

## **Afwegingskader Weteren Noord-Zuid verbinding**

In onderstaande tabel wordt een aanzet gegeven voor het afwegingskader van de verschillende scenario's.

De verschillende indicatoren kunnen ofwel kwalitatief ofwel kwantitatief afgewogen worden.

De kwantitatieve (cijfermatige) berekeningen worden in belangrijke mate uitgevoerd door overlay van mogelijke scenario's van wegtracés met kaartmateriaal.

Kwalitatieve scores worden op basis van een zevendelige schaal gegeven (zoals ook gebruikelijk bij milieuimpactbeoordeling)

- +++ sterke stijging van de indicatorwaarde
- ++ stijging van de indicatorwaarde
- + beperkte stijging van de indicatorwaarde
- 0 verwaarloosbaar effect
- beperkte daling van de indicatorwaarde
- daling van de indicatorwaarde
- sterke daling van de indicatorwaarde

THEMA criteria indicatoren	Waardering	Schaal	Methodiek
<b>1. Mobiliteit</b>			
1.1. Bereikbaarheid			
1.1.1. Wijziging reistijd autoverkeer	kwantitatief	minuten	reistijdberekeningsprogramma/routeplanner
1.1.2. Wijziging reistijd vrachtverkeer	kwantitatief	minuten	
1.1.3. Wijziging reistijd openbaar vervoer	kwantitatief	minuten	
1.1.4. Wijziging reistijd langzaam verkeer	kwantitatief	minuten	
1.1.5. Betrouwbaarheid auto/vracht verkeer			in functie van filevorming
1.2. Modal shift	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	beoordeling van de mate waarin een scenario bijdraagt aan een wijziging van de modal shift
1.3. Beleving en sociale veiligheid op routes voor langzaam verkeer (functioneel en recreatief) en onderdoorgangen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
1.4. Mate waarin oplossing geboden wordt voor doorstroming en bestemmingsproblematiek centrum Wetteren	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	(met bijzondere aandacht voor de noord-oost-beweging )
1.5. Kansen voor bijkomende fiets of trage verbindingen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	

<b>2. Stedelijke en economische ontwikkeling</b>			
2.1. Wijzigingen winkelbestedingen (betere ontsluiting)	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
2.2. Evolutie/kansen voor gebouwenpatrimonium en vastgoedwaarde (bijvoorbeeld nieuwe zichtlocaties)	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
2.3. Effecten op/kansen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling op lange termijn (bv door wijziging barrièrewerking, verandering van kwaliteit/potenties van de Scheldeboorden, )	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
2.4. Ruimtelijke koppelkansen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	meerwaarde door multifunctionele combinaties (bijvoorbeeld heraanleg Scheldeoevers koppelen aan fietspad, verkeersinfrastructuur koppelen aan gebouwinfrastructuur, multifunctioneel ruimtegebruik, ...)
2.5. Effecten op landbouw (areaalverlies, barrièrewerking,...)			
2.5.1. Inname waardevolle landbouwgrond	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	oppervlakte landbouwgrond die verdwijnt x landbouwkundige waardering (eventueel compensatie meenemen?)
2.5.2. Barrièrewerking – afgesneden landbouwwegen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	kwalitatieve beoordeling van hinder omwille van slechtere bereikbaarheid/omrijfactor
2.6. Effecten op/kansen voor recreatieve beleving (bv binnen Rivierpark Scheldevallei) en functies, toerisme, horeca	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	beoordeling in functie van bereikbaarheid

2.7. Haalbaarheid onteigeningen	aantal getroffen en waardebepaling		aantallen (onderscheid tussen aantallen getroffen, inclusief gedeeltelijke onteigening of volledig verdwijnen)  in functie van waarde van onteigeningen
2.8. Ontsluiting bedrijventerreinen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	economisch beter functioneren van bepaalde bedrijvenszones
<b>3. Leefbaarheid</b>			
3.1. Verkeersleefbaarheid			
3.1.1. Mate van oversteekbaarheid	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
3.1.2. Samenstelling gemotoriseerd verkeer (auto/vracht)	kwantitatief	% vrachtverkeer	regel : niet meer dan 10% vrachtverkeer
3.1.3. Verhouding verkeersruimte vs verblijfsruimte	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
3.1.4. Voor de kernen Overbeke, Overschelde en centrum			
3.2. Verkeersveiligheid			
3.2.1. Potentiële conflictpunten voor alle verkeersdeelnemers	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
3.2.2. Mate waarin kansen ontstaan voor veilige/kwalitatieve verbindingen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
3.3. Effecten op en kansen voor verblijfskwaliteit en kwaliteit publieke ruimte			
3.4. Geluidsbelasting en trillingen woningen	kwantitatief	aantal potentieel gehinderden	aantal inwoners binnen de contour van 65 dB(A), berekend op basis van te verwachten verkeersintensiteiten
3.5. Luchtkwaliteit	kwantitatief	aantal inwoners met overschrijding	op basis van CAR-Vlaanderen berekening (en telling adrespunten binnen contouren x gemiddeld aantal inwoners per adrespunt)

