

RUP HOTEL VAN DER VALK • BEVEREN

SCOPINGNOTA
DECEMBER 2023

COLOFON

PROJECT

RUP Hotel Van der Valk

Projectnr. 02010

OPDRACHTGEVER



Gemeente Beveren

Gravenplein 8

9120 Beveren

Contactpersoon:

Ineke Faes

RUP_46003_214_00031_00001

OPDRACHTHOUDER



Lamstraat 113

9100 Sint-Niklaas

Projectteam

Cluster ruimte • Ruimtelijke planning

Georgie Wauters

Gertjan Lebrun

ruimtelijke.planning@interwaas.be

03 500 47 20

FASE	VERSIE	DATUM
SN	Bespreking met planteam	28/03/2022
SN	Goedkeuring CBS	02/05/2022
SN	Versie publieke raadpleging	Mei 2022
SCN	Bespreking met planteam	September 2022
SCN	Herwerking scopingsnota na MOBER	December 2023

Laatst gewijzigd op 14/12/2023 10:50

Interwaas is het samenwerkingsverband voor streekontwikkeling van de Wase steden en gemeenten Beveren, Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zwijndrecht.

Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas • Lamstraat 113 • 9100 Sint-Niklaas
Tel. + 32 (0)3/500 47 00 • info@interwaas.be • www.interwaas.be
BE 0206.460.639 • rekeningnummer 091-0007009-54 • IBAN BE42 09100070 0954 • BIC GKCCBEBB

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat de start- en procesnota van onderhavig plan in eerste publieke consultatie gelegd werden van 23/05/2022 tot en met 22/07/2022.
Er werd een participatiemoment georganiseerd op 15/06/2022.

Marc Van de Vijver
de burgemeester

Jo Van Duyse
de algemeen directeur

zegel der gemeente

In zijn ontwerpversie gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van Klik of tik om een datum in te voeren.

Veerle Vincke
de voorzitter van de gemeenteraad

Jo Van Duyse
de algemeen directeur

zegel der gemeente

Het college burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage werd gelegd van Klik of tik om een datum in te voeren tot en met Klik of tik om een datum in te voeren.

Marc Van de Vijver
de burgemeester

Jo van Duyse
de algemeen directeur

zegel der gemeente

Gezien en definitief aangenomen door de gemeenteraad in zitting van Klik of tik om een datum in te voeren.

Veerle Vincke
de voorzitter van de gemeenteraad

Jo Van Duyse
de algemeen directeur

zegel der gemeente

Verantwoordelijke ruimtelijke planners

voor het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas (Interwaas).

Bart Casier
directeur Interwaas

Georgie Wauters
Gertjan Lebrun

INHOUDSOPGAVE

0.	LEESWIJZER	1
0.1.	ALGEMEEN	1
0.2.	STARTNOTA EN PUBLIEKE RAADPLEGING	1
1.	INLEIDING	3
1.1.	AANLEIDING TOT OPMAAK VAN HET RUP	3
1.2.	DOELSTELLINGEN VAN HET RUP	4
1.3.	BESLISSING TOT OPMAAK	4
1.4.	AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED.....	4
2.	BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND	5
2.1.	SITUERING EN AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED	5
2.2.	BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND	10
2.3.	RUIMTELIJKE ANALYSE	26
3.	PLANNINGSCONTEXT	37
3.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	37
3.2.	RUIMTELIJK BELEIDSPLAN VLAANDEREN (IN OPMAAK)	39
3.3.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE OOST-VLAANDEREN	41
3.4.	BELEIDSPLAN RUIMTEPROVINCIE OOST-VLAANDEREN (IN OPMAAK)	45
3.5.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEVEREN	46
3.6.	BESTEMMINGSPANNEN.....	50
3.7.	MOBILITEITSPAN BEVEREN	51
3.8.	GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN	55
	GEWESTELIJK STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING INZAKE BREEDBAND (BVR. 09.06.2017).....	55
3.9.	ROOILIJNPLANNEN.....	55
3.10.	PLANOLOGISCH ATTEST (2018).....	56
3.11.	PLANOLOGISCH ATTEST (2019).....	56
3.12.	BIJKOMENDE ALTERNATIEVEN D.D. NOVEMBER 2021	59
3.13.	BIJKOMEND ALTERNATIEF 4.....	60
3.14.	OMGEVINGSVERGUNNINGEN NA PLANOLOGISCH ATTEST	62
3.15.	MOBER (2023).....	64
4.	EVALUATIE VAN HET PLANGEBIED	71
4.1.	PROBLEEMSTELLING	71
4.2.	KNELPUNTEN	71
4.3.	POTENTIES.....	71
5.	GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING.....	72
5.1.	DOELSTELLINGEN	72
5.2.	VISIE EN RUIMTELIJKE CONCEPTEN	72
5.3.	KRACHTLIJNEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN	82
6.	PLANOPTIE.....	87
6.1.	VOORSTEL AFBAKENING PLANGEBIED EN REIKWIJDTE	87
6.2.	DETAILLERINGSGRAAD	87

