 en 26 september 2018 werden verkeerstellingen uitgevoerd. Daarnaast werden tussen 10 september 2018 en 15 september 2018 enquêtes afgenomen bij de betrokken openbare voorzieningen

(bestaand cultuurcentrum 'Zoetegem', Stedelijke Academie Muziek, Woord en Dans, ...). De studie brengt de huidige en te verwachten mobiliteitsimpact in kaart. In deze studie werd uitgegaan van een worst-case scenario waarbij diverse openbare voorzieningen op hetzelfde moment open zijn voor het publiek. Het bestaande cultuurcentrum voorziet namelijk zijn voorstellingen op dinsdag en in het weekend. In de studie werd uitgegaan dat de voorstellingen van het nieuw cultuurcentrum zou kunnen samen vallen met de drukste dag voor SAMWD, namelijk de woensdag. Dit geeft een overschatting van de te verwachten mobiliteitsimpact, echter kan dit vanuit voorzichtigheidsprincipes gemotiveerd worden.

Een mobiliteitsstudie werd uitgevoerd om de mobiliteitsimpact van de nieuwe ontwikkelingen in te schatten en onderzocht of een ontsluiting van de ondergrondse parking naar de Meerlaan (N462) nodig was om de lokale wegen te ontlasten. De conclusie van de mobiliteitsstudie geeft aan dat het mobiliteitsprofiel van de geplande voorzieningen slechts een beperkte invloed uitoefent op de bestaande situatie en dat bovendien werd aangetoond dat de omliggende wegen over voldoende restcapaciteit beschikt om eventuele andere ontwikkelingen op te vangen. Er kan besloten worden dat de mobiliteitsgeneratie van de verdere ontwikkeling van de site Sanitary aanvaardbaar is op de vooropgestelde locatie.

Er zijn met andere woorden geen aanzienlijke negatieve effecten op de mobiliteit.

Voor een uitgebreide uiteenzetting van de bestaande en toekomstige mobiliteitsimpact wordt verwezen naar de mobiliteitsstudie in bijlage.

9.5.5.3 LUCHT

De beschrijving van de luchtkwaliteit in de omgeving gebeurt aan de hand van de beschikbare meetgegevens van ATMOSYS. Hierbij wordt gefocust op de concentraties van stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) omdat het naleven van de Europese grenswaarden voor deze polluenten het meest kritiek is in Vlaanderen.

Tabel 8 Huidige luchtkwaliteit 2013 (ATMOSYS)

PARAMETER	PLANGEBIED	GRENSWAARDE
NO2-jaargemiddelde (µg/m^3)	21-25	40
PM10-jaargemiddelde (µg/m^3)	21-25	40
Aantal dagen overschrijding PM10-daggrenswaarde (=50 µg/m^3)	11-15	35
PM2,5-jaargemiddelde	13-15	25 (20 in 2020)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de bestaande luchtkwaliteit voldoet aan de vooropgestelde grenswaarden.

Voorts worden geen activiteiten met een sterk verkeersgenererend karakter toegestaan in het plangebied. De impact op de mobiliteitssituatie blijft dus beperkt tot het bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer dat reeds aanwezig is in het centrum van Zottegem. Er zal enkel emissies ten gevolge van gebouwenverwarming en verkeer van en naar het plangebied verwacht worden. Het betreft hier evenwel de gekende componenten zoals CO2, CO, NOx, SO2, fijn stof, VOS, ... Deze emissies zijn beperkt tot verwaarloosbaar.

Door de realisatie van het RUP 'Sanitary' zal dus geen aanzienlijke bijkomende luchtverontreiniging gegenereerd worden. Gezien de hoofdzakelijke bevestiging van de huidige toestand, worden er geen significante effecten ten aanzien van luchthinder verwacht.

9.5.5.4 HINDER

De visuele hinder ten gevolge van de ontwikkelingen van het RUP 'Sanitary' zal klein zijn. Het plan voorziet in de verdere ontwikkeling van het bouwblok (zie 6.3.1 Fysische structuur en invulling). Gezien de ligging in het stedelijk weefsel zijn bijkomende ontwikkelingen niet ongewoon. Ten opzichte van de bestaande juridische toestand zijn bijkomende ontwikkelingen ook mogelijk. Het inrichtingsplan voor het nieuw cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans is zodanig opgemaakt dat de afstanden tot de bestaande gebouwen gerespecteerd blijven. De gebouwen zijn zo ingericht dat het zicht op de historische gebouwen van het administratief centrum

Sanitary en het stoomketelmuseum gewaarborgd blijven. De nieuwe ontwikkelingen worden met andere woorden geïntegreerd in de bestaande omgeving. Bijkomende straatverlichting daar waar nieuwe wegen worden aangelegd zal noodzakelijk zijn, echter door te kiezen voor geschikte armaturen zullen de effecten beperkt tot verwaarloosbaar zijn.

Uit de mobiliteitsstudie is er nog restcapaciteit in de aanliggende straten, wat wil zeggen dat de straten niet verzadigd zullen zijn. De wegen zijn uitgerust voor het bijkomende verkeer. Echter kan er geredeneerd worden dat door de herlocalisatie en uitbreidingen de openbare voorzieningen (nieuwe cultuurcentrum en Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans) het 'bijkomende' verkeer eigenlijk de reeds aanwezige verkeersverplaatsingen binnen het centrum Zottegem omvat. Het gaat dus grotendeels om een verschuiving van het bestemmingsverkeer van de bestaande voorzieningen naar de nieuwe ontwikkelingen en niet om een nieuwe verkeersstroom. Ten opzichte van de huidige toestand zullen er iets meer verkeersbewegingen gemaakt worden. De verkeersbewegingen kunnen beperkt worden door het stimuleren van het STOP-principe (zie mobiliteitsstudie in bijlage), waardoor de geluidshinder van bijkomend verkeer beperkt wordt.

Binnen het gebouw zelf kunnen, gezien de aard van de voorziene functies, geluidsproducerende activiteiten plaatsvinden. Gelet op de bouwtechnische vooruitgang van vandaag wordt er geen grote geluidshinder van binnen het gebouw verwacht. De geluidshinder zal beperkte tot verwaarloosbare negatieve effecten hebben op de omgeving.

Er kan aangenomen worden dat de impact van de omgeving op het voorgenomen plan zeer beperkt tot onbestaand zal zijn.

9.5.5.5 VEILIGHEID

Binnen het plangebied zijn geen Seveso-inrichtingen aanwezig. Het RUP maakt de oprichting van een Seveso-inrichting binnen het plangebied niet mogelijk. Binnen het plangebied worden wel aandachtsgebieden (nl. gebieden met woonfunctie) gepland. De dichtstbijzijnde hoog- en/of laagdrempelige Seveso-inrichtingen liggen op 9,6 km (GFS, hoge drempel).

Afhankelijk van het feit of bij de Dienst Veiligheidsrapportage de externe risico's vanwege deze bedrijven bekend zijn, is al dan niet een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) genoodzaakt:

- externe risico's niet gekend bij dienst VR: RVR nodig om te kunnen bepalen of er voldoende afstand is tussen de Seveso-inrichtingen enerzijds en de aandachtgebieden anderzijds,
- externe risico's zijn gekend bij dienst VR én er is voldoende afstand tussen de Seveso-inrichting enerzijds en het aandachtsgebied anderzijds: geen RVR nodig.
- externe risico's zijn gekend bij dienst VR maar er is geen garantie dat er voldoende afstand is tussen de Seveso-inrichting enerzijds en het aandachtsgebied anderzijds: de dienst VR geeft voorstellen van stedenbouwkundige voorschriften (o.a. afstandsregels), maar op voorwaarde van opname vraagt de dienst VR geen RVR.

Gezien het plangebied zich op meer dan 9,6 km van deze Seveso-inrichtingen bevindt, wordt geen impact verwacht t.a.v. de aanwezige aandachtsgebieden (wonen) binnen het plangebied. Er wordt bijgevolg geen significante effecten verwacht inzake veiligheid.

9.5.5.6 CONCLUSIE

Er wordt globaal geen significante negatieve milieueffecten verwacht vanuit de discipline mens.

9.6 OVERIGE ASPECTEN EN GLOBALE CONCLUSIE

Gezien de aard van het RUP 'Sanitary' worden geen significant negatieve effecten verwacht inzake de milieuaspecten 'stoffelijke goederen', 'energie- en grondstoffenvoorraad' en 'gezondheid van de mens'.

Er zijn niet onmiddellijk leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat een effect niet kan worden beoordeeld.

Gelet op de ligging, de schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten wordt geconcludeerd dat er geen gewest- of landgrensoverschrijdende effecten zullen voorkomen.

Er kan besloten worden dat het RUP 'Sanitary', dat het voorwerp vormt van dit onderzoek tot milieueffectenrapportage, niet onder de plan-MER-plicht valt, zoals voorzien in het plan-MER-decreet van 1 april 2007.

10 BIJLAGEN

- Ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR-toets)
- Mobiliteitsstudie

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de stad Zottegem

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
01/04/2019	RUP_41081_214_00015_00001	RVR-AV-1009	Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Sanitary"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 01/04/2019, met ref. RVR-AV-1009), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

[2] Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

[3] Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	RUP_41081_214_00015_00001
RUP titel	RUP Sanitary
Initiatiefnemer	stad Zottegem
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	01/04/2019
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland.

Mobiliteitstoets SANITARY

Zottegem

December 2018



Adoplan

Opdrachtgever:

Stadsbestuur Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 Zottegem

Tel: 09/.364.65.00

info@zottegem.be
www.zottegem.be

Opdrachthouder:

Adoplan bvba
Oudenaardsesteenweg 344
8500 Kortrijk

Tel: 056/90.50.00

office@adoplan.be
www.adoplan.be

INHOUD

INHOUD 1

KAARTEN 3

1 INLEIDING 5

2 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS 7

3 PROJECTKENMERKEN 8

3.1 SITUERING 8
3.2 AFBAKENING 9
3.2.1 *Projectgebied* 9
3.2.2 *Onderzoeksgebied* 9

4 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL MESO 10

4.1 STAPPERS (VOETGANGERS) 11
4.2 TRAPPERS 13
4.3 OPENBAAR VERVOER 15
4.4 PERSONENWAGENS (EN VRACHTWAGENS) 17

5 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL MICRO 18

5.1 TRAPPERS (FIETSERS) 19
5.2 OPENBAAR VERVOER 20
5.3 PERSONENWAGENS (EN VRACHTWAGENS) 21
5.4 VERKEERSINTENSITEITEN 22
5.5 KNELPUNTEN 25
5.5.1 *Bereikbaarheid* 25
5.5.2 *Toegankelijkheid* 30
5.5.3 *Milieu* 31

6 MOBILITEITSPROFIEL 32

6.1.1 *Toekomstige ontwikkelingen* 32
6.2 PROJECTPRODUCTIE EN -ATTRACTIE 34
6.2.1 *SAMWD* 34
6.2.2 *CC werknemers* 34
6.2.3 *TOTAAL* 36
6.3 VERVOERSWIJZEKEUZE 37
6.3.1 *SAMWD* 37
6.3.2 *CULTUURCENTRUM* 39
6.3.3 *TOTAAL* 41
6.4 VERKEERSGENERATIE 42
6.4.1 *SAMWD* 42
6.4.2 *CC werknemers* 43
6.4.3 *CC bezoekers* 43
6.4.4 *TOTAAL* 44
6.5 PARKEERBEHOEFTE TRAPPERS 46
6.5.1 *SAMWD* 47
6.5.2 *CC werknemers* 48
6.5.3 *CC bezoekers* 49
6.5.4 *AC* 50
6.5.5 *SABK* 51
6.5.6 *REËLE PARKEERBEOEFTE* 52

6.6 PARKEERBEHOEFTE PERSONENWAGENS KISS & RIDE 53
6.6.1 *SAMWD* 53
6.6.2 *SABK* 54
6.6.3 *Totale startparkeerbehoefte* 54
6.6.4 *Berekening capaciteit Kiss&ride* 55
6.7 PARKEERBEHOEFTE PERSONENWAGENS LANGPARKEREN 56
6.7.1 *SAMWD* 57
6.7.2 *CC werknemers* 58
6.7.3 *CC bezoekers* 59
6.7.4 *AC* 60
6.7.5 *SABK* 61
6.7.6 *REËLE PARKEERBEOEFTE* 62

7 BEOORDELING MOBILITEITSEFFECTEN 64

7.1 ONTSLUITINGSALTERNATIEVEN 64
7.2 GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN 65
7.2.1 *Toedeling op de verkeerssystemen* 65
7.3 EVALUATIE 72
7.3.1 *Bereikbaarheid* 72
7.3.2 *Verkeersveiligheid* 73
7.3.3 *Toegankelijkheid* 73
7.3.4 *Milieu* 73

8 MILDERENDE MAATREGELEN EN AANDACHTSPUNTEN 74

8.1 INFRASTRUCTURELE/VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN 74
8.1.1 *Parkeren auto's* 74
8.1.2 *Fietsstalplaatsen* 74
8.1.3 *Alternatieve ontsluiting richting Meerlaan* 75
8.2 MAATREGELEN VIA SENSIBILISATIE 76

9 BESLUIT 77

KAARTEN

Kaart 1: Situering projectgebied 5
Kaart 2: Situering projectgebied 8
Kaart 3: Afbakening projectgebied 9
Kaart 4: Relatieve bereikbaarheid stappers 11
Kaart 5: Netwerk stappers 12
Kaart 6: Relatieve bereikbaarheid trappers 13
Kaart 7: Netwerk trappers 14
Kaart 8: Relatieve bereikbaarheid openbaar vervoer 16
Kaart 9: Netwerk openbaar vervoer 16
Kaart 10: Relatieve bereikbaarheid auto 17
Kaart 11: Netwerk voetgangers 18
Kaart 12: Schema fietsnetwerk 19
Kaart 13: Schema openbaar vervoer 20
Kaart 14: Schema selecties wegen 21
Kaart 15: Verkeerstellingen 22
Kaart 16: Conformiteit fietsvoorzieningen 25
Kaart 17: Huidige I/C ochtendspits (8-9u) 29
Kaart 18: Huidige I/C avondspits (17-18u) 29
Kaart 19: Milieukwaliteit 31
Kaart 20: Huidige I/C avondspits (17-18u) 71
Kaart 21: Huidige I/C avondspits (19-20u) 71

1 INLEIDING

Project
De site Sanitary, gelegen in het centrum van Zottegem zal verder ontwikkeld worden met gemeenschapsfuncties. Naast de bestaande functies met name het Administratief Centrum Zottegem (AC) (1) en de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst (SABK) (3) zal de site uitgebreid worden met de herlocalisatie van het cultuurcentrum (8) en een groot deel van de activiteiten van de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans (SAMWD) (9). Gezien beide nieuwe functies een specifiek mobiliteitsprofiel kennen is het wenselijk een mobiliteitsstudie op te stellen.



Kaart 1: project

Onderzoek
Voorliggende studie onderzoekt de mobiliteitseffecten van deze ontwikkeling. Er zijn hiervoor verschillende types van studies die van toepassing kunnen zijn met name de mobiliteitstoets, de mobiliteitsstudie of MOBER en de MER.
Het richtlijnenboek 'De mobiliteitstoets wordt opgebouwd volgens het richtlijnenboek 'Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' opgemaakt door het departement MOW (2018) geeft het toepassingsgebied van de verschillende studies weer.
Ondergrenzen mobiliteitstoets relevant voor deze opdracht:

- Andere activiteiten: 50 parkeerplaatsen
- Gecumuleerde activiteiten: verkeersproductie meer dan 50 personenautoequivalenten (pae)/uur

Ondergrenzen MOBER relevant voor deze opdracht:

- Kantoren en diensten: 7500 m^2 bvo
- Parkeerplaatsen: 200 parkeerplaatsen

Rekening houdende met deze ondergrenzen is de opmaak van een mobiliteitstoets voldoende om de mobiliteitseffecten in te schatten.