		luchtkwaliteitsnorm door verkeer	
3.6. Hinder bij aanleg	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	hinder door transport (grondbalans), constructieactiviteiten, tijdelijke omleiding....
<b>4. Natuur en Maatschappij</b>			
4.1. Effecten op biodiversiteit/natuurdoelstellingen			
4.1.1. Doornijding Biologisch waardevol gebied; 4.1.2. Doornijding leefgebied bijlage III-soorten 4.1.3. Verstoring verdrogingsgevoelige biotopen 4.1.4. Doornijding habitatrichtlijngebied 4.1.5. Doornijding vogelrichtlijngebied 4.1.6. Doornijding VEN-gebied 4.1.7. Doornijding Natuurverbindingsgebied van Bovenlokaal belang 4.1.8. Doornijding N-gebied en V- gebied 4.1.9. Doornijding verboden te wijzigen vegetatie (natuurdecreet)	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	totaal doorsneden lengte en oppervlakte binnen invloedssfeer van 300 meter (GIS- berekening)
4.1.10. Koppelkansen of meerwaarden voor ecologische corridorfunctie en versterken groenblauwe verbindingen	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	

4.1.11. Lichthinder	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	visuele verstoring rond verlichte zones wordt in GIS-omgeving geconfronteerd met aanwezigheid van faunistisch belangrijke gebieden
4.1.12. Effecten van luchtkwaliteit			N-depositie
4.2. Effecten op landschappelijke waarden			
4.2.1. Doornijding open ruimte 4.2.2. Doornijding Relictzone 4.2.3. Doornijding Ankerplaatsen 4.2.4. Doornijding Landschappelijk waardevol agrarisch gebied 4.2.5. Doornijding Beschermd landschap/dorpsgezicht 4.2.6. Doornijding Lijnrelict 4.2.7. Doornijding heuvelend/reliefrijk landschap	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	totaal doorsneden lengte en oppervlakte binnen invloedssfeer van 600 meter (GIS-berekening)
4.3. Effecten op /kansen voor de stedelijke beeldkwaliteit, landschap en groene dooradering <ul style="list-style-type: none"> <li>• Scheldeboorden</li> <li>• Molenbeekvallei</li> <li>• Ham en Bastenakkers</li> </ul>	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
4.4. Effecten op cultuurhistorische waarden			
4.4.1. Verstoring puntrelicten	kwantitatief	aantal	aantal puntrelicten binnen 300 m van tracé
4.4.2. Doornijding historisch/archeologisch belangrijke gebieden	kwantitatief	lengte	
4.4.3. Doornijding Beschermd landschap/dorpsgezicht	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	totaal doorsneden lengte en oppervlakte binnen invloedssfeer van 600 meter (GIS-berekening)

4.5. Effecten op/ kansen voor fysisch milieu			
4.5.1.Toename/afname ruimtebeslag	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	ingenomen oppervlakte (GIS-berekening)
4.5.2.Toename/afname verharding	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	ingenomen oppervlakte (GIS-berekening)
4.5.3.Inname overstromingsgebied	kwantitatief	aantal ha (of m <sup>2</sup> )	ingenomen oppervlakte pluviale en fluviale overstromingsgebieden (klimaatscenario's)
4.5.4.Koppelkansen of meerwaarde waterrobustheid, waterkwaliteit	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
4.6. Verzwakking/versterking ruimtelijk-functionele samenhang	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	
4.7. Maatschappelijke betaalbaarheid	kwalitatief	+++/++/+/0/-/--/---	hierbij wordt een afweging gemaakt op basis van volgende subcriteria <ul style="list-style-type: none"> <li>• wie gaat kosten dragen</li> <li>• tijdslijn van de kosten (enkel investering, ook onderhoud, ...) hoe duurzaam is de investering gedurende de levensloop van de infrastructuur</li> <li>• klimaatadaptief</li> </ul>
4.7.1.Investeringskosten infrastructuur	kwantitatief	euro	aan te leveren door projectpartners (uit bestek) – rekening houden met compensatiekosten
4.7.2.Onderhouds- en beheerkosten	kwantitatief	euro	(in MKBA's typisch 1% van investeringen, dus van post 1.4)