6.3.	ALTERNATIEVEN.....	88
6.4.	OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN.....	89
7.	ONDERZOEK NAAR EFFECTEN OP HET MILIEU EN DE MENS.....	90
7.1.	METHODIEK.....	90
7.2.	TOEPASSINGSGEBIED.....	90
7.3.	ONDERZOEK NAAR DE TE VERWACHTEN MILIEUEFFECTEN.....	90
7.4.	VERDER TE ONDERZOEK DISCIPLINES EN NEVENDISCIPLINES.....	136
7.5.	CUMULATIEVE EFFECTEN.....	136
7.6.	GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN.....	136
7.7.	GELET OP DE AARD VAN HET PLAN, DE OMVANG VAN DE EFFECTEN ZOALS HIERVOOR BESCHREVEN EN DE GROTE AFSTAND TOT EEN LANDS- OF GEWESTGRENS WORDEN GEEN AANZIENLIJKE GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN LEEMTEN IN DE KENNIS.....	137
7.8.	Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten.....	137
8.	WATERTOETS.....	138
8.1.	TOETSING.....	138
8.2.	EFFECTEN OP HET WATERSYSTEEM.....	138
8.3.	MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE WATERHUISHOUDING.....	142
8.4.	CONCLUSIE.....	143
9.	VEILIGHEIDSRAPPORTAGE – RVR-TOETS.....	144
10.	ONDERZOEK TOT PASSENDE BEOORDELING.....	145
11.	PUBLIEKE RAADPLEGING EN ADVIESVRAAG.....	146
11.1.	ADVIEZEN.....	146
11.2.	PARTICIPATIE.....	156
12.	GEWIJZIGDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN.....	158
12.1.	OPSOMMING OP TE HEFFEN BEPALINGEN.....	158
12.2.	MOTIVATIE VAN AFWIJKING T.O.V. DE BESTAANDE BESTEMMINGSPANNEN.....	158
12.3.	RUIMTEBALANS.....	158
12.4.	REGISTER VAN (DELEN VAN) PERCELEN WAAROP EEN BESTEMMINGSWIJZIGING WORDT DOORGEVOERD.....	159
12.5.	MOGELIJKE PLANBATEN, PLANSCHADE, KAPITAAL- OF GEBRUIKERSSCHADE.....	159
12.6.	REALISATIE VAN HET RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN.....	163
13.	BIJLAGEN.....	165
13.1.	KAARTMATERIAAL.....	166
13.2.	RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE-TOETS.....	168
13.3.	PUBLIEKE RAADPLEGING EN ADVIESVRAAG.....	170
13.4.	MOBER (2023).....	174