Mobiliteitstoets
Het doel van een mobiliteitstoets is om een beeld te krijgen van de omvang van het project en de te verwachten mobiliteitsconsequenties. De mobiliteitstoets moet toelaten om op een eenvoudige en snelle manier aan de hand van beschikbare gegevens een beeld te vormen van de te verwachten mobiliteitseffecten.
Een mobiliteitstoets omvat 8 onderdelen:

1. Administratieve gegevens
2. Projectkenmerken: de doelstellingen van het project worden gesitueerd en het project- en onderzoeksgebied worden afgebakend
3. Bereikbaarheidsprofiel op mesoniveau: hierin wordt bepaald in welke mate het gebied bereikbaar is. De verschillende netwerken (voetgangers, fietsers, openbaar en privaat vervoer) worden in kaart gebracht.
4. Bereikbaarheidsprofiel op microniveau: op microniveau wordt gekeken wat de directe toegangen zijn tot de site voor langzaam verkeer, autoverkeer en vrachtwagenverkeer.
5. Mobiliteitsprofiel: het mobiliteitsprofiel van de nieuwe functie wordt onderzocht. Dit geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande projecten wordt gegenereerd.
6. Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel: in een volgende stap gebeurt de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de activiteit. Meer specifiek wordt nagegaan in hoeverre de voorgestelde activiteit geschikt is op de voorziene locatie.
7. Milderende maatregelen: in dit deel worden een aantal milderende maatregelen voorgesteld om de te verwachten effecten zo minimaal mogelijk te houden.
8. Besluit

2 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

Titel:	Site Sanitary
Subtitel:	Mobiliteitstoets
Datum:	29 oktober 2018
Versie:	eerste versie
Provincie:	Oost-Vlaanderen
Stad:	Zottegem

3 PROJECTKENMERKEN

3.1 SITUERING

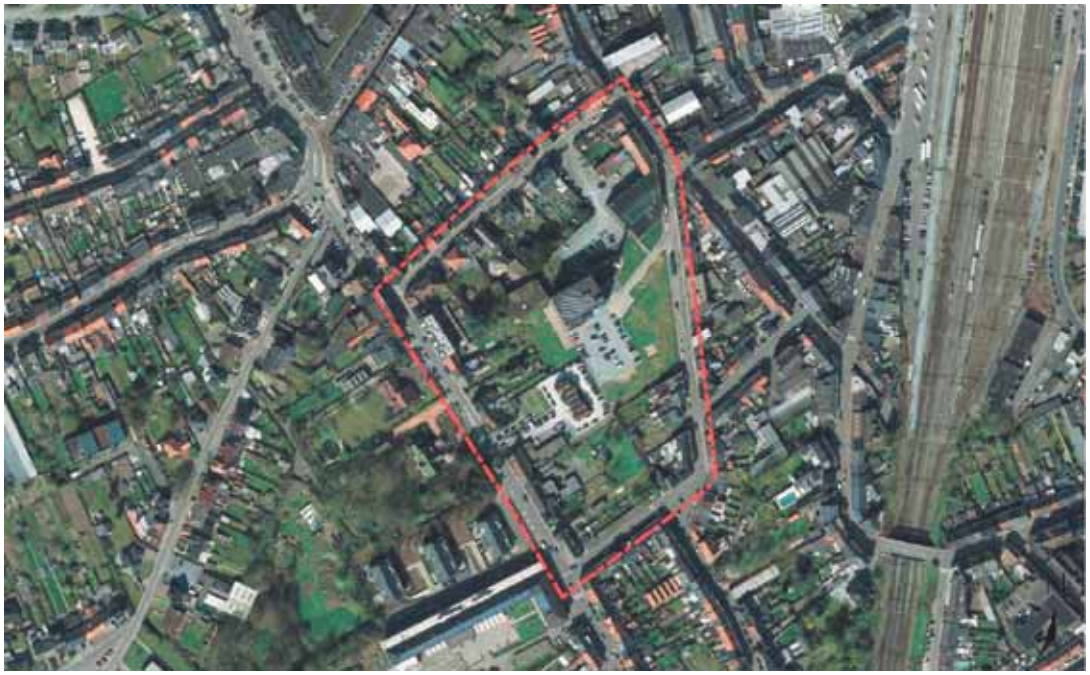
Het projectgebied is gelegen in Oost-Vlaanderen. Het bevindt zich op het grondgebied van Zottegem, deze stad ligt in het zuiden van Oost-Vlaanderen. Het projectgebied ligt centraal in de kern van Zottegem, langsheen de N462 (Meerlaan) op 350 m ten zuiden van de markt van Zottegem. De N462 is een gewestweg die Wetteren met Brakel verbindt.



Kaart 2: Situering projectgebied 1/30.000

3.2 AFBAKENING

3.2.1 Projectgebied



Kaart 3: Afbakening projectgebied 1/5.000

Het projectgebied bestaat uit de terreinen van de site Sanitary. Dit zijn de terreinen van de voormalige textielfabriek 'Sanitary Underwear Company'. Het belangrijke industriële verleden van de plek is nog steeds aanwezig in de gedaante van het tot Administratief Centrum gerenoveerde fabrieksgebouw, de stookketelruimte, de schouw en het gebouw van de SABK. Deze industriële site heeft zich historisch gevormd aan de rand van – en in het binnengebied van een bouwblok. De schaal van deze volumes op site Sanitary is merkelijk groter dan die van de omliggende gebouwen en ze hebben elk een uitgesproken karakter en verschijningsvorm.

3.2.2 Onderzoeksgebied

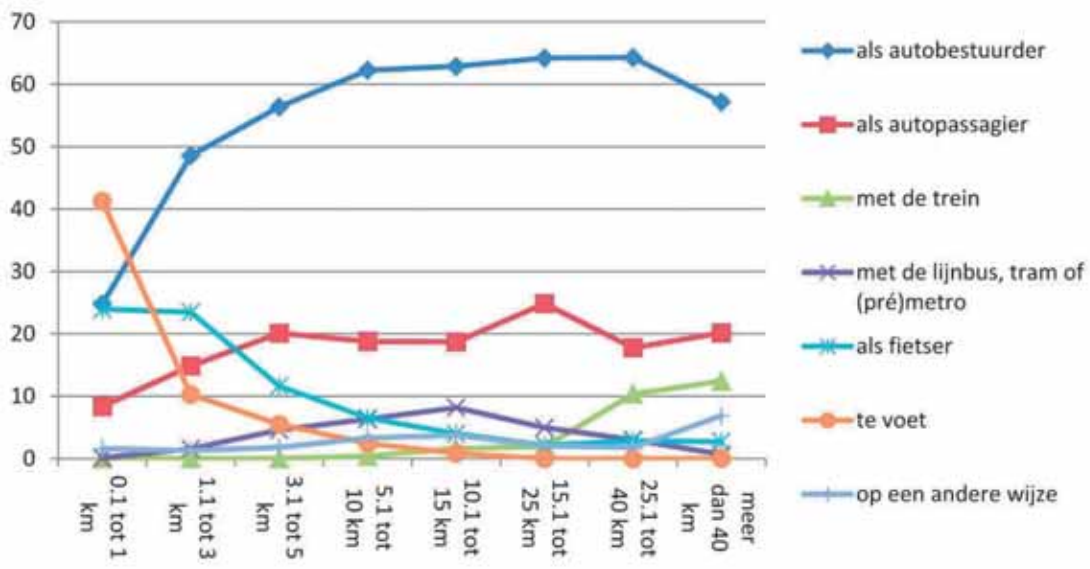
Het onderzoeksgebied is het gebied waarover men verwacht dat er zich verkeers- en mobiliteitseffecten zullen voordoen. De afbakening van het onderzoeksgebied is in sommige gevallen dus veel complexer dan het projectgebied. Gelet op de bestaande en de geplande functies zullen werknemers en bezoekers voornamelijk afkomstig zijn van het grondgebied van Zottegem zelf. Gezien de lokale invloedssfeer van de bestaande en de nieuwe functies vormde site Sanitary met haar centrale ligging nabij een openbaar vervoersknooppunt een ideale locatie. Gezien de ligging langsheen de N462, lokaal gekend als Meerlaan, is de site eveneens bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor heeft het een vlotte ontsluiting tot het hogere wegennet. Via dit hogere weggennet wordt het verkeer evenredig verdeeld over het grondgebied van Zottegem.
Gezien de centrale locatie, de nabijheid van verschillende ontsluitingsstructuren en de lokale invloedssfeer is het enkel wenselijk om de direct aansluitende straten op het projectgebied, de Gustaaf Schockaertrstaat, Molenstraat, Burgemeester Firmin De Meyerstraat en Meerlaan op te nemen in het onderzoeksgebied.

4 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL MESO

Binnen dit hoofdstuk wordt het bereikbaarheidsprofiel van het projectgebied op mesoniveau beschreven. Hierdoor wordt er inzicht gewonnen betreffende de mobiliteitsgerelateerde kenmerken van het projectgebied en zijn omgeving. Hierbij wordt het invloedsgebied van het projectgebied beschreven naargelang vervoersmodus en zijn impact op het gebruik van de aanwezige ontsluitingsstructuren.

Dit gebeurt via het STOP-principe, vastgesteld in het Mobiliteitsdecreet (2009). STOP staat voor de hiërarchie van de transportmodi, die vertrekt vanuit de stappers (voetgangers), trappers (fietsers), openbaar (collectief) vervoer en eindigt bij de 'minst wenselijke mobiliteitsvorm', de personenwagens.

Om het invloedsgebied per transportmodi te bespreken speelt het verplaatsingsgedrag een belangrijke rol. Onderstaande grafiek werd opgesteld binnen het rapport Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaanderen 4.5, het geeft het procentueel aandeel weer per vervoermodus dit ten opzichte van de af te leggen weg (in km). Via het verplaatsingsgedrag kan de reikwijdte en de bruikbaarheid per vervoersmodus besproken worden.



4.1 STAPPERS (VOETGANGERS)

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat wanneer er een afstand van 0,1 tot 1 km afgelegd dient te worden er het meest geopteerd wordt om deze afstand te voet af te leggen, van zodra er een afstand van 1 tot 3 km afgelegd dient te worden verkiest de meerderheid om deze met de auto af te leggen. De curve van de voetgangers betreft een dalende curve, hoe langer de af te leggen afstand hoe kleiner het aandeel personen die de afstand te voet overbruggen. Er kan gesteld worden dat de bereikbaarheid van het projectgebied betreffende voetgangers niet verder reikt dan 3 km, vanaf deze afstand daalt het procentueel aandeel onder 10%, de reistijd bedraagt dan ook meer dan 30 min.



Kaart 4: Relatieve bereikbaarheid stappers

Reikwijdte:
Gezien de centrale ligging van het projectgebied binnen Zottegem kan gesteld worden dat het projectgebied voor nagenoeg het volledige stedelijke systeem van Zottegem binnen het bereik van voetgangers ligt. Het stedelijke systeem van Zottegem wordt gevormd door deelgemeenten Zottegem, Erwetegem, Godveerdegem, Grotenberge, Leeuwergem en Strijpen. Enkel Leeuwergem lig te ver van het projectgebied om binnen het bereik van de voetgangers te liggen (reistijd van 40min). Ook de overige deelgemeenten (Elene, Oombergen, Sint-Goriks-Oudenhove, Sint-Maria-Oudenhove, en Velzeke-Ruddershove) liggen buiten het bereik betreffende voetgangers.

De gemeenteraad heeft in zitting van 21 mei 2012 het beleidsplan Spoor 2 – verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan (projectnummer 26000256/versie G/27-02-2012) definitief vastgesteld. Onderstaande kaart geeft het voetgangersnetwerk weer zoals opgenomen binnen het mobiliteitsplan.
Het voetgangersnetwerk bestaat uit de diverse bestaande recreatieve wandelroutes; Gallo-romeinenroute, Jan de Lichtepad, Velzekepad, Elenepad, Oombergenpad, Leeuwergempad, Centrumwandeling, Breiveldepad, Godveerdegempad, Erwetegempad, Struikroverspad, Sint – Hubertuspad, Traveinsbeekpad, Oudenhovepad, Fosttreinpad, en het Sint - Gorikspad. Voor het uitrusten van deze wandelroutes worden maatregelen genomen inzake verharding, verlichting, kruidingen met gemotoriseerds verkeer, bewegwijzering, straatmeubilair (infoborden, zitbanken, vuilnisbakken, ….).



Kaart 5: Netwerk stappers 1/75.000

Het projectgebied grenst aan het voetgangersnetwerk zoals opgenomen binnen het mobiliteitsplan. Verder dient gesteld te worden dat het projectgebied zich binnen het centrum van de stad Zottegem bevindt, gezien de meeste straten van het centrum voorzien zijn van voetpaden dient gesteld te worden dat de voetgangersvoorzieningen van het projectgebied en de omgeving ervan voldoende uitgerust zijn.

4.2 TRAPPERS

Van zodra er een afstand van 1,1 tot 3 km afgelegd dient te worden blijkt dat de fiets het tweede meest gekozen vervoermiddel is. Ook bij een af te leggen afstand van 5,1 tot 10 km scoort de fietst nog steeds goed, echter wanneer er een afstand van meer dan 10 km afgelegd dient te worden wordt er procentueel meer geopteerd om deze met de lijnbus, tram of (pré)metro af te leggen. Ook de curve van de fietsers kent een dalend verloop. Onderstaande kaart geeft een radius van ca. 6 km rondom het projectgebied weer (vogelvlucht), de bestemmingen binnen deze radius liggen – afhankelijk van het straatnetwerk – op 6 tot 10 km fietsen van het project. Om deze afstand te overbruggen dient men ongeveer een half uurtje te fietsen.



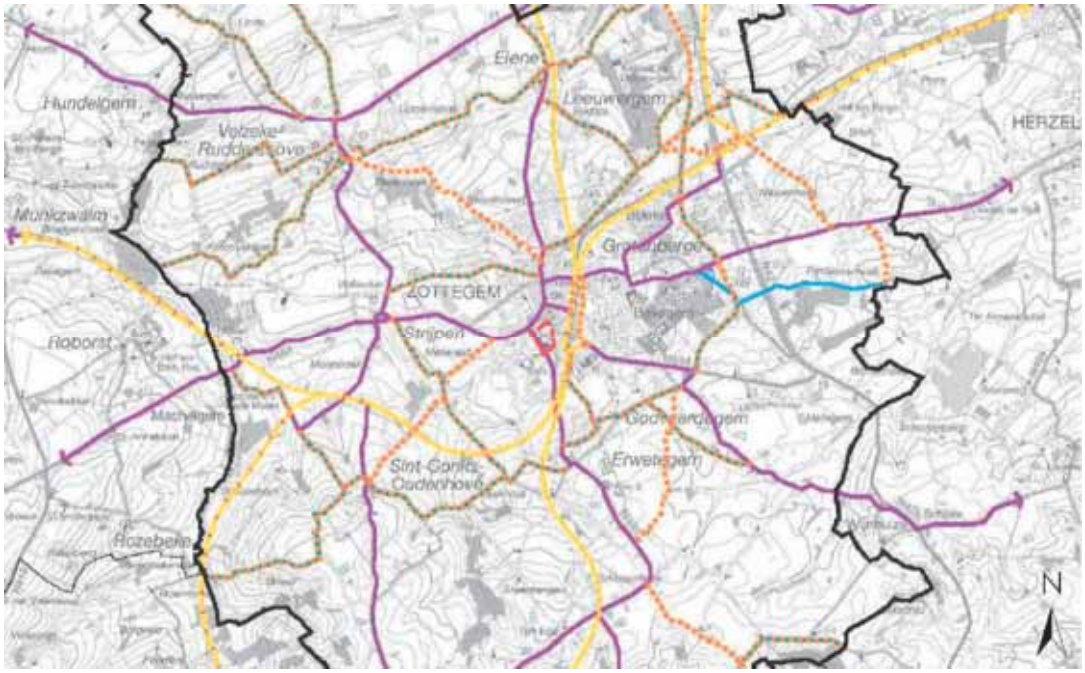
Kaart 6: Relatieve bereikbaarheid trappers 1/150.000

Hierdoor kan er gesteld worden dat het projectgebied goed bereikbaar is met de fiets vanuit het volledige grondgebied van Zottegem, verder is het ook voor delen van volgende buurtgemeenten goed bereikbaar: Gavere, Oosterzele, Sint-Lievens-Houtem, Herzele, Lierde, Brakel en Zwalm.

