



GEMEENTERAADS- COMMISSIE

RUIMTELIJKE ORDENING

VERSLAG 0 16 FEBRUARI 2023

AANWEZIGHEDEN

Naam	Functie	Aanwezigheid
Marianne Gorré	Voorzitter commissie	Aanwezig
Piet Van Heddeghem	Schepen Ruimtelijke Ordening	Aanwezig
Wouter Bracke	Commissielid	Aanwezig
Leentje Grillaert	Commissielid	Verontschuldigd - volmacht voor Lieve De Gelder
Paul Lauwers	Commissielid	Aanwezig
Herman Maudens	Commissielid	Aanwezig
Sabas Mosschidis	Commissielid	Afwezig
Ira-Lina Piscador	Commissielid	Aanwezig
Herman Strobbe	Commissielid	Aanwezig
Karel Van Imschoot	Commissielid	Aanwezig
Katrien Claus	Schepen	Verontschuldigd
Robbe De Wilde	Schepen	Aanwezig
Jan Tondeleir	Schepen	Aanwezig
Dietbrand Van Durme	Schepen	Verontschuldigd
Bram De Winne	Schepen	Aanwezig
Albert De Geyter	Burgemeester	Aanwezig



Hilde Anneessens	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Peter Blancquaert	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Freija Colpaert	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Johan D'Hauwe	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Lieve De Gelder	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Walter Govaert	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Kathy Mertens	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Tony Oyen	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Annelien Van Der Gucht	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
René Van Der Haegen	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Tony Van Heuverswyn	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Veerle Van Der Gucht	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Sofie Wijmeersch	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Ward Hollebosch	Algemeen directeur	Aanwezig
Sander Paret	Expert stadsbeleid	Aanwezig

1. AGENDA

De vergadering wordt om 19u30 geopend door voorzitter Marianne Gorré. Volgend punt staat op de agenda:

- Stand van zaken Noord-Zuid-verbinding

2. VERSLAG

- Stand van zaken Noord-Zuid-verbinding

Schepen Piet Van Heddeghem leidt het agendapunt in.

Toelichting door Sander Paret aan de hand van een powerpointpresentatie.

De gemeente voert samen met vier andere partners (provincie Oost-Vlaanderen, De Vlaamse Waterweg, Agentschap Wegen en Verkeer & Infrabel) een studie uit met



betrekking tot de Noord-Zuidverbinding. Het project omvat de zoektocht naar de ligging van een verbinding over de overweg van Wetterstraat (sluiting op korte termijn) en een verbinding over de Schelde.

Aan de hand van de presentatie wordt een korte stand van zaken geschetst van het project, met name wat er het afgelopen jaar gebeurd is; wat de stuurgroep op 10 januari beslist heeft en welke toekomstige stappen er nog gezet worden.

Medio maart zal de stuurgroep beslissen over de keuze tussen een buitenscenario (Voordestraat) of centrumscenario (Molenbeek).

Daarna wordt nog doorgewerkt tot eind april om het masterplan af te werken, met uitwerking van het gekozen scenario en een realisatie-overeenkomst en actieplan.

De leden van de commissie formuleren volgende vragen en opmerkingen.

Raadslid Govaert vraagt welke hoogte de brug dient te hebben ten opzichte van de bestaande Scheldebrug, en dit om doorvaart van de grotere containerschepen mogelijk te maken.

Sander Paret stelt dat hij geen exact antwoord kan formuleren, maar schat dat de hoogte van de brug ongeveer 9m a 10m boven het maaiveld moet liggen. Er moeten containerschepen van 3 containers hoog kunnen doorvaren.

Ten opzichte van de huidige brug wordt geschat dat ze 2,5m tot 3m hoger zal liggen. Er wordt aangegeven dat de huidige fiets- en voetgangersbrug al op de correcte hoogte ligt.

Sander Paret zal de exacte cijfers nasturen.