0. LEESWIJZER

0.1. ALGEMEEN

Een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is een plan waarmee de gemeente in een bepaald gebied de bodembestemmingen vastlegt. Voor alle percelen in een bepaald gebied (het plangebied) wordt zo duidelijk wat er kan en wat niet. De stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan die zijn opgenomen in het finale RUP zullen de basis vormen voor het beoordelen van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Met het 'decreet tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten' (integratiedecreet) van 1 juli 2016¹ besliste de Vlaamse Regering om het traject van een plan-milieueffectrapportage (plan-MER en plan-MER-screening) en diverse andere effectbeoordelingen te integreren in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan kent 5 fasen die elkaar opvolgen:

1. startnota (met publieke raadpleging en adviesvraag),
2. scopingnota,
3. voorontwerp RUP,
4. ontwerp RUP (met openbaar onderzoek) en
5. definitief RUP.

Het voorliggend document is de scopingnota voor de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Hotel Van der Valk' te Beveren.

De opmaak van dit gemeentelijk RUP gebeurt conform het Integratiedecreet.

Daarnaast wordt het volledig verloop van planproces beschreven in de procesnota. Deze procesnota wordt doorheen het planproces aangevuld en geactualiseerd. De procesnota wordt steeds mee gepubliceerd met de desbetreffende nota en dient parallel aan de nota gelezen te worden.

0.2. STARTNOTA EN PUBLIEKE RAADPLEGING

Het officiële planproces start met de startnota, dit is het eerste document bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De startnota schetst in grote lijnen waarom het RUP opgemaakt wordt, over welk gebied het gaat, welke doelstellingen en visie men vooropstelt en met welke factoren er rekening gehouden zal moeten worden.

De startnota bevat:

- een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft;
- een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven;
- een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;
- de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan;
- in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;

¹ Decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de plan-milieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten (BS 19/08/2016)



- in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen en
- een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden (indien deze al bekend zijn in deze fase en van toepassing voor het RUP).

De startnota dient samen gelezen te worden met de procesnota.

De startnota wordt afgetoetst met de bevolking, betrokken partijen en de adviesinstanties. Hiervoor wordt een eerste publieke raadpleging (met participatiemoment) georganiseerd gedurende 60 dagen, waarbij er over de eerste planopties in gesprek wordt gegaan met de bevolking. In deze fase van 60 dagen is er inspraak mogelijk over de planningsinitiatieven.

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING TOT OPMAAK VAN HET RUP

Het hotel Van der Valk is historisch ontstaan. In 1962 kocht opa Van der Valk het toenmalige café Heideroosje op, bouwde 18 motelkamers bij en het café werd omgebouwd tot restaurant. Eind jaren 70 werden er nog 15 cottages bijgebouwd. De rest van de geschiedenis van het hotel wordt besproken onder punt 2.2.3 van deze startnota.

De hoofdactiviteit van Hotel Van der Valk te Beveren is momenteel het uitbaten van een hotel met kamers voor tijdelijk verblijf en infrastructuur voor dit hotel zoals receptie, keuken, feestzalen, vergaderzalen en bijkomende accommodatie voor wellness. Er zijn ook verschillende parkings op het terrein aanwezig.

Het hotel is echter niet gelegen in de correcte planologische bestemming. Het hotel is deels gelegen in woongebied, bufferzone en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote bedrijven, waardoor uitbreiden niet mogelijk is.

In 2019 vroeg de eigenaar van het hotel een planologisch attest aan voor de bestemming van zijn hotel op de huidige locatie en voor uitbreidingen op korte en lange termijn.

- Op korte termijn (2020-2021):
 - Een uitbreiding van de hotel-activiteit, meer bepaald een uitbreiding over 3 tot hoofdzakelijk 7 bouwlagen met in totaal 62 kamers.
 - Er worden geen bijkomende parkeerplaatsen voorzien.
- Op lange termijn (2025-2030):
 - Ombouwen en uitbreiden van een deel van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden;
 - Voorzien van parkeergelegenheid centraal op de site, deels ondergronds. De parking zal een capaciteit hebben van 350, 450 of 500 parkeerplaatsen naargelang de resultaten van het MOBER.