Onderstaande kaart geeft het bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk weer zoals opgenomen binnen het mobiliteitsplan.
In het fietsnetwerk wordt een hiërarchische structuur ingebouwd met onderscheid tussen een bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk.

Het bovenlokaal fietsnetwerk is samengesteld uit:

- Fietspaden over lange afstand
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Oost – Vlaanderen



Kaart 7: Netwerk trappers 1/75.000

Het lokale fietsnetwerk is samengesteld uit:

- De verbindingen van het provinciaal fietsnetwerk die niet geselecteerd werden in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het provinciaal fietsnetwerk van de provincie Oost-Vlaanderen is opgebouwd uit assen die voor de verbinding zorgen tussen de diverse gemeenten en deelgemeenten. Per (deel-)gemeente wordt een centraal punt gekozen, van waaruit de meest wenselijke fietsverbinding naar een ander punt (andere aanliggende gemeente of deelgemeente) uitgezet wordt. Dit impliceert dat er een fijnmazig net wordt gecreëerd dat eerder gericht is op lokale ontsluitingen van wijken en dat zowel een recreatieve als een functionele werking heeft.
- Bijkomende wegen die een rol hebben als lokale fietsverbindingen.

Het projectgebied wordt direct ontsloten op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hierdoor kan gesteld worden dat het projectgebied vlot ontsluiting vindt tot zowel het lokaal als het bovenlokaal fietsnetwerk.

4.3 OPENBAAR VERVOER

Op 300-400 meter van het projectgebied, of 5 minuten wandelafstand bevindt zich zowel het station van Zottegem alsook het busstation. Hierdoor kan gesteld worden dat de ontsluitingsstructuur van de Lijn en de NMBS erg vlot toegankelijk zijn.
Van zodra er een afstand van meer dan 10 km dient afgelegd te worden primeert lijnbus, tram of (pré)metro op voetgangers- en fietsverkeer. De curve van de lijnbus, tram of (pré)metro kent eerst een stijgend verloop gevolgd door een dalend, wanneer de te overbruggen afstand namelijk groter wordt dan 25 km overstijgt het procentueel aandeel van de trein dat van de lijnbus, tram of (pré)metro. Eigenlijk wordt de trein als vervoersmiddel pas echt gekozen van zodra de afstand groter wordt dan 25 km, tot 25 km primeert de fiets boven de trein.
Gent ligt op ca. 25km van het projectgebied gesitueerd, Brussel en Kortrijk liggen op ongeveer 45 km van het projectgebied gesitueerd, de treinreistijd naar Kortrijk of Brussel bedraagt ongeveer 30 min., terwijl de treinreistijd naar Gent 60 min. bedraagt. Dit volgt uit het feit dat er geen rechtstreekse treinverbinding bestaat tussen Gent en Zottegem. Met de auto bedraagt de reistijd naar Brussel en Kortrijk ca. 60 min. en naar Gent ca. 30min., hierdoor zal de bruikbaarheid van de trein niet primeren voor Gent maar biedt het wel een waardig alternatief voor Brussel en Kortrijk.
Ook de intensiteiten van het openbaar vervoer spelen een belangrijke rol in de bruikbaarheid ervan, onderstaande tabellen geven de intensiteiten van het openbaar vervoer weer. Er kan gesteld worden dat er een frequente bediening is van zowel de Lijn als de NMBS.

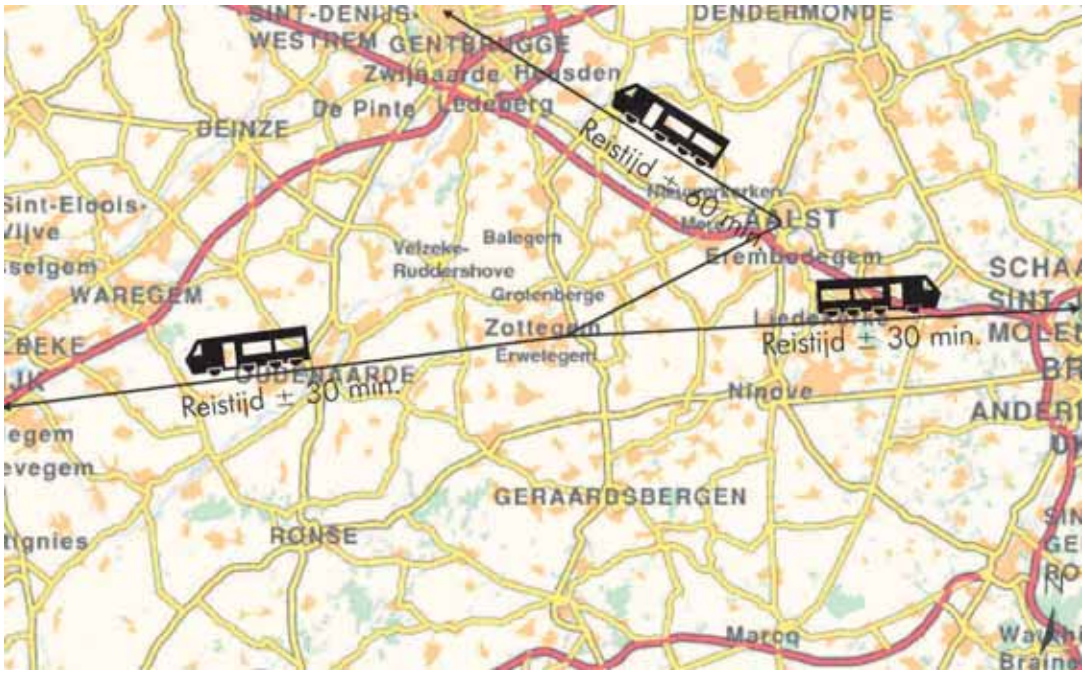
<u>Intensiteiten NMBS</u>

Het station van Zottegem wordt heel de dag door bediend door volgende treinen (minstens 1/u/richting):

- Richting Dendermonde (via Brussel)
- Richting Brussel-Zaventem
- Richting Geraardsbergen
- Richting Kortrijk
- Richting Gent-Sint-Pieters
- Richting Oostende (via Kortrijk)

<u>Intensiteiten De Lijn</u>

De haltes Atheneum en Luchtbal worden frequent bediend (zie onderstaande kaart met het netwerk). Beide haltes worden minstens door 4 lijnen per uur bediend. Tijdens de spitsuren is er een bediening tot 8 lijnen per uur.



Kaart 8: Relatieve bereikbaarheid openbaar vervoer 1/500.000



Kaart 9: Netwerk openbaar vervoer 1/25.000

4.4 PERSONENWAGENS (EN VRACHTWAGENS)

Enkel wanneer er een afstand afgelegd dient te worden die kleiner is dan 1 km primeert te voet gaan op de auto nemen, voor alle andere af te leggen afstanden neemt de auto procentueel gezien het grootste aandeel in. De auto heeft bijgevolg ook de grootste impact op de infrastructuur. Het projectgebied ligt echter relatief ver van de autostrade gesitueerd, de dichtstbijzijnde oprit bevindt zich op 20 minuten rijden van het projectgebied, hierdoor kan gesteld worden het projectgebied slechts matig ontsloten is tot het hogere wegennet. Onder het volgende hoofdstuk, 'verkeersintensiteiten', wordt het gebruik en de bruikbaarheid van verschillende wegen en kruispunten binnen het projectgebied nader beschreven.



Kaart 10: Relatieve bereikbaarheid auto 1/500.000

5 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL MICRO

Binnen en grenzend aan het projectgebied is er een uitgebreid netwerk aanwezig voor de trage weggebruiker aanwezig. Dit volgt uit de ligging van het projectgebied in de kern van Zottegem, hierdoor is er reeds een uitgebreide voetgangersstructuur aanwezig. Op microniveau kan waargenomen worden dat het bouwblok waarbinnen het projectgebied gelegen is langs alle zijden voorzien is van een verhoogd voetpad. Via vier zebrapaden kan een veilige oversteek gemaakt worden met de omliggende voetpaden. Dwars doorheen het bouwblok loopt tevens een trage weg, die het binnengebied verbindt met de omliggende straten.



Kaart 1: Netwerk voetgangers 1/5.000

Route voetgangers

Toekomstige structuur

Binnen de geplande ontwikkeling van site Sanitary worden er bijkomende voetgangersverbindingen voorzien, dit zowel binnen de site zelf als tot de omliggende bestaande voetgangersstructuren. Binnen site Sanitary wordt doorgaand verkeer vermeden, het plan bevat een centraal plein waarrond de verschillende gebouwen gepositioneerd zijn. Dit plein verzorgt een vlotte en veilige voetgangersverbinding naar en tussen de verschillende gebouwen, hierdoor wordt een sterke kwalitatieve voetgangersstructuur verzekert.

5.1 TRAPPERS (FIETSERS)

Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk werd uitgetekend door de provincie Oost-Vlaanderen en biedt een netwerk voor fietsverplaatsingen naar school, het werk of de winkel. In de directe omgeving van het project ligt er één fietspad over lange afstand van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gesitueerd, het betreft de L89, dit fietspad werd ter hoogte van het projectgebied nog niet gerealiseerd. Langs de zuidwestelijke grens van het projectgebied ligt een functionele fietsroute gesitueerd.

Recreatieve fietsroutes

Verschillende van de hierboven beschreven routes maken deel uit van het fietsroutenetwerk.



Kaart 12: Schema fietsnetwerk 1/5.000

Bovenlokaal: fietspaden over lange afstand

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

fietsknooppunt netwerk

Toekomstige structuur

Interne fietsvoorzieningen

Binnen site Sanitary, dwars door het projectgebied zal er een nieuw trage verbinding gerealiseerd worden, dit zal de bestaande infrastructuur/netwerk verder aanvullen.

Het voorzien van comfortabele fietsenstallingen aan de verschillende functies (of per gebouw) zal een aandachtspunt zijn. Ook begeleidende maatregelen (fietspremie, …) zijn heel belangrijk om het fietsen te stimuleren.

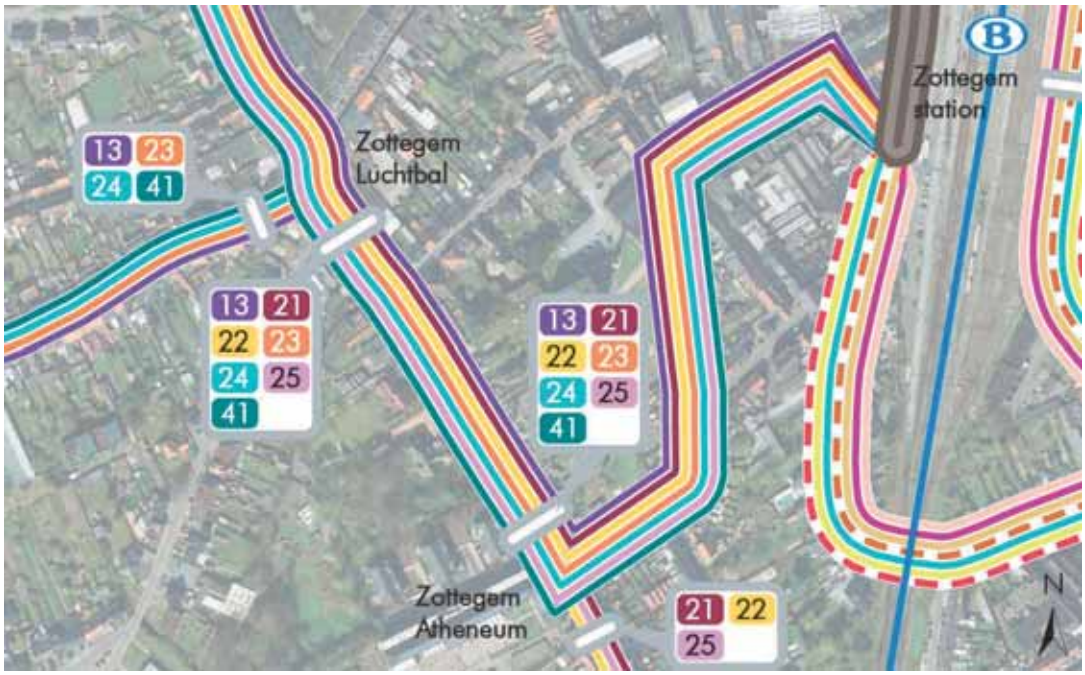
5.2 OPENBAAR VERVOER

NMBS

Voor het gebruik van de trein als transportmodus is men aangewezen op het dichtstbij gelegen station. Dit betreft het station van Zottegem dat zich op 300-400 meter van het projectgebied bevindt. Zottegem ligt op de verbinding tussen Brussel en Kortrijk.

De Lijn

Langs het projectgebied lopen er verschillende vaste buslijnen. De dichtst bijzijnde haltes van het openbaar vervoer betreffen Stations Zottegem, halte Zottegem Luchtbal en halte Zottegem Atheneum. Deze haltes wordt door lijn 13, lijn 21, lijn 22, lijn 23, lijn 24, lijn 25 en lijn 41 bediend. In onderstaande figuur zijn de verschillende trajecten van De Lijn in de omgeving van het project weergegeven.



Kaart 13: Schema openbaar vervoer 1/5.000

13 Lijn 13 Geraardsbergen - Lierde - Zottegem

21 Lijn 21 Zottegem - Erwetegem - Ronse/Renaix

22 Lijn 22 Zottegem - Erwetegem - Flobecq - Ronse/Renaix

23 Lijn 23 Ronse/Renaix - Michelbeke - Zottegem

24 Lijn 24 Ronse/Renaix - Flobecq - Michelbeke - Zottegem

25 Lijn 25 Zottegem - Erwetegem - St-Maria Oudenhove - Ronse/Renaix

41 Lijn 41 Oudenaarde - Zottegem

B Station NMBS

Toekomstige structuur

Er worden geen aanpassingen aan het openbaar vervoersnetwerk voorzien.

5.3 PERSONENWAGENS (EN VRACHTWAGENS)

Het projectgebied wordt ontsloten via de Molenstraat, Gustaaf Schockaertstraat en Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de N462, lokaal gekend als de Meerlaan, deze straat vindt ontsluiting tot de N42, lokaal gekend als de Europaweg. Via deze weg kan het op- en afrittencomplex van de E40 - A10 bereikt worden.
Volgende wegenselecties zijn relevant:

1) Andere wegen: lokale weg categorie I: verbindingsweg (mobiliteitsplan)

   Lokale wegen I hebben een verbindende functie op lokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven tot zijn secundaire functies. Ze verbinden kernen onderling, met een centrum, met een (klein)stedelijk gebied of met het hogere wegennet. De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau. De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.) 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

2) Andere wegen: lokale weg type III: erftoegangsweg (mobiliteitsplan)

   De overige straten zijn lokale wegen III. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Het gaat om woonstraten, landbouwwegen of wegenis in industriegebied.