Raadslid Bracke vraagt of de locatie van de spoorwegbrug volledig vastligt. Dit zal implicaties hebben op vlak van onteigeningen; het raadslid vraagt of er actieve boomkwekerijen dienen onteigend te worden, en of er al een gesprek met de exploitanten heeft plaatsgevonden. Daarnaast vraagt het raadslid zich af of de voorgestelde kruispuntoplossing (lichtengeregeld kruispunt) wel de ideale oplossing is.

Met betrekking tot de Scheldebrug vraagt raadslid Bracke of er al een voorkeur voor één of ander scenario is (bijvoorbeeld D), en waarom daar nog geen publieke uitspraak voor gebeurd is.

Sander Paret antwoordt dat de locatie van de spoorwegbrug (Moeregem-Oost) inderdaad gekozen is, maar dat de gemeente nog in gesprek is met Infrabel om het ontwerp aan te passen. Zo is er discussie over het feit of de fiets aanleunend aan de weg mee over de spoorweg gaat; of dat er al dan niet een fietstunnel kan voorzien worden ter hoogte van de huidige overweg Wetterstraat.



Op de ontwerptekening zijn de onteigeningen in groen aangeduid. Er is gezocht naar een tracé waarbij het aantal onteigeningen beperkt wordt; niettegenstaande zal er inderdaad 1 landbouwbedrijf onteigend worden door Infrabel. Er zijn gesprekken gaande met de eigenaars.

Voor de kruispuntoplossing wordt gesteld dat een lichtengeregeld kruispunt volgens het studiebureau een kwalitatieve oplossing kan zijn (dit ten opzichte van een rond punt); omdat er op deze tak 3 aanknopingspunten zijn. Mits een goeie afstelling en bijsturing van de lichten kan de doorstroming gemaximaliseerd worden.

Sander Paret antwoordt dat er vandaag geen voorkeur is voor één bepaald scenario voor de Scheldebrug. Beide scenario's worden evenwaardig onderzocht en bestudeerd. De werkgroep ontwerpend onderzoek zal een voorstel tot keuze doen voor de stuurgroep van 16 maart. Vandaag is het nog te vroeg om een voorkeur te kunnen uitspreken, bovendien zou dat ook niet verstandig zijn in de gang van het proces.

Raadslid Van Imschoot vraagt of er een tonnagebeperking zal komen op Kapellendries? Op vorige beelden is er ook een knip aan Sint-Lodewijk getoond, is dat ook al beslist? En daarnaast merkt het raadslid op dat in het buitenscenario de afstand tussen de nieuwe verbinding en de bestaande voetgangers- en fietsbrug zeer groot wordt: wordt er nagedacht over een bijkomende verbinding over de Schelde?

Sander Paret: Er wordt inderdaad niet enkel nagedacht over de verbindingen en bruggen zelf, maar ook over het volledige mobiliteitsnetwerk en de aan- en toevoerbewegingen. In die zin heeft Vectris al een aantal voorstellen gesuggereerd, die ook gepresenteerd zijn op de participatiemomenten. Geen enkele van deze voorstellen is al definitief beslist, maar deze zullen onderdeel zijn van het goedgekeurde masterplan.

De vraag voor een tonnagebeperking op Kapellendries wordt wel nog verder onderzocht, omdat hier een gedeelte van het zwaar verkeer dat via Kapellendries rijdt zo kan omgeleid worden. Er is nog geen uitspraak of dit ook effectief zal ingevoerd worden, en vanaf welke tonnage (3,5 ton of 7,5 ton).

De knip aan Sint-Lodewijk werd eveneens getoond op de participatiemomenten. Maar momenteel wordt dit niet verder onderzocht en verlaten we deze piste, omdat hier weinig bijkomende voordelen zijn.

Vanuit de werkgroep ontwerpend onderzoek, en zeker vanuit de gemeentelijke belangen, werd er al benadrukt dat er in het geval van het buitenscenario een bijkomende fiets- en voetgangersbrug nodig is. Dit omdat de afstand tussen beide zeer groot wordt; en omdat de bestaande verbinding niet de capaciteit heeft om



bijkomende voetgangers en fietsers over te laten. De huidige hellingen en taluds lenen zich niet echt om te hergebruiken voor deze verbinding, gezien ze niet hoog genoeg liggen voor een nieuwe brug. Bovendien mag het hellingspercentage voor fietsers niet zo hoog liggen als voor auto's.