Op 17 december 2019 werd een voorwaardelijk planologisch attest afgeleverd door de gemeenteraad. De gemeente bevestigt hiermee dat het hotel op deze locatie kan behouden blijven en op termijn kan uitbreiden zoals voorzien in het planologisch attest. De gemeente legt bij de uitbreidingen wel enkele specifieke randvoorwaarden op (zie punt 3.11. van deze nota).

Om concurrentieel en innovatief/vernieuwend te blijven wenst het hotel steeds te evolueren en zijn aanbod aan te passen aan de toekomstige noden en cliënteel. Het hotel heeft in november 2021 bijkomende noden/vragen geformuleerd om zijn infrastructuur/gebouwen aan te passen en te verfraaien.

Volgende alternatieven zullen bijkomend, bovenop de aanvraag van het planologisch attest, in dit RUP worden onderzocht:

- Alternatief 1:
Op korte termijn wenst men de buitenruimte van de wellness te verfraaien en beperkte bijkomende verharding aan te leggen. Deze zone situeert zich momenteel in bufferzone volgens het gewestplan.
- Alternatief 2
Op korte termijn wenst men aan de achterzijde van het restaurant een terras met gesloten overkapping te voorzien. Deze zone situeert zich momenteel in woonzone volgens het gewestplan.
- Alternatief 3
Op korte termijn wenst men de ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen. Het planologisch attest voorziet de ondergrondse parking onder het midden plein. Bij dit alternatief kan de conciërgewoning behouden blijven.

In februari 2022 diende het hotel een 4^{de} alternatief in. Dit alternatief ging dieper in op de parkeerorganisatie en de nieuwe locatie van de cottages.

Volgend alternatief zal bijkomend, bovenop de aanvraag van het planologisch attest en de 3 alternatieven van november 2021 worden onderzocht:

- Men wenst het totaal aantal parkeerplaatsen deels ondergronds (onder de toekomstige uitbreiding van de feestzalen) en deels bovengronds op te richten. Hierdoor kunnen een aantal van de bestaande, vergunde parkeerplaatsen op het maaiveld behouden blijven.
- Men wenst uit te gaan van max. 90% van het berekende aantal parkeerplaatsen, zijnde 405 parkeerplaatsen (in plaats van 450). Deze 405 parkeerplaatsen worden als volgt op terrein voorzien:
 - 184 parkeerplaatsen onder de nieuwe uitbreiding van de feestzalen (2 bouwlagen onder de zaal);
 - 221 parkeerplaatsen op het maaiveld:
 - 144 parkeerplaatsen rond het hotel (+ vergroenen) (= behoud deel bestaande parkeerplaatsen);
 - 32 parkeerplaatsen voor het personeel op de huidige locatie van de cottages;

- 45 parkeerplaatsen bij de nieuwe locatie van de cottages (15 parkeerplaatsen voor gebruik van de cottages, 30 parkeerplaatsen voor de activiteiten van Hotel Van der Valk te Beveren).
- De cottages verhuizen naar een nieuwe locatie op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= de plaats van de oostelijke parking). De oude locatie van de cottages wordt ingericht als groene parkeerplaats voor het personeel.