Kaart 14: Schema selecties wegen 1/5.000

Lokale weg categorie I
Lokale weg categorie III
Lokale weg categorie III (eenrichtingsverkeer)

Toekomstige structuur
Er worden geen aanpassingen aan het gemotoriseerd verkeerssnetwerk voorzien.

5.4 VERKEERSINTENSITEITEN

In kader van deze mobiliteitstoets werden er tellingen uitgevoerd in de Gustaaf Schockaertrstaat, Molenstraat, Burgemeester Firmin De Meyerstraat en de Meerlaan.



Kaart 15: Verkeerstellingen 1/15.000

De tellingen vonden plaats tussen 4 september 2018 en 26 september 2018 en werden geregistreerd aan de hand van slangtellingen. In de tellingen werd een onderscheid gemaakt tussen lichte voertuigen, medium voertuigen, zware voertuigen, brommers en fietsen. Om de globale intensiteit van het kruispunt te berekenen wordt er een schema opgesteld betreffende de personenauto-equivalenten of PAE. Hierbij worden lichte voertuigen geteld als 1; medium voertuigen geteld als 1,5 en zware voertuigen geteld als 2,5.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen geeft aan de ochtendspits zich situeert tussen 7-10u en de avondspits tussen 16-19u. Uit de gevoerde tellingen blijkt dat de ochtendspits het meest uitgesproken is van 8-9u, de avondspits duurt echter langer en is minder uitgesproken, bijgevolg zullen de uren tussen 16-19u opgenomen worden binnen het verdere onderzoek. Bij de toekomstige ontwikkeling van site Sanitary zouden zowel de SAMWD (Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans) als het Cultuurcentrum er zich vestigen. Deze functies kennen een erg specifieke ritdistributie, uit een enquête die gevoerd werd tussen 10 tot 15 september blijkt dat de spitsuren van de SAMWD zich situeren tussen 16-17u, tevens leert het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen dat de spitsuren van een Cultuurcentrum zich tussen 19-20u situeren. Bijgevolg worden ook deze spitsuren opgenomen binnen onderstaand schema.

Werkdaggemiddelde PAE

		8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
Molenstraat		137	101	110	82	67
						
Gustaaf Schockaertstraat		40	42	49	34	28
		96	57	57	50	44
Burg. Firmin De Meyerstraat		94	67	62	49	40
		157	176	201	155	118
Meerlaan		313	281	295	261	203
		242	271	293	246	192

Werkdaggemiddelde fiets en bromfiets

In de Molenstraat, Gustaaf Schockaertstraat en Burgemeester Firmin De Meyerstraat werd tijdens de tellingen geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende rijrichtingen voor fietsers en bromfietsers. Enkel in de Meerlaan werd een ondescheid gemaakt tussen de rijrichtingen omdat het een lokale weg categorie 1 betreft.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
Molenstraat	30	22	21	15	10
Gustaaf Schockaertstraat	21	19	20	14	9
Burg. Firmin De Meyerstraat	61	55	39	29	22
Meerlaan 	17	32	19	14	14
	43	20	22	15	9

5.5 KNELPUNTEN

In dit hoofdstuk worden de knelpunten van de infrastructuur in de huidige situatie besproken. Deze knelpunten worden geformuleerd op basis van de hoofddoelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen (bereikbaarheid, verkeerveiligheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid en milieu).

5.5.1 Bereikbaarheid

Stappers

De bereikbaarheid van het projectgebied betreffende voetgangers is erg groot. Binnen en rondom het projectgebied is er een uitgebreide voetgangersinfrastructuur aanwezig. Op de site Sanitary zelf zijn er tevens verschillende voetgangersverbindingen aanwezig, ook de aanwezigheid van verschillende doorsteken wordt als een positief punt beschouwd.

Trappers

Om de bereikbaarheid van het projectgebied via de fiets te bepalen speelt de conformiteit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) een belangrijke rol. Hierbij worden de trajecten van het BFF getoetst aan het vademecum fietsvoorzieningen. Onderstaande kaart geeft de conformiteit van de trajecten van het BFF in 2012 weer. Verschillende straten rondom het projectgebied maken deel uit van het BFF, maar er is nog geen fietsinfrastructuur aanwezig. Ook op heden is er in de straten rondom het projectgebied nog steeds geen fietsinfrastructuur aanwezig.



Kaart 16: Conformiteit fietsvoorzieningen

1/30.000

Legende

- Perimeter
- Fietsinfrastructuur conform
- Fietsinfrastructuur aanwezig, maar niet conform
- Geen fietsinfrastructuur aanwezig, wel nodig
- Geen inventarisatie

Openbaar vervoer

Betreffende de bereikbaarheid van het projectgebied ten opzichte van het openbaar vervoer kan gesteld worden dat er verschillende bushaltes in de directe omgeving van het projectgebied gesitueerd liggen en dat tevens het station van de NMBS en het busstation op wandelafstand van het projectgebied gesitueerd liggen. Hieruit kan afgeleid worden dat de bereikbaarheid van het projectgebied met het openbaar vervoer optimaal is.

Gemotoriseerd verkeer

Om de bereikbaarheid van het projectgebied via gemotoriseerd verkeer te bepalen wordt de intensiteit/ capaciteitsverhouding berekend (I/C) deze verhouding bepaalt welk aandeel van de capaciteit van een weg reeds genuttigd wordt en wat de restcapaciteit is.

Capaciteit wegen[1]

Onderstaande tabel geeft een overzicht weer van de theoretische capaciteit en de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid van verschillende categorieën van wegen.

Wegencategorisering		Capaciteit (PAE/u per rijrichting)	
Wegcategorie	Inrichting	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (PAE/u/richting)
Primaire weg type I of II	Omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3.600	3.600
Secundaire weg type I of II	2x2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2x1, weinig tot geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
Secundaire weg type II of III	2x1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
Lokale weg type I	2x1 groot aantal kruispunten	1.000	650
Lokale weg type II	2x1 groot aantal kruispunten		400
Lokale weg type III	2x1, geen scheiding verkeersdeelnemers		250

De N462 of de Meerlaan betreft een lokale weg type I, deze weg is voorzien van twee maal één rijvakken, niet gescheiden door een middenberm, de toegelaten snelheid bedraagt er ter hoogte van het projectgebied 30 Km/u. hierdoor bedraagt de theoretische capaciteit 1.000 PAE/u/richting maar haar capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid is in principe 650 PAE/u/richting.

De drie overige straten (de Gustaaf Schockaertrstaat, de Molenstraat en de Burgemeester Firmin De Meyerstraat) betreffen lokale wegen type III, zij hebben een theoretische capaciteit van 1.000 PAE/u/richting maar de capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid is

[1] Categorisering van het wegennet zoals beschreven in de leefbaarheidscapaciteit groep Swartenbroekx, verkeersmodel Noord-Limburg 1991

in principe 250 PAE/u/richting. In onderstaande tabel wordt dit afgetoetst aan dit getal. Dit moet enigszins genuanceerd worden omdat dit geldt voor alle erftoegangswegen in Vlaanderen zowel voor een straat in een rustige verkaveling als een straat in een stedelijke omgeving. Het is een gemiddelde waarbij de capaciteit i.f.v. leefbaarheid in een stedelijke omgeving veelal hoger ligt dan 250 pae/u/richting.

Intensiteit/capaciteit

Om de verkeersverzadiging van de omliggende straten te bestuderen kan de I/C verhouding (intensiteit t.o.v. capaciteit) berekend worden. Hierbij wordt de verwachte verkeersbelasting vergeleken met de capaciteit van de rijweg.

		8-9u	16-17u	**17-18u**	18u-19u	19-20u
Molenstraat		137/250 I/C=54%	101/250 I/C=40%	110/250 I/C=44%	82/250 I/C=32%	67/250 I/C=26%
						
Gustaaf Schockaertstraat		40/250 I/C=16%	42/250 I/C=16%	49/250 I/C=20%	34/250 I/C=14%	28/250 I/C=12%
		96/250 I/C=38%	57/250 I/C=22%	57/250 I/C=22%	50/250 I/C=20%	44/250 I/C=18%
Burg. Firmin De Meyerstraat		94/250 I/C=38%	67/250 I/C=26%	62/250 I/C=24%	49/250 I/C=20%	40/250 I/C=16%
		157/250 I/C=62%	176/250 I/C=70%	201/250 I/C=80%	155/250 I/C=62%	118/250 I/C=48%
Meerlaan		313/650 I/C=48%	281/650 I/C=43%	295/650 I/C=45%	261/650 I/C=40%	203/650 I/C=36%
		242/650 I/C=37%	271/650 I/C=42%	293/650 I/C=45%	246/650 I/C=38%	192/650 I/C=30%

Ochtendspits:



Kaart 17: Huidige I/C ochtendspits (8-9u)

1/7.500

Avondspits:



Kaart 18: Huidige I/C avondspits (17-18u)

1/7.500

5.5.2 Toegankelijkheid

Er dient gesteld te worden dat het projectgebied erg toegankelijk is via de verschillende transportmodi. Er is een uitgebreid netwerk voor voetgangers aanwezig en gezien de ligging in het centrum en nabij het station van de NMBS en het busstation dient gesteld te worden dat ook de bereikbaarheid betreffende het openbaar vervoer optimaal is. Tevens bevindt het plangebied zich in de directe nabijheid van de N462 of de Meerlaan, deze lokale weg type I biedt een directe ontsluiting naar het hogere wegennet waardoor het plangebied ook voor gemotoriseerd verkeer vlot bereikbaar is.
Ook voor fietsverkeer kent het projectgebied een relatief goede bereikbaarheid, wel dient opgemerkt te worden dat er een gebrekkige fietsinfrastructuur aanwezig is.

5.5.3 Milieu

Binnen het projectgebied ligger er geen habitat- of vogelrichtlijngebieden, gebieden opgenomen binnen het Vlaams Ecologisch Netwerk of gebieden met een belangrijk faunistische waarde. 1,5 km ten zuidwesten van het projectgebied ligt een habitatgebied, het betreft het habitatgebied BE2300007 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen'. Op 1 km ten noordwesten van ven projectgebied ligt het GEN gebied 'De Midden- en Benedenloop van de Zwalm'. Tussen deze gebieden, op 1 km ten westen van het projectgebied ligt er een gebied met faunistische waarde (FAUNAID 30_27).
Gelet op het feit dat het projectgebied zich op minimaal 1 km van deze gebieden bevindt, gelet op het feit dat er tussen het projectgebied en deze gebieden woonweefsel gesitueerd ligt en gelet op het feit dat het projectgebied geen visuele connectie heeft met dit gebied kan gesteld worden dat de toekomstige activiteiten geen negatieve invloed zullen uitoefenen op dit gebied.



1/50.000

Kaart 19: Milieukwaliteit



Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat er geen knelpunten te verwachten vallen voor deze mobiliteitstoets betreffende het milieu.

6 MOBILITEITSPROFIEL

In het mobiliteitsprofiel wordt er een raming gemaakt van het aantal vervoersbewegingen die gegenereerd zullen of kunnen worden door het project of de projecten waarvoor deze mobiliteitstoets opgesteld wordt (projectproductie en -attractie).

Vervolgens zal de toekomstige verkeersgeneratie verdeeld worden over de verschillende vervoersmodi (modal split) en kan de vervoerswijzekeuze bepaald worden.

In een laatste hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte berekend voor het project of de projecten waarvoor deze mobiliteitstoets opgesteld wordt.

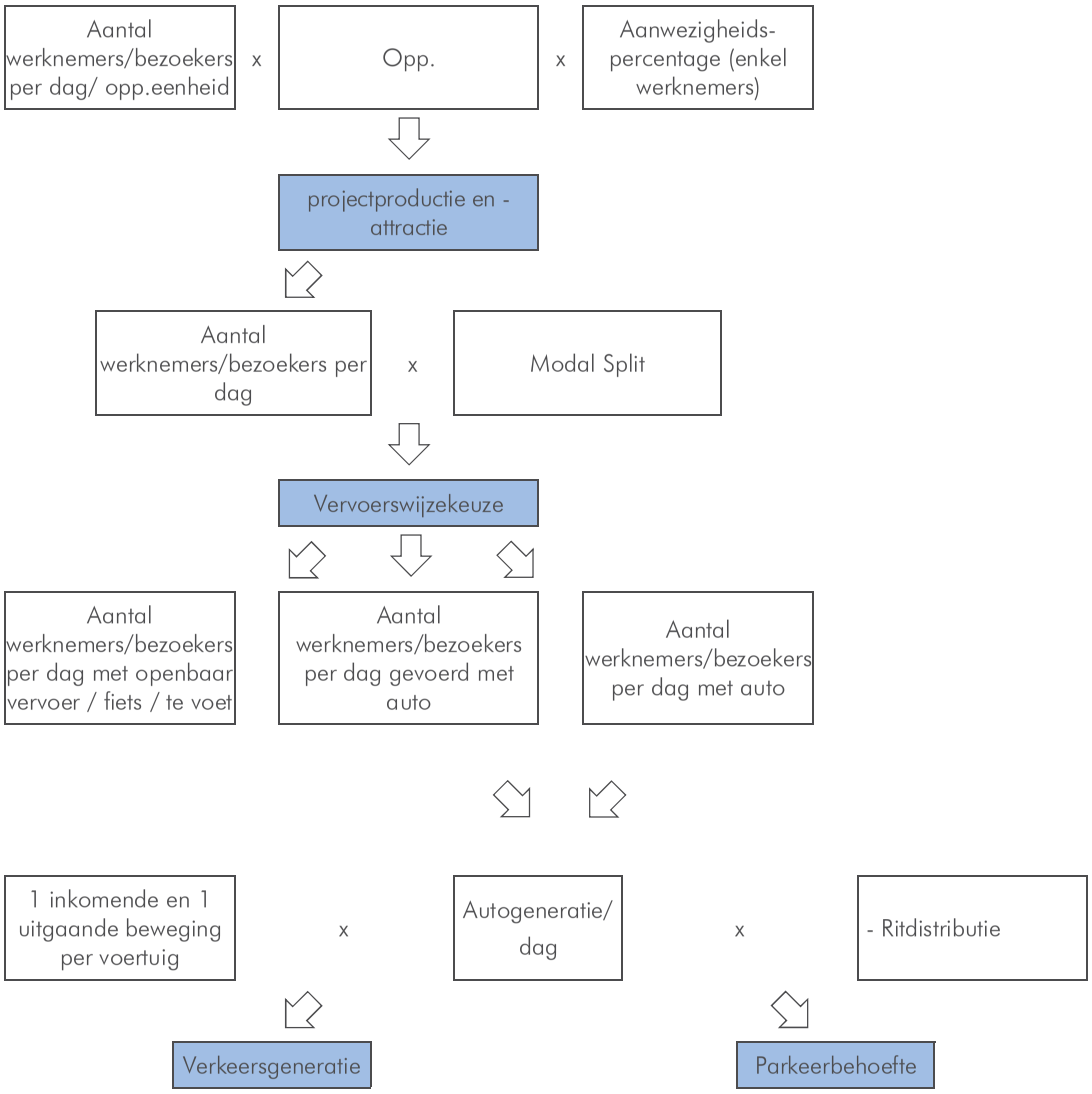
6.1.1 Toekomstige ontwikkelingen

De bestaande verkeersafwikkeling, zoals besproken in hoofdstuk 4: 'bereikbaarheidsprofiel op microniveau' zal aangevuld worden door de toekomstige ontwikkeling van het site Sanitary. Door deze toekomstige ontwikkeling zullen er bijkomende functies ingeplant worden op de site. Binnen site Sanitary zijn er reeds twee functies gevestigd, AC Sanitary en het SABK (Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst), bijkomend zouden ook het SAMWD (Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans) en het Cultuurcentrum er zich vestigen.