Raadslid Govaert wenst te weten wie de tekening van de spoorwegbrug heeft getekend? Is dit hetzelfde ontwerp bureau als de ruimtelijke studie (Vectris)? EN waarom wordt er gekozen om de twee bruggen op verschillende momenten te realiseren? In de samenwerkingsovereenkomst werd net gezocht naar de koppeling tussen de spoorwegbrug en Scheldebrug.

Sander Paret antwoordt dat Vectris de rudimentaire intekening van de brug heeft gemaakt. Infrabel heeft een eigen studie- en ontwerpdienst die aan de slag is gegaan met de inplanting van de brug en daar een volwaardig ontwerp heeft aan gekoppeld.

Schepen Van Heddeghem benadrukt dat het van essentieel belang was om de mobiliteits- en masterplanstudie van beide verbindingen aan elkaar te koppelen. Het gaat hier immers over het mobiliteitsnetwerk op zijn geheel, voor heel Wetteren en omstreken.

Daarentegen is het perfect normaal dat, als de keuze en implicaties van beide bruggen bekend zijn, deze op een ander moment gerealiseerd kunnen worden. Na de bouw van de spoorwegbrug en het sluiten van de overweg, wijzigt er principieel eigenlijk zeer weinig voor de bereikbaarheid van Wetteren en de centrumomgeving. Alle straten blijven bereikbaar en er zijn geen significante wijzigingen te verwachten. Het zou dus niet redelijk zijn om de uitvoering van de Spoorwegbrug onmogelijk te maken totdat de Scheldebrug kan gerealiseerd worden. Bovendien is de bestaande overweg één van de gevaarlijkste punten op een zeer drukke spoorweglijn, waardoor de sluiting van de overweg beter vroeg dan laat gebeurt.

Raadslid Piscador vraagt of beide projecten in 1 RUP zullen opgenomen worden.

Sander Paret antwoordt dat het vandaag nog onduidelijk is voor welke elementen een RUP zal opgemaakt worden, wie bevoegd zal zijn en of alles in 1 RUP zal komen. Dit zal een onderdeel uitmaken van de realisatie-overeenkomst waarin afspraken gemaakt zullen worden over bevoegdheid en taakstelling.

Raadslid D'Hauwe merkt op dat er een versnippering van het landbouwareaal zal optreden ter hoogte van de spoorwegbrug, met mogelijks ook gevolgen voor de toegankelijkheid van de landbouwgebruikspercelen. Daarnaast vraagt het raadslid of de mogelijkheid tot het voorzien van een extra afslag is onderzocht voor de wijk Overbeke, gezien zij geknipt zullen worden (Wetterstraat en boerenhol).



Sander Paret merkt op dat die versnippering ook bij de werkgroepen al duidelijk aan bod zijn gekomen. Er zal beslist moeten worden wat de toekomst brengt voor het gebied oostelijk van de spoorwegbrug (ingesloten tussen spoorweg, Overbeke en de brug). Ofwel zal er een andere invulling/gebruik moeten komen; ofwel zal de toegankelijkheid en het gebruiksgenot moeten gegarandeerd worden via een ruilverkaveling of dergelijke (VLM).

Eén van de belangrijke aandachtspunten is inderdaad de bereikbaarheid van Overbeke voor gemotoriseerd verkeer. Daarbij kan er op het nieuwe kruispunt waar de spoorwegbrug landt in het noorden geen bijkomende afslag voorzien worden omdat deze zich in een bocht zou bevinden op een gevaarlijke locatie. Er wordt wel gezocht naar een nieuwe afslag/inrit iets verderop, en eventueel een ventweg.

Raadslid Bracke vraagt zich af of de fileproblematiek wel opgelost zal worden met maar 1 brug?