Het hotel is deels gelegen in woongebied, buffergebied en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Voor zowel de bestemming van de huidige situatie als de uitbreidingen op korte en lange termijn is een herbestemming vereist. Het RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren wordt opgemaakt in functie van een voorwaardelijk gunstig planologisch attest. Hierbij krijgt het hotel de juiste bestemming, worden de uitbreidingen op korte en lange termijn mogelijk en worden de opgelegde randvoorwaarden bij de aflevering van het planologisch attest mee verwerkt. Aanvullend worden ook de bijkomende alternatieven d.d. november 2021 en alternatief 4 d.d. februari 2022 mee onderzocht. Alternatief 4 is naar aanleiding van de adviezen tijdens het participatiemoment bijgestuurd. Op basis van de adviezen is eveneens het MOBER uit 2019 herwerkt, hetgeen resulteert in een 'gewijzigd mobiliteitsprofiel' van alternatief 4. De gewijzigde cijfers en bevindingen komen voor uit het MOBER (2023) en zijn vervolgens verwerkt in deze scopingnota.

Gelet op de ligging van het plangebied en de lokale schaal van ontwikkeling, wordt aangenomen dat de reikwijdte van het RUP zich beperkt tot de grenzen van het plangebied (zie punt 6. Planoptie van deze nota).

1.2. DOELSTELLINGEN VAN HET RUP

Het hotel is (deels) zonevreemd gelegen, waarbij de bestemmingen van het gewestplan niet overeenstemmen met het huidige gebruik en de verdere toekomstperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest van 2019 (zie punt 3.11 van deze nota)).

Het RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren wordt opgemaakt in functie van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest van 2019. In 2020 werd al een omgevingsvergunning verleend voor de korte termijn, namelijk de uitbreiding (in het westen) van het hotel met 62 kamers. De nieuwe westelijke blok werd in het najaar 2021 in gebruik genomen.

Het gemeentelijk RUP voorziet:

- Het toekennen van een gepaste planologische bestemming aan het gebied, waarbij de bestaande situatie bestendig wordt en de ontwikkelingsperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest uit 2019) mogelijk gemaakt worden. Ook de opgelegde randvoorwaarden bij de aflevering van het planologisch attest worden mee verwerkt;
- Het voorzien van een gepaste (groen)buffer aan de rand van het terrein om te bufferen naar de omliggende functies;
- Het opvangen van parkeerdruk op eigen terrein;
- Zorgen voor een landschappelijke inpassing van het hotel en parking;
- Zorgen voor een verkeersveilige ontsluiting van het gebied mede in functie van het fietsverkeer langs de fietssnelweg;
- Het bijkomend onderzoeken van de 3 alternatieven d.d. november 2021 en alternatief 4 van 2023. Mogelijkheden in het RUP voorzien zodat deze 4 alternatieven ook gerealiseerd kunnen worden.

1.3. BESLISSING TOT OPMAAK

In zitting van 3/05/2021 werd door het college van burgemeester en schepenen beslist om het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Hotel Van der Valk' op te maken. Voor de opmaak van het RUP werd Interwaas, het intergemeentelijk samenwerkingsverband voor streekontwikkeling in het Waasland, aangesteld als ontwerper.

1.4. AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied situeert zich langs de Gentseweg 280 te Beveren. Hotel Van der Valk is gelegen ten westen van het centrum van Beveren, langs de Gentseweg (gewestweg N70), de Grote Heidestraat en de spoorweg tussen Antwerpen en Gent.

Het RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren heeft betrekking op de terreinen van het hotel Van der Valk. Het plangebied is circa 3,8 ha groot en wordt begrensd door de Gentseweg in het zuiden, het bedrijventerrein Doornpark in het westen en noorden, de woningen aan de Grote Heidestraat in het oosten.

2. BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND

De bestaande toestand wordt eveneens weergegeven op het plan feitelijke-juridische toestand.

2.1. SITUERING EN AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Beveren, binnen de provincie Oost-Vlaanderen. Het plangebied is circa 3,8 ha groot.

2.1.1. SITUERING VAN DE GEMEENTE IN DE RUIMERE OMGEVING

BEVEREN

SITUERING

Beveren ligt in het noordoosten van de provincie Oost-Vlaanderen, in de uithoek die grenst aan Nederland en de provincie Antwerpen.