Zoals aangegeven in het Richtlijnenboek 'Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en mobiliteitstoets' bestaan er verschillende mogelijkheden om een raming op te stellen van de projectproductie en -attractie. Deze variëren van het gebruik van algemene kencijfers tot het gebruik van de bestaande mobiliteitsgeneratie. De meest representatieve methode betreft het gebruik van de bestaande mobiliteitsgeneratie. Om een zo representatief mogelijke mobiliteitstoets op te stellen werd van 10 tot 15 september een enquête georganiseerd waarin verschillende bestaande en toekomstige functies van de site Sanitary bevraagd werden.
De resultaten die voortvloeien uit deze enquête zitten in deze mobiliteitstoets verwerkt.

Deelstappen verkeersgeneratie

Onderstaand schema geeft de deelstappen weer in kader van de berekening van de verkeersgeneratie zoals opgenomen in het richtlijnenboek.



6.2 PROJECTPRODUCTIE EN -ATTRACTIE

6.2.1 SAMWD

De Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans te Zottegem bestaat uit verschillende vestigingen, binnen de ontwikkeling van site Sanitary wordt vooropgesteld om de vestigingen Firmin Bogaertstraat 12 (Dans Muziek en Woordkunst) en Meerlaan 48 (Muziek en Woordkunst) te herlocaliseren op de site Sanitary.

6.2.1.1 Gegevens enquête

Binnen beide vestigingen samen zijn er ca. 1.000 leerlingen actief. In de enquête werden er van maandag 10 tot zaterdag 15 september 1.236 personen geregistreerd, dit hogere cijfer resulteert uit het feit dat er zowel leerlingen als leerkrachten geregistreerd zijn en dat er mogelijk leerlingen/leerkrachten op meerdere dagen les geven/volgen. Onderstaande tabel geeft de verdeling van deze personen weer op de verschillende dagen van de week.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept	Totaal
SAMWD	210	232	428	86	63	217	1.236

Er kan gesteld worden dat de projectproductie en -attractie de woensdag het hoogst is, op deze dag werden er 428 personen geregistreerd (35 % van de totale projectproductie en -attractie).

6.2.2 CC werknemers

Het Cultuurcentrum 'Zoetegem' beschikt op dit moment over een voormalige cinemazaal in het centrum van Zottegem (Hopsitaalstraat 18-20). Deze zaal, genaamd Rhetorica, biedt zitplaats aan 303 personen. Er worden film-, dans-, theater- en muziekvoorstellingen georganiseerd en de zaal wordt tevens verhuurd voor (podium)activiteiten. Binnen de herlokalisatie wenst het Cultuurcentrum het aantal zitplaatsen uit te breiden, enerzijds omdat de vraag nu soms reeds groter is dan de beschikbare plaatsen en anderzijds om eventuele toekomstige groei op te kunnen vangen. Hiervoor wenst het Cultuurcentrum over 400 zitplaatsen te beschikken. Daarnaast stelt het Cultuurcentrum een 60 tal personen tewerk.

Het Cultuurcentrum werd niet opgenomen binnen de enquête, dit wegens organisatorische redenen. Hiervoor wordt gefocust op de capaciteit van de zaal en het aantal werknemers.

Er worden een 60 tal personen tewerkgesteld in het Cultuurcentrum, het Richtlijnenboek geeft geen aanwezigheidspercentage weer voor deze functie, hiervoor wordt teruggevallen op de cijfers van het kennisplatform crow. Hierin wordt gesteld dat gemiddeld 50 % van de werknemers in een podiumkunstenzaal gelijktijdig aanwezig is. Bijgevolg kan gesteld worden dat er gemiddeld 30 werknemers per dag aanwezig zijn wat resulteert in een projectproductie en -attractie van 30 personen.
De bezettingsgraad ven het personeel zal echter afhankelijk zijn van de dagen waarop een voorstelling gegeven wordt. Uit cijfers die geregistreerd werden door het huidige Cultuurcentrum kan geconcludeerd worden dat de zaal 107 van 365 dagen gebruikt werd voor voorstellingen. Hiervan werden er 53 in het weekend georganiseerd en 54 in tijdens de week. Gerekend aan 52 weken per jaar kan er gesteld worden er elke week één voorstelling in het weekend plaatsvindt en de andere voorstelling tijdens de week georganiseerd wordt. De projectproductie en -attractie van het SAMWD is de woensdag het grootst, om uit te gaan van een worst-case scenario wordt er binnen deze mobiliteitstoets van uitgegaan dat er de voorstelling tijdens de week eveneens op een woensdag georganiseerd wordt, daarnaast wordt ervan uitgegaan dat de voorstellingen in het weekend op de zaterdag georganiseerd worden, de andere dagen worden geen voorstellingen georganiseerd. Onderstaande tabel geeft de projectproductie en -attractie weer betreffende werknemers van het Cultuurcentrum.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
SAMWD	5	5	30	5	5	30

Bezoekers

Er worden een 400 tal zitplaatsen gecreëerd in het Cultuurcentrum, ook hier geeft het Richtlijnenboek geeft geen aanwezigheidspercentage weer voor deze functie, hiervoor wordt eveneens teruggevallen op de cijfers van het kennisplatform crow. Hierin wordt gesteld dat gemiddelde bezettingsgraad 75 % bedraagt. Bijgevolg kan gesteld worden dat het Cultuurcentrum een gemiddelde projectproductie en -attractie van 300 personen zal kennen. Zoals hierboven besproken zullen er niet elke dag voorstellingen georganiseerd worden, er wordt ervan uitgegaan dat er enkel de woensdag en zaterdag voorstellingen georganiseerd worden. Onderstaande tabel geeft de projectproductie en -attractie weer betreffende de bezoekers van het Cultuurcentrum.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
SAMWD	0	0	300	0	0	300

6.2.3 TOTAAL

Onderstaande tabel geeft de totale projectproductie en -attractie weer.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
SAMWD	210	232	428	86	63	217
CC werknemers	5	5	30	5	5	30
CC bezoekers	0	0	300	0	0	300
Totaal	215	237	758	91	63	547

6.3 VERVOERSWIJZEKEUZE

6.3.1 SAMWD

6.3.1.1 Modal split

Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft de modal split weer opgedeeld tussen verschillende types verplaatsingen (recreatief gerelateerde en school gerelateerde verplaatsingen). Ook binnen de enquête die gevoerd werd voor Site Sanitary werd de modal split van de leerlingen/leerkrachten bevraagd, deze geeft een afwijkende verdeling weer ten opzichte van de recreatief gerelateerde verplaatsingen. Binnen de cijfers van recreatief gerelateerde verplaatsingen ligt het aandeel minderjarigen waarschijnlijk lager dan het aandeel minderjarigen binnen het SAMWD. Binnen het SAMWD ligt het aandeel minderjarige namelijk op 70%. Ook binnen de school gerelateerde verplaatsingen kunnen geen vergelijkbare modal split waargenomen worden. Zoals het richtlijnenboek aangeeft is het aangewezen om de bestaande modal split van het SAMWD te extrapoleren om bij de berekening van de toekomstige vervoerswijzekeuze. Gezien deze modal split uitgaat van de locatie specifieke factoren van de site zal een extrapolatie resulteren in de meest realistische inschatting.

	Eigen enquête	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen				
	SAMWD	Recreatie gerelateerde verplaatsingen	School gerelateerde verplaatsingen			
			06-12	13-17	18-24	>25j.
Te voet	13%	13%	22%	11%	15%	9%
Als fietser	10%	15%	24%	37%	27%	15%
Als brom-/snorfietser	1%		0%	0%	0%	1%
Als motorrijder/passagier			0%	0%	3%	1%
Als autobestuurder	18%	34%	0%	0%	9%	52%
Als autopassagier	55%	31%	43%	20%	11%	9%
Met de lijnbus	3%	2%	3%	22%	20%	6%
Met de tram of (pré)metro		1%	1%	2%	3%	4%
Per trein		1%	0%	4%	11%	2%
Met een autocar		2%	6%	4%	1%	0%
Op een andere wijze	4% (carpoolen)	1%	1%	1%	0%	0%

Vervoerswijzekeuze van het SAMWD

Onderstaande tabel geeft de effectieve vervoerswijzekeuze weer zoals afgeleid uit de enquête, opgedeeld per dag.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Carpoolen	18	4	2	11	4	8
Auto gevoerd	89,5	112	232	26	32	134
Auto zelf gereden	53	37,5	74,5	24	14,5	25
Openbaar vervoer	9,5	8	8,5	4	0	7,5
Bromfiets	1	4	2	0	0	1
Fiets	20	27,5	41	11	4,5	23
Te voet	19	39	68	10	8	18,5
Totaal	210	232	428	86	63	217

6.3.2 CULTUURCENTRUM

6.3.2.1 Modal split werknemers

Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft eveneens de modal split weer voor recreatief gerelateerde verplaatsingen betreffende de werknemers. Gezien deze het dichtst aanleunen bij een Cultuurcentrum en er geen andere cijfers beschikbaar zijn worden de kencijfers aangewend om de vervoerswijzekeuze van het Cultuurcentrum te bepalen, in onderstaande tabel werd de berekende projectproductie en -attractie (30 werknemers) reeds verdeeld over de verschillende transportmodi.

	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen	Vervoerswijzekeuze CULTUURCENTRUM	Vervoerswijzekeuze CULTUURCENTRUM
	Recreatief gerelateerde verplaatsingen	5 werknemers	30 werknemers
Te voet	6%	0,25	1,5
Als fietser	5%	0,25	1,5
Als brom-/snorfietser			
Als motorrijder/passagier	2%	0,25	1
Als autobestuurder	47%	2	14
Als autopassagier			
Met de lijnbus	18%	1	6
Met de tram of (pré)metro			
Per trein	17%	1	5
Met een autocar			
Op een andere wijze (carpool)	3%	0,25	1

6.3.2.2 Modal split bezoekers

Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft eveneens de modal split weer voor recreatief gerelateerde verplaatsingen. Gezien deze het dichtst aanleunen bij een Cultuurcentrum en er geen andere cijfers beschikbaar zijn worden de kencijfers aangewend om de vervoerswijzekeuze van het Cultuurcentrum te bepalen, in onderstaande tabel werd de berekende projectproductie en -attractie (300 bezoekers) reeds verdeeld over de verschillende transportmodi.

	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen	Vervoerswijzekeuze CULTUURCENTRUM
	Recreatief gerelateerde verplaatsingen	
Te voet	13%	39
Als fietser	15%	45
Als brom-/snorfietser		
Als motorrijder/passagier		
Als autobestuurder	34%	102
Als autopassagier	31%	93
Met de lijnbus	2%	6
Met de tram of (pré)metro	1%	3
Per trein	1%	3
Met een autocar	2%	6
Op een andere wijze	1%	3

6.3.3 TOTAAL

Onderstaande tabel geeft de totale vervoerswijzekeuze weer.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Carpoolen	18,25	4,25	6	11,25	4,25	12
Auto gevoerd	89,5	112	325	26	32	227
Auto zelf gereden	55	39,5	190,5	26	16,5	141
Openbaar vervoer	11,5	10	31,5	6	2	30,5
Met autocar	0	0	6	0	0	6
Bromfiets	1	4	2	0	0	1
Als motorijder	0,25	0,25	1	0,25	0,25	1
Fiets	20,25	27,75	87,5	11,25	4,75	69,5
Te voet	19,25	39,25	108,5	10,25	8,25	59
Totaal	215	237	758	91	68	547

6.4 VERKEERSGENERATIE

De autogeneratie van de site bestaat uit zowel het aantal personen die met de auto naar de site zullen komen als het aantal personen die afgezet zullen worden door een auto aan de site. Uiteraard zullen er situaties voorkomen waarin personen met de auto naar de site zullen komen die eveneens iemand meenemen naar de site (personen geregistreerd als auto gevoerd). In deze gevallen zal via onderstaande berekening een dubbele telling gemaakt worden. Gezien er geen mogelijkheid bestaat om het aantal van voornoemde situaties te achterhalen zullen onderstaande cijfers resulteren in een overschatting van het aantal bewegingen. Bijgevolg kan gesteld worden dat onderstaande berekening uitgaat van een worst-case scenario.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto gevoerd	89,5	112	325	26	32	227
Auto zelf gereden	55	39,5	190,5	26	16,5	141
Autogeneratie	144,5	151,5	**515,5**	52	48,5	368
Verkeers-generatie	289	303	**1.031**	104	97	736

Wanneer de autogeneratie per dag vermenigvuldigd wordt met 2 (één inkomende en één uitgaande beweging) kan de totale verkeersgeneratie berekend worden.

Wanneer de verkeergeneratie eerst opgedeeld wordt per functie naar ritdistributie kan de verkeersgeneratie individueel per uur, per functie berekend worden. Onderstaande tabellen richten zich echter enkel op de spitsuren zoals bepaald binnen 4.4 'verkeersintensiteiten'.

6.4.1 SAMWD

Via de gevoerde enquête kan de exacte verkeersgeneratie van het SAMWD per uur berekend worden, onderstaande tabel geeft deze weer.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	54	51	**34**	2
dinsdag	0	**92,5**	5	9	16
woensdag	0	44	**82,5**	16	**25**
donderdag	0	17	0	0	2
vrijdag	0	11	0	5,5	7
zaterdag	**114**	19	0	0	0

6.4.2 CC werknemers

In het cultuurcentrum wordt aangenomen dat 5 werknemers voltijds werken tijdens de kantooruren, hiervan komen er 2 personen met de wagen naar het werk (deze werknemers zijn aanwezig van 9-16u). Tijdens dagen waar er een voorstelling gegeven wordt komt er extra personeel werken, dan komen er 's avonds 25 extra werknemers werken, hiervan zouden er 12 personen met de wagen naar het Cultuurcentrum komen (deze werknemers zijn aanwezig van 19-23u).

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	2	2	0	0	0
dinsdag	2	2	0	0	0
woensdag	2	2	0	12	0
donderdag	2	2	0	0	0
vrijdag	2	2	0	0	0
zaterdag	2	2	0	12	0

6.4.3 CC bezoekers

Binnen de modal split werd berekend dat er 102 bezoekers zich met de wagen naar het Cultuurcentrum zullen begeven. Aangenomen dat een voorstelling doorgaat van 20u tot 22u betekent dit dat er 102 bewegingen afgelegd worden tussen 19-20u en dat er 102 bewegingen afgelegd zullen worden tussen 22 en 23u.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	0	0	0	0
dinsdag	0	0	0	0	0
woensdag	0	0	0	0	102
donderdag	0	0	0	0	0
vrijdag	0	0	0	0	0
zaterdag	0	0	0	0	102

6.4.4 TOTAAL

In totaal worden er tot maximaal 127 bijkomende bewegingen verwacht met de auto.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	2	56	51	**34**	2
dinsdag	2	**94,5**	5	9	16
woensdag	2	46	**82,5**	28	**127**
donderdag	2	19	0	0	2
vrijdag	2	13	0	5,5	7
zaterdag	**116**	21	0	12	102

Wanneer deze bewegingen opgesplitst worden in inkomende en uitgaande bewegingen kunnen onderstaande tabellen opgesteld worden.