*Sander Paret meldt dat de capaciteit van de brug (2*1 vaksbaan) op zich geen probleem is; die weg kan ongeveer 1100 PAE (personenauto equivalenten) aan; het zijn voornamelijk de kruispunten waar het stropt. Vandaag zijn dit 2 ondergedimensioneerde ronde punten met te veel aftakkingen, waardoor er files ontstaan. Net door die kruispunten beter aan te pakken en voldoende schutafstand te voorzien, kan dit wel voor een oplossing zorgen, ook al blijft de brug zelf een 2*1 vaksbaan.*

Er wordt ook verwezen naar de verkeersmodellering en de geplande effecten. Deze resultaten zijn echter nog niet beschikbaar.

Raadslid Bracke merkt op dat er niet enkel rekening gehouden moet worden met de bestaande stromen, maar ook een toename in het verkeer gezien Wetteren nog steeds groeit qua inwonersaantal en op vlak van mobiliteitsstromen.

Raadslid Piscador vraagt welke woonkernen de Scheldebrug zal verbinden. Ze verwijst hiervoor naar de samenwerkingsovereenkomst en de gebruikte formulering van toen. Hoe is de keuze gemaakt om welke woonkernen te verbinden. En op welke wijze is de afweging gemaakt? Als er op 16 maart een keuze zal gemaakt worden zonder de cijfers van de verkeersmodellering, is dat dan wel logisch? Ook voor de klankbordgroep zijn deze cijfers belangrijk.

Schepen Van Heddeghem antwoordt dat je kernen op verschillende manieren kan verbinden, dat dit niet per se fysisch met een infrastructuur hoeft te zijn. De afweging is deels gebeurd aan de hand van het afwegingskader; maar ook op vlak van de belangen die spelen.

Sander Paret antwoordt dat beide scenario's duidelijk voor- en nadelen hebben. De keuze voor één of ander scenario is dus ook grotendeels een beleidskeuze. Een centrumscenario zal bijvoorbeeld geen oplossingen brengen voor de



verkeersleefbaarheid van het centrum. Een buitenscenario zal open ruimte aansnijden. Dat zijn keuzes die we weten, los van de cijfers over de verkeersmodellering. De verkeersmodellering zal ons begeleiden in de keuze, maar zal niet de primaire basis zijn om een keuze te maken.

Raadslid Piscador benadrukt dat ze het vreemd vindt dat er een keuze zal gemaakt worden zonder een volledig zicht op de impact op de mobiliteit.

Raadslid Strobbe vraagt of hij correct begrepen heeft dat er nog geen MER-studies zijn uitgevoerd.

Sander Paret antwoordt dat er inderdaad in deze fase nog geen MER-studies zijn uitgevoerd. De huidige studieopdracht is een masterplanningsopdracht. Binnen het consortium van onderzoeksbureaus is wel een expert MER gevraagd. Dit om alle potentiële effecten al te beschrijven en te onderzoeken, zonder effectief een MER op te maken. Dit is deels een voorafname naar een toekomstige planningsprocedure.

Raadslid Piscador vraagt op het buitenscenario niet door de afbakening van het gewestelijk RUP Bastenakkers gaat?

Sander Paret antwoordt dat het niet door het GRUP gaat, zoals aangetoond op het kaartmateriaal.

Raadslid Van Imschoot vraagt of er voldoende aandacht is voor de (bereikbaarheid en mobiliteit van) de hulpdiensten, meer bepaald richting linkeroever.

Sander Paret stelt dat er op heden soms al een probleem is voor de bereikbaarheid van het industriegebied voor de hulpdiensten. Het projectteam is zich bewust van de locatie van de hulpdiensten en de noodzaak om ook linkeroever snel te kunnen bereiken. Hier wordt voldoende rekening mee gehouden.

Raadslid Govaert stelt nog dat er niet te snel gegrepen moet worden naar het idee van ruilverkavelingen. Het moet hier niet louter over landbouw als functie gaan. Ook voor de mobiliteit is hier geen oplossing. Daarnaast kunnen ook kleinere percelen economisch interessant zijn.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en administratie en sluit de vergadering.

Er zijn geen variapunten.

De vergadering wordt gesloten om 21u20.

Verslag opgemaakt door Sander Paret