Dwars door Beveren lopen 2 autosnelwegen: de Expresweg N49/E34 (Antwerpen-Assenede) en de E17 (Antwerpen-Gent).

Op regionaal niveau situeert Beveren zich tussen het grootstedelijk gebied Antwerpen en het regionaalstedelijk gebied van Sint-Niklaas.

BUURGEMEENTEN

Beveren wordt begrensd door:

- ten noorden - noordwesten: Hulst (Nederland),
- ten oosten: Zwijndrecht en Antwerpen (Provincie Antwerpen),
- ten zuiden: Temse en Kruikebeke,
- ten zuidwesten: Sint-Niklaas,
- ten westen: Sint-Gillis-Waas.

KARAKTERISTIEKEN VAN DE GEMEENTE

- In het noorden van de gemeente is eveneens de Waaslandhaven gelegen. De Waaslandhaven is de zone op de linker Scheldeoever dat grotendeels op grondgebied Beveren ligt en deel uitmaakt van de haven van Antwerpen.

- Dwars door Beveren lopen 2 autosnelwegen: de Expresweg N49/E34 (Antwerpen-Assenede) en de E17 (Antwerpen-Gent).

RUIMTELIJKE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR (zoals afgebakend in het GRS)

- Stedelijke kern: Beveren
- Voorstedelijk gebied: Melsele
- Zelfstandige dorpskern: Haasdonk, Vrasene en Kieldrecht
- Landelijke dorpskern: Kallo en Doel
- Woonlinten:
 - te Beveren: Polderstraat, Puiput, Elzestraat, en de Zillebeek.
 - te Haasdonk: Bankstraat, Bergstraat, Heirbaan, Melselestraat, Perstraat, Ropstraat, Sint-Gomaruslaan, Struurstraat, Zandstraat
 - te Kieldrecht: Kreek en Lange Nieuwstraat.
 - te Melsele: Dweerse Kromstraat, Es, Fortstraat, Parmastraat, Pauwstraat, Vendoornstraat en de Vuurdoornstraat.
 - te Verrebroek: Bloempottenstraat, Braakstraat, Hoge Wilde, Rijkstraat, Ruitenstraat, Walestraat en het Zwaantje.
 - te Vrasene Beekstraat, Kerkstraat, Kleine Kouterstraat, Kouterstraat, Mosselbank, en Windmolenstraat.
- Woonkorrels:
 - te Doel: Oude Doel en Saftingen
 - te Kieldrecht: Prosperpolder
- Woonpark: omgeving Westakkers

OPPERVLAKTE

15.018 ha

AANTAL INWONERS²

49.062 inwoners (d.d. 1/01/2021)

- waarvan 21,2% tussen 0 en 19 jaar
- waarvan 50,4% tussen 20 en 59 jaar
- waarvan 28,4% ouder dan 60 jaar