Inkomende

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	2	49	46	**19**	2
dinsdag	2	**81,5**	4	9	7
woensdag	2	33	**76,5**	12	**118**
donderdag	2	15	0	0	0
vrijdag	2	10	0	4,5	4,5
zaterdag	**91**	8	0	12	102

Uitgaande

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	7	5	15	0
dinsdag	0	**13**	1	0	**9**
woensdag	0	**13**	**6**	**16**	**9**
donderdag	0	4	0	0	2
vrijdag	0	3	0	1	2,5
zaterdag	**25**	**13**	0	0	0

6.5 PARKEERBEHOEFTE TRAPPERS

Binnen de berekening van de parkeerbehoefte worden niet enkel de bijkomende functies in rekening gebracht maar wordt er een studie gevoerd voor de volledige site Sanitary, concreet betekent dit dat ook de functies Administratief Centrum en het SABK meegerekend worden. Onderstaande tabel geeft de projectproductie en -attractie betreffende fietsers van de verschillende functies weer.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
SAMWD	20	27,5	**41**	11	4,5	23
CC werknemers	0,25	0,25	**1,5**	0,25	0,25	1,5
CC bezoekers	0	0	**45**	0	0	45
AC	11	9	**11**	10	7	0
SABK	0	14	**22**	0	9	0
Totaal	24,25	46,75	**114,5**	18,25	21,75	69,5

Uit bovenstaande tabel kan afgeleid worden dat er de woensdag de grootste startparkeerbehoefte geregistreerd kan worden, deze bedraagt 114,5 parkeerplaatsen (gerekend aan één parkeerplaats per fietser). Na de berekening van de startparkeerbehoefte kan ook de reële parkeerbehoefte berekend worden door na te gaan of er mogelijkheden tot dubbel gebruik bestaan.

Hiervoor wordt nagegaan hoe het parkeeraanbod optimaal gebruikt kan worden, hierbij speelt de aanwezigheidsgraad een belangrijke rol. De verschillende functies worden namelijk elk op verschillende moment gebruikt en hebben bijgevolg een fluctuerende parkeervraag naargelang het tijdstip. Hierdoor kunnen dezelfde parkeerplaatsen door verschillende functies, op verschillende tijdstippen genuttigd worden. Bijgevolg zal het totale aantal noodzakelijke parkeerplaatsen lager liggen dan de startparkeerbehoefte. In onderstaande hoofdstukken wordt de aanwezigheidsgraad betreffende de verschillende functies binnen het projectgebied besproken. Deze cijfers zijn afkomstig van de gevoerde enquête.

6.5.1 SAMWD

Binnen de enquête werd aangegeven dat er in totaal gemiddeld 10% van de verplaatsingen met de fiets afgelegd wordt. Dit geld echter niet voor elke dag, soms ligt het aandeel hoger en soms lager. Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een fiets verplaatsten van en naar het SAMWD.
Personen die met de fiets naar het SAMWD rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het SAMWD.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	20	27,5	**41**	11	4,5	23

6.5.1.1 Parkeerbehoefte per tijdstip SAMWD

Relatief gezien komen er de woensdag het meest personen met de fiets naar het SAMWD, op een woensdag is er een startparkeerbehoefte van 41 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een maximale parkeernood van 31,5 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	15	19	13	11
dinsdag	0	15	16	15	14
woensdag	0	**31,5**	25,5	10,5	10,5
donderdag	0	7	11	9	9
vrijdag	0	4,5	4,5	4,5	4
zaterdag	14	2	0	0	0

6.5.2 CC werknemers

In het hoofdstuk projectproductie en -attractie werd berekend dat het Cultuurcentrum de woensdag en de zaterdag 30 werknemers van- en naar het CC zullen komen, hiervan zullen er volgens de vervoerswijzekeuze 1,5 met de fiets van- en naar het CC komen.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	0,25	0,25	**1,5**	0,25	0,25	**1,5**

6.5.2.1 Parkeerbehoefte per tijdstip CC werknemers

Relatief gezien komen er de woensdag en de zaterdag het meest werknemers met de fiets naar het CC, op een woensdag en zaterdag is er een startparkeerbehoefte van 1,5 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een minimale parkeernood van 1,5 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0,25	0,25	0	0	0
dinsdag	0,25	0,25	0	0	0
woensdag	0,25	0,25	0	**1,5**	**1,5**
donderdag	0,25	0,25	0	0	0
vrijdag	0,25	0,25	0	0	0
zaterdag	0,25	0,25	0	**1,5**	**1,5**

6.5.3 CC bezoekers

In het hoofdstuk projectproductie en -attractie werd berekend dat het Cultuurcentrum de woensdag en de zaterdag 300 bezoekers van- en naar het CC zullen komen, hiervan zullen er volgens de vervoerswijzekeuze 45 met de fiets van- en naar het CC komen.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	0	0	**45**	0	0	45

6.5.3.1 Parkeerbehoefte per tijdstip CC bezoekers

Relatief gezien komen er de woensdag en de zaterdag het meest werknemers met de fiets naar het CC, op een woensdag en zaterdag is er een startparkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan eveneens een maximale parkeernood van 45 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	0	0	0	0
dinsdag	0	0	0	0	0
woensdag	0	0	0	0	**45**
donderdag	0	0	0	0	0
vrijdag	0	0	0	0	0
zaterdag	0	0	0	0	**45**

6.5.4 AC

Binnen de enquête werd aangegeven dat er voor het Administratief Centrum in totaal gemiddeld 15% van de verplaatsingen met de fiets afgelegd worden. Dit geld echter niet voor elke dag, soms ligt het aandeel hoger en soms lager. Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een fiets verplaatsten van- en naar het Administratief Centrum.
Personen die met de fiets naar het Administratief Centrum rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het Administratief Centrum.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	11	9	**11**	10	7	0

6.5.4.1 Parkeerbehoefte per tijdstip AC

Relatief gezien komen er de maandag en woensdag het meest werknemers met de fiets naar het AC, op deze dagen is er een startparkeerbehoefte van 11 fietsstalplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een minimale parkeernood van 8 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	**11**	**11**	0	0	0
dinsdag	9	9	0	0	0
woensdag	**11**	**11**	0	0	0
donderdag	10	10	0	0	0
vrijdag	7	7	0	0	0
zaterdag	0	0	0	0	0

6.5.5 SABK

Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een fiets verplaatsten van- en naar het SABK. Personen die met de fiets naar het SABK rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het SABK.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	0	14	**22**	0	9	0

6.5.5.1 Parkeerbehoefte per tijdstip SABK

Relatief gezien komen er de woensdag het meest personen met de fiets naar het SABK, op een woensdag is er een startparkeerbehoefte van 22 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een maximale parkeernood van 10 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	0	0	0	0
dinsdag	0	6	6	8	8
woensdag	0	5	6	**10**	**10**
donderdag	0	0	0	0	0
vrijdag	0	2	9	7	7
zaterdag	0	0	0	0	0

6.5.6 REËLE PARKEERBEOEFTE

Wanneer de startparkeerbehoefte van de verschillende functies, opgedeeld per uur, samengeteld worden kan de reële parkeerbehoefte bepaald worden, hieruit blijkt dat de nood aan fietsparkeerplaatsen de woensdagavond het grootst is. Wanneer een gezamenlijke fietsparkeerplaats aangelegd wordt volstaat een capaciteit van 67 fietsparkeerplaatsen om de parkeerbehoefte op te vangen.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	11,25	26,25	19	13	11
dinsdag	9,25	30,25	22	23	22
woensdag	11,25	47,75	31,5	22	**67**
donderdag	10,25	16,25	11	9	9
vrijdag	7,25	12,75	13,5	11,5	11
zaterdag	14	2	0	0	45

6.6 PARKEERBEHOEFTE PERSONENWAGENS KISS & RIDE

Binnen de berekening van de parkeerbehoefte betreffende de kiss&ride worden niet enkel de bijkomende functies in rekening gebracht maar wordt er een studie gevoerd voor de volledige site Sanitary, concreet betekent dit dat ook de functies Administratief Centrum en het SABK meegerekend worden. De kiss&ride spitst zich echter toe op het afzetten van leerlingen (functies SABK en SAMWD), voor de functies Administratief Centrum en Cultuurcentrum is een kiss&ride zone minder relevant, deze functies worden bijgevolg niet in rekening gebracht.
Om de toekomstige parkeerbehoefte voor kiss & ride betreffende personenwagens te berekenen wordt de startparkeerbehoefte berekend zoals opgenomen binnen het Vademecum duurzaam parkeerbeleid. Dit gebeurt in drie stappen: in een eerste stap wordt de verkeersgeneratie bepaald (projectproductie en -attractie) vastgesteld, in een tweede stap wordt de vervoerswijzekeuze in rekening gebracht en in een laatste stap wordt de tijdstipkeuze. Gezien de projectproductie en -attractie en de vervoerswijzekeuze reeds in de vorige hoofdstukken bepaald werden kan er binnen dit hoofdstuk direct overgegaan worden tot de tijdstipkeuze.
Na de berekening van de startparkeerbehoefte kan ook de reële parkeerbehoefte berekend worden door na te gaan of er mogelijkheden tot dubbel gebruik bestaan.

6.6.1 SAMWD

Binnen de enquête werd aangegeven dat er in totaal gemiddeld 18% van de verplaatsingen met de eigen auto afgelegd wordt. Dit geld echter niet voor elke dag, soms ligt het aandeel hoger en soms lager. Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een wagen verplaatsten van en naar het SAMWD.
Personen die carpoolen rijden meer met iemand die zelf rijd naar – of gevoerd wordt naar het SAMWD, deze bewegingen zijn bijgevolg reeds opgenomen binnen de andere transportmodi. Personen die zelf met de auto naar het SAMWD rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het SAMWD.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto gevoerd	89,5	112	232	26	32	134

6.6.1.1 Startparkeerbehoefte

Relatief gezien worden er de woensdag het meest personen met de auto naar het SAMWD gevoerd, op een woensdag komen er 232 wagens langs die één of meerdere personen afzetten aan het SAMWD. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan bepaald worden dat er tussen 12 en 13u ongeveer 136 personen afgezet worden aan het SAMWD.

	11u -12u	12u -13u	13u -14u	14u -15u	15u -16u	16u -17u	17u -18u	18u -19u	19u -20u	20u -21u	21u -22u	22u -23u
Auto in	10,5	136	46,5	14	9	8	5		3			
Auto uit				16,5	33	25	71,5		13	38	35	

6.6.2 SABK

Binnen de enquête werd aangegeven dat er enkel op woensdag en vrijdag lessen georganiseerd worden voor leerlingen jonger dan 18 jaar. Er wordt aangegeven dat de woensdag 123 leerlingen afgezet worden en de vrijdag 36 leerlingen.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto gevoerd	0	0	123	0	36	0

6.6.2.1 Startparkeerbehoefte

Relatief gezien worden er de woensdag het meest personen met de auto naar het SABK gevoerd, op een woensdag komen er 123 wagens langs die één of meerdere personen afzetten aan het SABK. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan bepaald worden dat er tussen 12 en 13u ongeveer 68 personen afgezet worden aan het SABK, dat er tussen 15 en 16u 39 personen afgezet worden en 68 opgehaald worden, dat er tussen 17 en 18u 16 personen afgezet worden en 39 opgehaald worden en dat er tussen 21 en 22u 16 personen opgehaald worden.

	11u -12u	12u -13u	13u -14u	14u -15u	15u -16u	16u -17u	17u -18u	18u -19u	19u -20u	20u -21u	21u -22u	22u -23u
Auto in			68		39		16					
Auto uit					68		39				16	

6.6.3 Totale startparkeerbehoefte

Wanneer de startparkeerbehoefte van het SAMWD en het SABK samengeteld worden kan de totale startparkeerbehoefte berekend worden. hieruit blijkt dat er tussen 15-16u het meest personen afgezet of opgehaald worden, namelijk 149 personen.

	11u -12u	12u -13u	13u -14u	14u -15u	15u -16u	16u -17u	17u -18u	18u -19u	19u -20u	20u -21u	21u -22u	22u -23u
Auto in	10,5	136	114,5	14	48	8	21		3			
Auto uit				16,5	101	25	110,5		13	38	51	

6.6.4 Berekening capaciteit Kiss&ride

Om het nodige aantal parkeerplaatsen voor een kiss & ride te berekenen wordt onderstaande formule aangewend zoals vooropgesteld door het kennisplatform CROW (berekening van het aantal kiss & ride plaatsen). Hierbij wordt het aantal personen die met de auto afgezet worden berekend x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal afgezette personen per auto.

$$X = \frac{([A] \times [B] \times \frac{[D]}{[E]})}{C}$$

A: Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang.
B: Het gemiddeld percentage leerlingen dat met de auto gebracht of gehaald wordt.
C: Het gemiddeld aantal kinderen per auto.
D: De gemiddelde parkeerduur in minuten.
E: De duur van de spits in minuten.

Binnen hoofdstuk vervoerswijzekeuze werd berekend dat er op de drukste dag (woensdag) een maximale bezetting is van het SAMWD en het SABK en dat er hierbij 355 personen naar het SAMWD en SABK gevoerd worden. Binnen de berekening van de startparkeerbehoefte werd berekend dat er tussen 15-16u 149 personen afgezet of opgehaald werden aan het SAMWD.

Gezien er slechts 2 personen carpoolen (1%) kan berekend worden dat er gemiddeld 1,01 personen per auto afgezet worden. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat de ouders maximaal 5 minuten nodig hebben om hun kinderen af te zetten.
Er wordt uitgegaan dat de leerlingen afgezet of opgehaald worden over een periode van een half uur.

Wanneer deze gegevens aangewend worden in bovenstaande formule kan berekend worden dat er tussen 15-16u, tijdens het drukste uur, 25 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor het SAMWD en het SABK samen.

6.7 PARKEERBEHOEFTE PERSONENWAGENS LANGPARKEREN

Binnen de berekening van de parkeerbehoefte worden niet enkel de bijkomende functies in rekening gebracht maar wordt er een studie gevoerd voor de volledige site Sanitary, concreet betekent dit dat ook de functies Administratief Centrum en het SABK meegerekend worden.

Om de toekomstige parkeerbehoefte voor langparkeren betreffende personenwagens te berekenen wordt de startparkeerbehoefte berekend zoals opgenomen binnen het Vademecum duurzaam parkeerbeleid. Dit gebeurt in drie stappen: in een eerste stap wordt de verkeersgeneratie bepaald (projectproductie en -attractie) vastgesteld, in een tweede stap wordt de vervoerswijzekeuze in rekening gebracht en in een laatste stap wordt de tijdstipkeuze. Gezien de projectproductie en -attractie en de vervoerswijzekeuze reeds in de vorige hoofdstukken bepaald werden kan er binnen dit hoofdstuk direct overgegaan worden tot de tijdstipkeuze.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	**Woensdag 12 sept**	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
SAMWD	53	37,5	**74,5**	24	14,5	25
CC werknemers	2	2	**14**	2	2	14
CC bezoekers	0	0	**102**	0	0	102
AC	21	24	**22**	24	21	2
SABK	0	68	**27**	2	11	2
Totaal	76	131,5	**239,5**	52	48,5	145

Na de berekening van de startparkeerbehoefte kan ook de reële parkeerbehoefte berekend worden door na te gaan of er mogelijkheden tot dubbel gebruik bestaan.

In stap twee wordt nagegaan hoe het parkeeraanbod optimaal gebruikt kan worden, hierbij speelt de aanwezigheidsgraad een belangrijke rol. De verschillende functies worden namelijk elk op verschillende moment gebruikt en hebben bijgevolg een fluctuerende parkeervraag naargelang het tijdstip. Hierdoor kunnen dezelfde parkeerplaatsen door verschillende functies, op verschillende tijdstippen genuttigd worden. Bijgevolg zal het totale aantal noodzakelijke parkeerplaatsen lager liggen dan de startparkeerbehoefte. In onderstaande hoofdstukken wordt de aanwezigheidsgraad betreffende de verschillende functies binnen het projectgebied besproken. Deze cijfers zijn afkomstig van de gevoerde enquête.