² Lokale statistieken, cijfers 1/01/2021

VERWACHTE BEVOLKINGSGROEI³

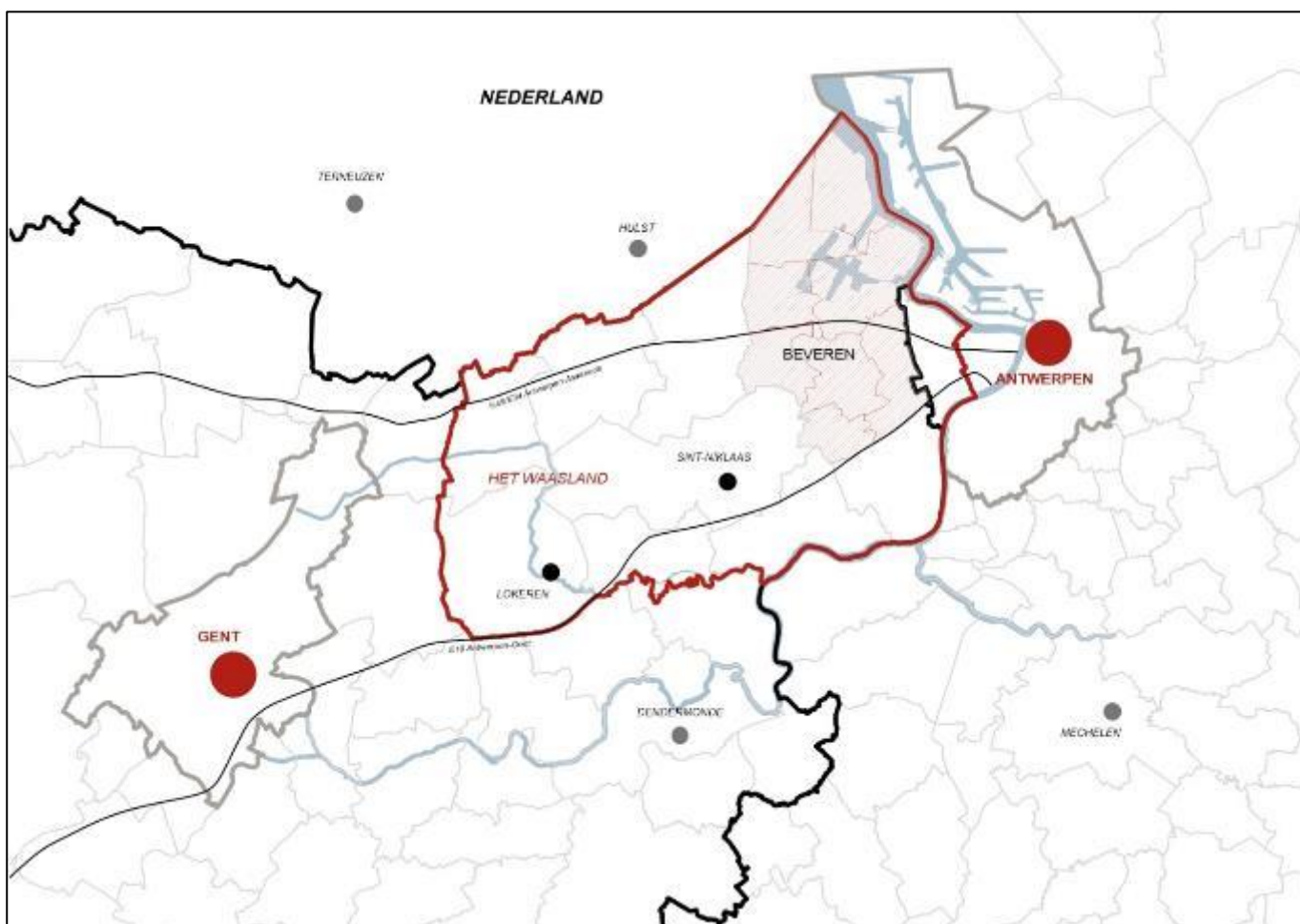
tegen 2040: 53.612 inwoners

BEVOLKINGSDICHTHEID⁴

321 inwoners/km² (d.d. 1/01/2021)
(gemiddelde bevolkingsdichtheid in Vlaanderen bedraagt 488 inwoners/km²)