6.7.1 SAMWD

Binnen de enquête werd aangegeven dat er in totaal gemiddeld 18% van de verplaatsingen met de eigen auto afgelegd wordt. Dit geld echter niet voor elke dag, soms ligt het aandeel hoger en soms lager. Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een wagen verplaatsten van en naar het SAMWD.
Personen die carpoolen rijden meer met iemand die zelf rijd naar – of gevoerd wordt naar het SAMWD, deze bewegingen zijn bijgevolg reeds opgenomen binnen de andere transportmodi. Personen die zelf met de auto naar het SAMWD rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het SAMWD.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	53	37,5	**74,5**	24	14,5	25

6.7.1.1 Parkeerbehoefte per tijdstip SAMWD

Relatief gezien komen er de woensdag het meest personen zelf met de auto naar het SAMWD, op een woensdag is er een startparkeerbehoefte van 74,5 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan dezelfde parkeernood vastgesteld worden, tussen 11 en 17u komen deze wagens toe op het SAMWD, pas vanaf 16u beginnen deze wagens het SAMWD te verlaten. Hierdoor kan gesteld worden dat de startparkeerbehoefte gelijk is aan de reële parkeerbehoefte.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	48	53	53	38
dinsdag	0	21,5	21,5	20,5	29,5
woensdag	0	**74,5**	72,5	66,5	50,5
donderdag	0	20	22	22	22
vrijdag	0	14,5	14,5	14,5	13,5
zaterdag	25	11	0	0	0

6.7.2 CC werknemers

In het hoofdstuk projectproductie en -attractie werd berekend dat het Cultuurcentrum de woensdag en de zaterdag 30 werknemers van- en naar het CC zullen komen, hiervan zullen er volgens de vervoerswijzekeuze 14 met de auto van- en naar het CC komen.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	2	2	**14**	2	2	14

6.7.2.1 Parkeerbehoefte per tijdstip CC werknemers

Relatief gezien komen er de woensdag en de zaterdag het meest werknemers met de auto naar het CC, op een woensdag en zaterdag is er een startparkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een minimale parkeernood van 12 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	2	2	0	0	0
dinsdag	2	2	0	0	0
woensdag	2	2	0	**12**	**12**
donderdag	2	2	0	0	0
vrijdag	2	2	0	0	0
zaterdag	2	2	0	**12**	**12**

6.7.3 CC bezoekers

In het hoofdstuk projectproductie en -attractie werd berekend dat het Cultuurcentrum de woensdag en de zaterdag 300 bezoekers van- en naar het CC zullen komen, hiervan zullen er volgens de vervoerswijzekeuze 102 met de auto van- en naar het CC komen.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	0	0	**102**	0	0	**102**

6.7.3.1 Parkeerbehoefte per tijdstip CC bezoekers

Relatief gezien komen er de woensdag en de zaterdag het meest werknemers met de auto naar het CC, op een woensdag en zaterdag is er een startparkeerbehoefte van 102 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan eveneens een maximale parkeernood van 102 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	0	0	0	0
dinsdag	0	0	0	0	0
woensdag	0	0	0	0	**102**
donderdag	0	0	0	0	0
vrijdag	0	0	0	0	0
zaterdag	0	0	0	0	**102**

6.7.4 AC

Binnen de enquête werd aangegeven dat er voor het Administratief Centrum in totaal gemiddeld 75% van de verplaatsingen met de auto afgelegd worden. Dit geld echter niet voor elke dag, soms ligt het aandeel hoger en soms lager. Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een fiets verplaatsten van- en naar het Administratief Centrum.
Personen die met de fiets naar het Administratief Centrum rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het Administratief Centrum.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	21	**24**	22	**24**	21	2

6.7.4.1 Parkeerbehoefte per tijdstip AC

Relatief gezien komen er de dinsdag en de donderdag het meest werknemers met de auto naar het AC, is er een startparkeerbehoefte van 24 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een minimale parkeernood van 24 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	21	21	0	0	0
dinsdag	**24**	**24**	0	0	0
woensdag	22	22	0	0	0
donderdag	**24**	**24**	0	0	0
vrijdag	21	21	0	0	0
zaterdag	2	2	0	0	0

Naast de parkeerbehoefte voor werknemers, komen er ook bezoekers met de wagen naar het AC. Het maximaal aantal bezoekers met de wagen bedraagt 19. Dit is gespreid over de voormiddag (openingsuren AC). De gemiddelde bezoekduur bedraagt ca. 15 min.

6.7.5 SABK

Onderstaande tabel geeft het effectieve aantal personen weer die zich met een auto verplaatsten van- en naar het SABK. Personen die met de auto naar het SABK rijden hebben een parking nodig gedurende hun verblijf in het SABK.

	Maandag 10 sept	Dinsdag 11 sept	Woensdag 12 sept	Donderdag 13 sept	Vrijdag 14 sept	Zaterdag 15 sept
Auto zelf gereden	0	**68**	27	2	11	2

6.7.5.1 Parkeerbehoefte per tijdstip SABK

Relatief gezien komen er de dinsdag het meest personen met de auto naar het SABK, op een dinsdag is er een startparkeerbehoefte van 68 parkeerplaatsen. Wanneer ook de tijdstipkeuze per uur in rekening gebracht wordt kan een maximale parkeernood van 34 plaatsen vastgesteld worden.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	0	0	0	0
dinsdag	0	**34**	**34**	**34**	**34**
woensdag	0	0	0	27	27
donderdag	0	0	0	2	2
vrijdag	0	11	11	0	0
zaterdag	0	2	2	0	0

6.7.6 REËLE PARKEERBEOEFTE

Wanneer de startparkeerbehoefte van het SAMWD, CC, AC en het SABK samengeteld worden kan de totale startparkeerbehoefte berekend worden. Hieruit blijkt dat de reële parkeerbehoefte het grootst is tussen 19-20u, dan bedraagt de minimale parkeerbehoefte namelijk 194 parkeerplaatsen.

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	22	71	53	53	38
dinsdag	26	81,5	55,5	54,5	63,5
woensdag	24	98,5	72,5	107,5	193,5
donderdag	26	46	22	24	24
vrijdag	23	48,5	25,5	14,5	13,5
zaterdag	27	15	2	0	102

De reële parkeerbehoefte van de verdere ontwikkeling van site Sanitary bedraagt 194 parkeerplaatsen.

7 BEOORDELING MOBILITEITSEFFECTEN

In deze stap worden het mobiliteitsprofiel en het bereikbaarheidsprofiel met elkaar geconfronteerd. Het verkeer gegenereerd door de geplande nieuwe functies van site Sanitary (mobiliteitsprofiel) wordt toegewezen aan de verschillende verkeerdragers en er wordt onderzocht hoe de mobiliteitsgeneratie van geplande nieuwe functies zich verhoudt ten opzichte van de het bereikbaarheidsprofiel dat in hoofdstuk 5 berekend werd. Meer specifiek wordt onderzocht in welke mate de mobiliteitsgeneratie van de geplande nieuwe functies zich verhoudt ten opzichte van de intensiteit/capaciteit verhouding van de omliggende straten. Hierna worden de effecten van deze confrontatie onderzocht, de effecten worden getoetst aan de hoofddoelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen (bereikbaarheid, verkeerveiligheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid en milieu).

7.1 ONTSLUITINGSALTERNATIEVEN

Deze mobiliteitsstudie kadert binnen de geplande integratie van de nieuwe functies binnen site Sanitary. De site kan betreffende gemotoriseerd verkeer tot 3 straten ontsluiting vinden, de Gustaaf Schockaertrstaat, Molenstraat en de Meerlaan. De bestaande ontsluiting tot de Molenstraat blijft behouden. Betreffende de integratie van de nieuwe functies bestaat de mogelijkheid om zowel op de Gustaaf Schockaertrstaat als de Meerlaan aan te sluiten. Gezien de Gustaaf Schockaertrstaat in de huidige situatie over een lagere intensiteit/capaciteit verhouding beschikt dan de Meerlaan wordt in eerste instantie onderzocht of een ontsluiting op de Gustaaf Schockaertrstaat tot capaciteitsproblemen leidt of niet. Pas indien er capaciteitsproblemen ontdekt worden zal een ontsluiting via de Meerlaan verder onderzocht worden.

7.2 GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

7.2.1 Toedeling op de verkeerssystemen

In hoofdstuk 6: 'Mobiliteitsprofiel' werd een inschatting gemaakt van het verkeer dat gegenereerd zal worden door de geplande nieuwe functies van site Sanitary. Vermits binnen de enquête geen onderzoek gevoerd werd naar de woonplaats van de bezoekers/werknemers , kan geen exacte weergave gemaakt worden vanuit welke richting de werknemers en bezoekers zullen komen. Hieronder wordt een inschatting gemaakt van uit welke richting de bijkomende verkeersgeneratie afkomstig zal zijn, gezien dit sterk gerelateerd is aan het type vervoer wordt dit naargelang de verschillende vervoersmodi ingeschat.

7.2.1.1 Stappers (voetgangers)

Gezien de beperkte afstand die voetgangers voor woon-werkverkeer afleggen wordt verwacht dat deze afkomstig zijn uit de directe omgeving van het projectgebied, er kan een perimeter van 3 km ten opzichte van het centrum van het projectgebied afgebakend worden van waaruit voetgangers mogelijk afkomstig kunnen zijn. Gezien de stedenbouwkundige context van het projectgebied kan gesteld worden dat voetgangers in hoofdzaak uit de richting stedelijke systeem van Zottegem zullen komen, dit systeem wordt gevormd door deelgemeenten Zottegem, Erwetegem, Godveerdegem, Grotenberge, Leeuwergem en Strijpen. Enkel Leeuwergem lig te ver van het projectgebied om binnen het bereik van de voetgangers te liggen (reistijd van 40min).

7.2.1.2 Trappers (fietsers)

Gezien de beperkte afstand die fietsers voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer afleggen wordt verwacht dat deze afkomstig zullen zijn uit de directe omgeving van het projectgebied, er kan een perimeter van 10 km ten opzichte van het centrum van het projectgebied afgebakend worden van waaruit fietsers mogelijk afkomstig kunnen zijn. Gezien de stedenbouwkundige context van het projectgebied kan gesteld worden dat fietsers vanuit het volledige grondgebied van Zottegem afkomstig zullen zijn, verder is het ook voor delen van volgende buurtgemeenten goed bereikbaar: Gavere, Oosterzele, Sint-Lievens-Houtem, Herzele, Lierde, Brakel en Zwalm. Deze gemeenten en dorpen kunnen allen via het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk het projectgebied bereiken.

7.2.1.3 Openbaar Vervoer

Betreffende het openbaar vervoer kan gesteld worden dat de bijkomende bewegingen evenredig verdeeld worden over de bestaande en toekomstige bus- en treinlijnen.

7.2.1.4 Personenwagens

1. Procentuele toedeling

Bewegingen werknemers en bezoekers van site Sanitary.

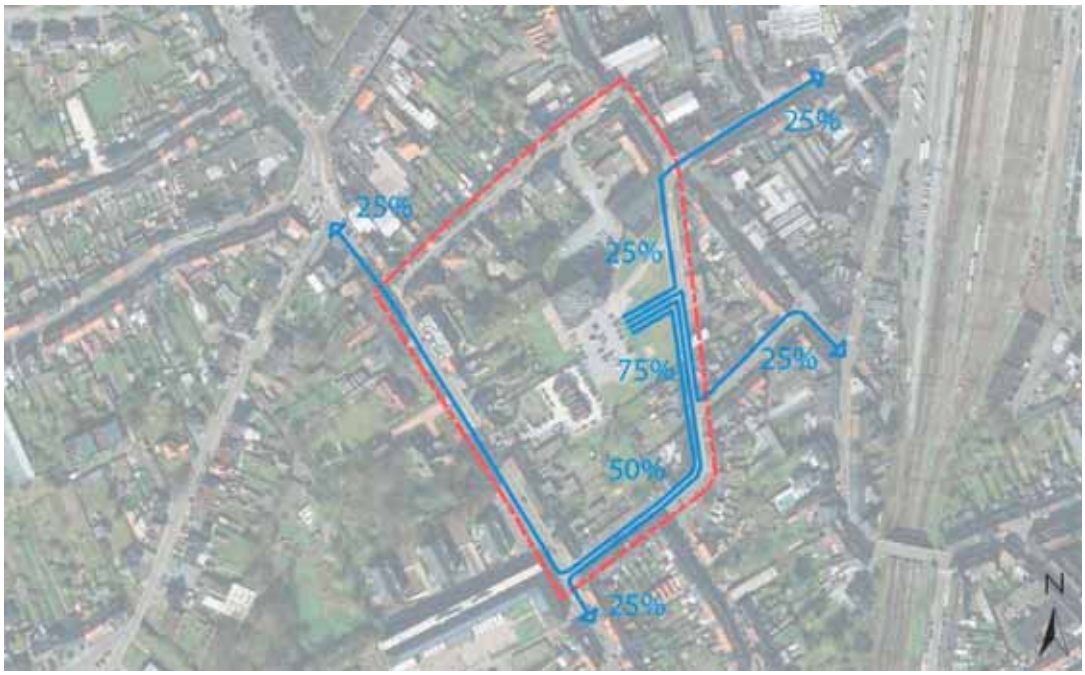
Bij de inschatting van de verdeling van de personenwagens betreffende site Sanitary wordt met volgende parameters rekening gehouden:

- Gelet op de grootte en de geplande functies binnen het projectgebied zullen er zullen de werknemers en bezoekers hoofdzakelijk vanuit regio Zottegem en de directe omgeving daarrond komen.
- Gezien de centrale ligging van het projectgebied kan gesteld worden dat de werknemers en de bezoekers evenmatig verdeeld zullen zijn vanuit/naar de verschillende richtingen.
- Verkeer afkomstig van en rijdend naar het noorden van Zottegem zal via de Gustaaf Schockaertrstaat naar de Kazernstraat rijden.
- Verkeer afkomstig van en rijdend naar het oosten van Zottegem zal via de Gustaaf Schockaertrstaat naar de Frans de Beckstraat rijden.
- Verkeer afkomstig van en rijdend naar het zuiden van Zottegem zal via de Gustaaf Schockaertrstaat en de Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de Meerlaan (zuidelijke richting) rijden.
- Verkeer afkomstig van het westen van Zottegem zal via de Molenstraat, de Trapstraat en de Gustaaf Schockaertrstaat naar het projectgebied rijden. Verkeer rijdend naar het westen van Zottegem zal via de Gustaaf Schockaertrstaat en de Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de Meerlaan (noordelijke richting) rijden.

Hiermee rekening houdende wordt uitgegaan van volgende verdeling over het wegennet:

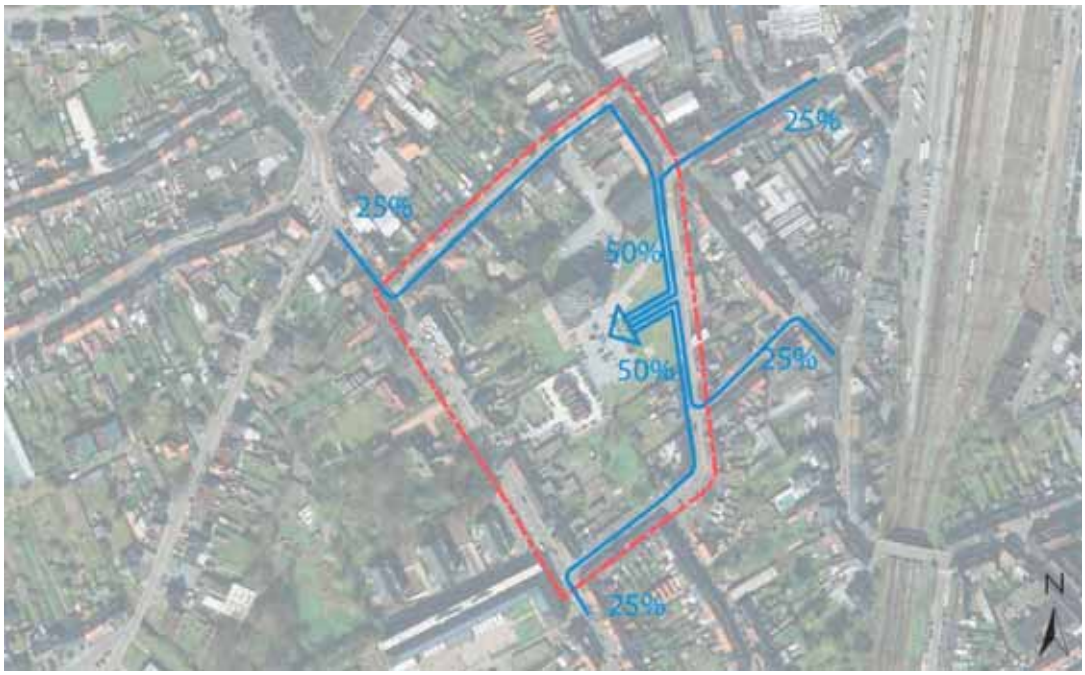
Uitgaande bewegingen

- 25% van het verkeer van het projectgebied zal verlopen via de Gustaaf Schockaertrstaat noordelijke richting.
- 75% van het verkeer van het projectgebied zal verlopen via de Gustaaf Schockaertrstaat zuidelijke richting waarbij:
    - 25% de Frans de Beckstraat inrijdt;
    - 25% via de Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de Meerlaan (zuidelijke richting rijdt)
    - 25% via de Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de Meerlaan (noordelijke richting rijdt)



Inkomende bewegingen

- 25% van het verkeer naar het projectgebied zal verlopen via de Molenstraat, de Trapstraat en de Gustaaf Schockaertrstaat noordelijke richting.
- 25% van het verkeer naar het projectgebied zal verlopen via de Kazernstraat naar de Gustaaf Schockaertrstaat noordelijke richting
- 25% van het verkeer naar het projectgebied zal verlopen via de Frans de Beckstraat naar de Gustaaf Schockaertrstaat zuidelijke richting
- 25% van het verkeer naar het projectgebied zal verlopen via de Burgemeester Firmin De Meyerstraat naar de Gustaaf Schockaertrstaat zuidelijke richting



2. Effectieve toedeling

In de onderstaande berekeningen wordt uitgegaan van een maximale verkeersgeneratie, namelijk de drukste dag van de week, de woensdag. In totaal genereert het project de woensdag 1.031 inkomende en uitgaande bewegingen, betreffende de inkomende bewegingen worden er pieken verwacht tussen 17 en 18u en tussen 19-20u.

Inkomende

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	2	49	46	**19**	2
dinsdag	2	**81,5**	4	9	7
woensdag	2	33	**76,5**	12	**118**
donderdag	2	15	0	0	0
vrijdag	2	10	0	4,5	4,5
zaterdag	**91**	8	0	12	102

Uitgaande

	8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
maandag	0	7	5	15	0
dinsdag	0	**13**	1	0	**9**
woensdag	0	**13**	**6**	**16**	**9**
donderdag	0	4	0	0	2
vrijdag	0	3	0	1	2,5
zaterdag	**25**	**13**	0	0	0

Wanneer bovenstaande, bijkomende, verkeersgeneratie opgeteld wordt bij de verkeergeneratie die geregistreerd werd tijdens de telling kan nagegaan worden of er zich capaciteitsproblemen voor zullen doen. Onderstaande tabellen en kaarten geven de berekende, toekomstige verkeersgeneratie weer.

		8-9u	16-17u	17-18u	18u-19u	19-20u
Molenstraat	↗	138/250 I/C=55%	109/250 I/C=44%	129/250 I/C=52%	85/250 I/C=34%	97/250 I/C=39%
	↙					
Gustaaf Schock-aertstraat **noord**	↓	41/250 I/C=16%	59/250 I/C=24%	87/250 I/C=35%	40/250 I/C=16%	87/250 I/C=35%
	↑	96/250 I/C=38%	60/250 I/C=24%	59/250 I/C=24%	54/250 I/C=22%	46/250 I/C=18%
Gustaaf Schock-aertstraat **zuid**	↓	40/250 I/C=16%	52/250 I/C=21%	54/250 I/C=22%	46/250 I/C=18%	35/250 I/C=15%
	↑	97/250 I/C=39%	74/250 I/C=30%	95/250 I/C=38%	56/250 I/C=22%	103/250 I/C=41%
Burg. Firmin De Meyerstraat	↗	95/250 I/C=38%	75/250 I/C=30%	81/250 I/C=32%	52/250 I/C=21%	70/250 I/C=28%
	↙	157/250 I/C=63%	183/250 I/C=73%	204/250 I/C=82%	163/250 I/C=65%	123/250 I/C=49%
Meerlaan	↖	313/650 I/C=48%	284/650 I/C=44%	297/650 I/C=46%	265/650 I/C=41%	205/650 I/C=32%
	↘	242/650 I/C=37%	271/650 I/C=42%	293/650 I/C=45%	246/650 I/C=38%	192/650 I/C=30%

Avondspits:



Kaart 20: Huidige I/C avondspits (17-18u)

1/7.500

Avondspits:



Kaart 21: Huidige I/C avondspits (19-20u)

1/7.500

7.3 EVALUATIE

7.3.1 Bereikbaarheid

7.3.1.1 Stappers (voetgangers)

Gezien de centrale locatie binnen de kern van Zottegem wordt een groot aantal bijkomende bewegingen verwacht betreffende voetgangers. Binnen het projectgebied zal er infrastructuur voorzien worden specifiek gericht op voetgangers, dit op niveau van het projectgebied. Daarnaast volstaan de bestaande verbindingen met de aangrenzende voetgangersinfrastructuur.

7.3.1.2 Trappers (fietsers)

De fiets neemt een aanzienlijk aandeel in binnen de verschillende transportmodi, tevens staat het op de tweede plaats in de modal split van het woon-werkverkeer. Het projectgebied is beperkt ontsloten voor fietsers wegens de afwezigheid van exclusieve fietsinfrastructuur. Binnen het projectgebied zal er infrastructuur voorzien worden specifiek gericht op fietsers, dit op niveau van het projectgebied. Hierbij wordt dwars door het projectgebied/bouwblok een nieuwe trage verbinding voorzien.

7.3.1.3 Openbaar vervoer

De bijkomende bewegingen betreffende het openbaar vervoer zijn niet dermate groot dat deze een zekere impact zullen uitoefenen op de structuur van de lijn noch van de NMBS. Gezien de nabijheid van verschillende bushaltes rondom het projectgebied die door vaste buslijnen bediend worden is het eveneens overbodig om bijkomende bushaltes te voorzien.

7.3.1.4 Personenwagens (en vrachtwagens)

<u>Capaciteit wegen</u>
Vanuit voorgaande toedeling aan het wegennet is de totale belasting in de geplande toestand gekend. Er wordt een aangepaste capaciteitstoets uitgevoerd. Hierbij wordt de verwachte belasting vergeleken met de capaciteit van de rijweg. Dit gebeurt aan de hand de I/C verhouding (intensiteit t.o.v. capaciteit).
Hiervoor wordt dezelfde tabel gebruikt als op pg. 27, deze tabel geeft een overzicht weer van de theoretische capaciteit en de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid van verschillende categorieën van wegen.

Betreffende de Molenstraat worden er tijdens de ochtendspits (8-9u) intensiteiten verwacht tot maximaal 138 PAE/u/richting in. De capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid 250 PAE/u/richting. Bijgevolg bedraagt de intensiteit/capaciteit tijdens de ochtendspits maximaal 55 %.

Betreffende de Gustaaf Schockaertrstaat worden er tijdens de avondspits (19-20u) intensiteiten verwacht tot maximaal 103 PAE/u/richting in. De capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid 250 PAE/u/richting. Bijgevolg bedraagt de intensiteit/capaciteit tijdens de avondspits maximaal 41 %.

Betreffende de Burgemeester Firmin De Meyerstraat worden er tijdens de avondspits (17-18u) intensiteiten verwacht tot maximaal 204 PAE/u/richting in. De capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid 250 PAE/u/richting. Bijgevolg bedraagt de intensiteit/capaciteit tijdens de avondspits maximaal 82 %. Binnen deze straat wordt de hoogste intensiteit/capaciteit berekend. Geziet het echter een stijging betreft van slechts 2% ten opzichte van de bestaande intensiteit/capaciteit worden er geen problemen verwacht.

Betreffende de Meerlaan worden er tijdens de ochtendspits (8-9u) intensiteiten verwacht tot maximaal 313 PAE/u/richting in. De capaciteit i.f.v. de verkeersleefbaarheid 650 PAE/u/richting. Bijgevolg bedraagt de intensiteit/capaciteit tijdens de ochtendspits maximaal 48 %.

7.3.2 Verkeersveiligheid

De impact op de verkeersveiligheid is moeilijk kwantitatief te vatten. Het verwachte aantal ongevallen neemt toe bij toenemende verkeersintensiteiten. Er wordt niet verwacht dat de beperkte bijkomende intensiteiten zouden leiden tot bijkomende ongevallen.

7.3.3 Toegankelijkheid

Op vlak van toegankelijkheid worden er geen veranderingen verwacht ten opzichte van de bestaande toestand.

7.3.4 Milieu

Op vlak van milieu worden er geen veranderingen verwacht ten opzichte van de bestaande toestand.

8 MILDERENDE MAATREGELEN EN AANDACHTSPUNTEN

8.1 INFRASTRUCTURELE/VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN

8.1.1 Parkeren auto's

Uit de berekening van de parkeerbehoefte kwam naar voor dat er minstens 194 parkeerplaatsen moeten voorzien worden binnen de site. Dit aantal wordt vooral beïnvloed door het al dan niet plaats vinden van voorstellingen in het cultureel centrum op een weekdagavond. Indien er geen voorstelling is op een weekdagavond volstaat een parkeergelegenheid van 108 plaatsen. Indien de voorstelling plaats vindt op een zaterdagavond of zondag volstaat eveneens een parking van 102 plaatsen.
Daarnaast zijn 25 parkeerplaatsen nodig voor het ophalen en afzetten van voornamelijk leerlingen van de stedelijke academies.

Het voorlopig voorgestelde project voorziet in 100 ondergrondse en 80 bovengrondse parkeerplaatsen. In principe is dit net onvoldoende om de parkeernood te gaan opvangen.

Volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Er wordt een beslissing genomen om geen bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. Bij het voorzien van een parkeerplaats voor elke auto wordt geen modal shift gerealiseerd. Er kan een aanzuigeffect ontstaan doordat de automobilist weet dat er voldoende parkeerplaats is. Het stimuleren van het gebruik van de fiets of van het openbaar vervoer is een volwaardig alternatief gelet op de centrale ligging in een stedelijke omgeving.
- Door voorstellingen in het cultureel centrum niet op woensdagavond (zoals nu berekend in de mobiliteitstoets) te voorzien maar op een andere weekdag zakt de parkeernood. Op andere dagen is er immers een geringere bezetting van de stedelijke academies. Een voorstelling op dinsdagavond leidt tot een parkeernood van 166 parkeerplaatsen i.p.v. 194 parkeerplaatsen.
- De inrichting van een kortparkeerzone tot max. 30 min op de site kan zowel door de bezoekers van het AC gebruikt worden en kan ook als K&R gebruikt worden door de twee academies. Een complementair gebruik is immers mogelijk. Een centraal toegankelijke locatie met een capaciteit van 25 plaatsen is aanbevolen. Het lang parkeren dient zoveel mogelijk ondergronds opgevangen te worden.

8.1.2 Fietsstalplaatsen

Ook voor de fietsstalplaatsen (min. 67) is het aangewezen om deze te bundelen zodat gedeeld en complementair gebruik mogelijk is. Een overdekte fietsstalplaats is noodzakelijk.

8.1.3 Alternatieve ontsluiting richting Meerlaan

Binnen de mobiliteitsstudie werd ook de mogelijkheid onderzocht om de ondergrondse parkeerplaats te ontsluiten richting Meerlaan i.p.v. richting Gustaaf Schockaertstraat.



Zoals in de vorige hoofdstukken aangegeven is een ontsluiting richting Meerlaan niet noodzakelijk. Het bijkomend verkeer dat gegenereerd wordt op de site kan via de Gustaaf Schokaertstraat afgewikkeld worden zonder dat zich hierbij problemen stellen. Er kan bijgevolg geconcludeerd worden dat er vanuit verkeerskundig oogpunt geen noodzaak is om een ontsluiting richting Meerlaan te voorzien. Van het bijkomende verkeer (CC en SAMWD) t.o.v. de huidige situatie zal voornamelijk het CC gebruik maken van de ondergrondse parking. Dit is echter beperkt tot een tweetal dagen per week en voornamelijk 's avonds wanneer de avondspits reeds achter de rug is.
Bovendien zijn ook een aantal kwalitatieve parameters negatief:

- Er zal een nieuw kruispunt gecreeërd worden op Meerlaan. Dit leidt tot een bijkomend conflictpunt op de weg.
- Deze oplossing brengt een grotere kost met zich mee en is afhankelijkk van de realisatie van een nieuw project op de oude rijkswachtskazerne.

Op basis van bovenvermelde argumenten wordt geconcludeerd dat een rechtstreekse ontsluiting op Meerlaan niet gewenst is.

8.2 MAATREGELEN VIA SENSIBILISATIE

Om het aantal autoverplaatsingen te beperken kan site Sanitary alternatieven aanbieden voor het autoverkeer. Het kan hierbij gaan om:

- Voordeel geven aan personen die zich op een duurzame manier verplaatsen (fietsvergoeding, terugbetaling openbaar vervoer, voorzien van douches op het werk, …);
- Duidelijke communicatie over het vervoersaanbod;
- Eventuele opmaak van een bedrijfsvervoersplan.

9 BESLUIT

Binnen deze mobiliteitstoets werd de verkeersgeneratie van de verdere ontwikkeling van Sita Sanitary onderzocht. Vervolgens werd onderzocht wat de effecten zijn van deze bijkomende verkeersgeneratie ten opzichte van de bestaande verkeerssituatie, dit aan de hand van een intensiteit/capaciteit verhouding. Er kan geconcludeerd worden dat het mobiliteitsprofiel van Site Sanitary slechts een beperkte invloed uitoefent op de bestaande situatie. Bovendien werd aangetoond dat de omliggende wegen over voldoende restcapaciteit om eventuele andere ontwikkelingen op te vangen. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat de mobiliteitsgeneratie van de verdere ontwikkeling van het Site Sanitary aanvaardbaar is op de vooropgestelde locatie.
Binnen deze mobiliteitstoets werd een reële parkeerbehoefte berekend voor fietsen en personenwagens. Meer bepaald dienen er minstens 67 parkeerplaatsen voorzien te worden voor fietsers, dient er een kiss&ride voorzien te worden met een capaciteit van 25 parkeerplaatsen (kort parkeren tot max. 30 min) en dient er een parking voorzien te worden van 194 parkeerplaatsen voor personenwagens.