KNOOPPUNTWAAARDE EN
VOORZIENINGENNIVEAU

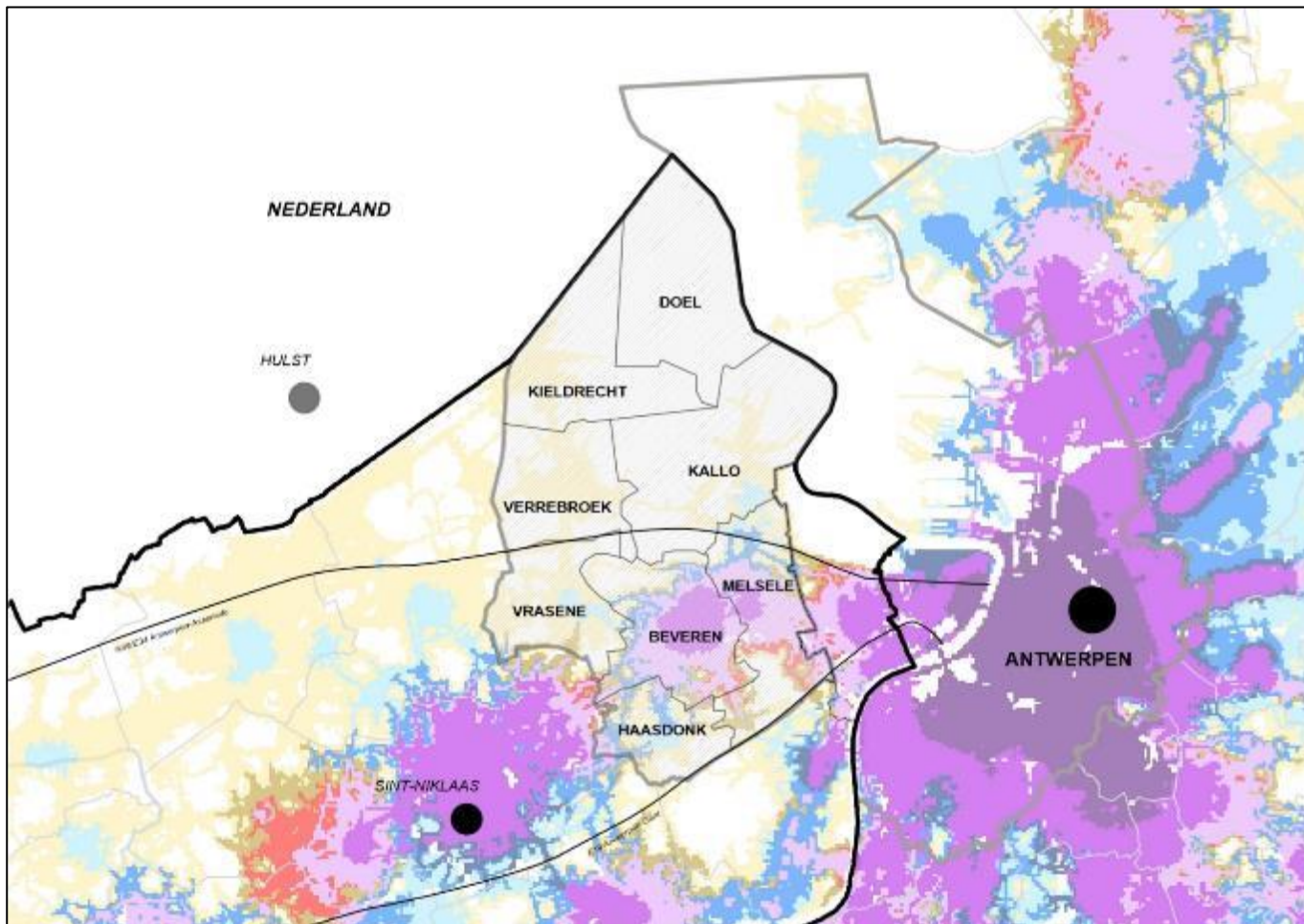
- Beveren centrum en Melsele centrum: knooppuntwaarde goed & voorzieningenniveau zeer goed
- Centrum Haasdonk: knooppuntwaarde matig & voorzieningenniveau goed
- Centrum Vrasene en centrum Kallo : knooppuntwaarde beperkt & voorzieningenniveau goed
- Centrum Kieldrecht en centrum Verrebroek: knooppuntwaarde beperkt & voorzieningenniveau matig
- Doel: geen waarde



| Situering van de gemeente Beveren in de regio

³ Lokale statistieken, cijfers 1/01/2021

⁴ Lokale statistieken, cijfers 1/01/2021

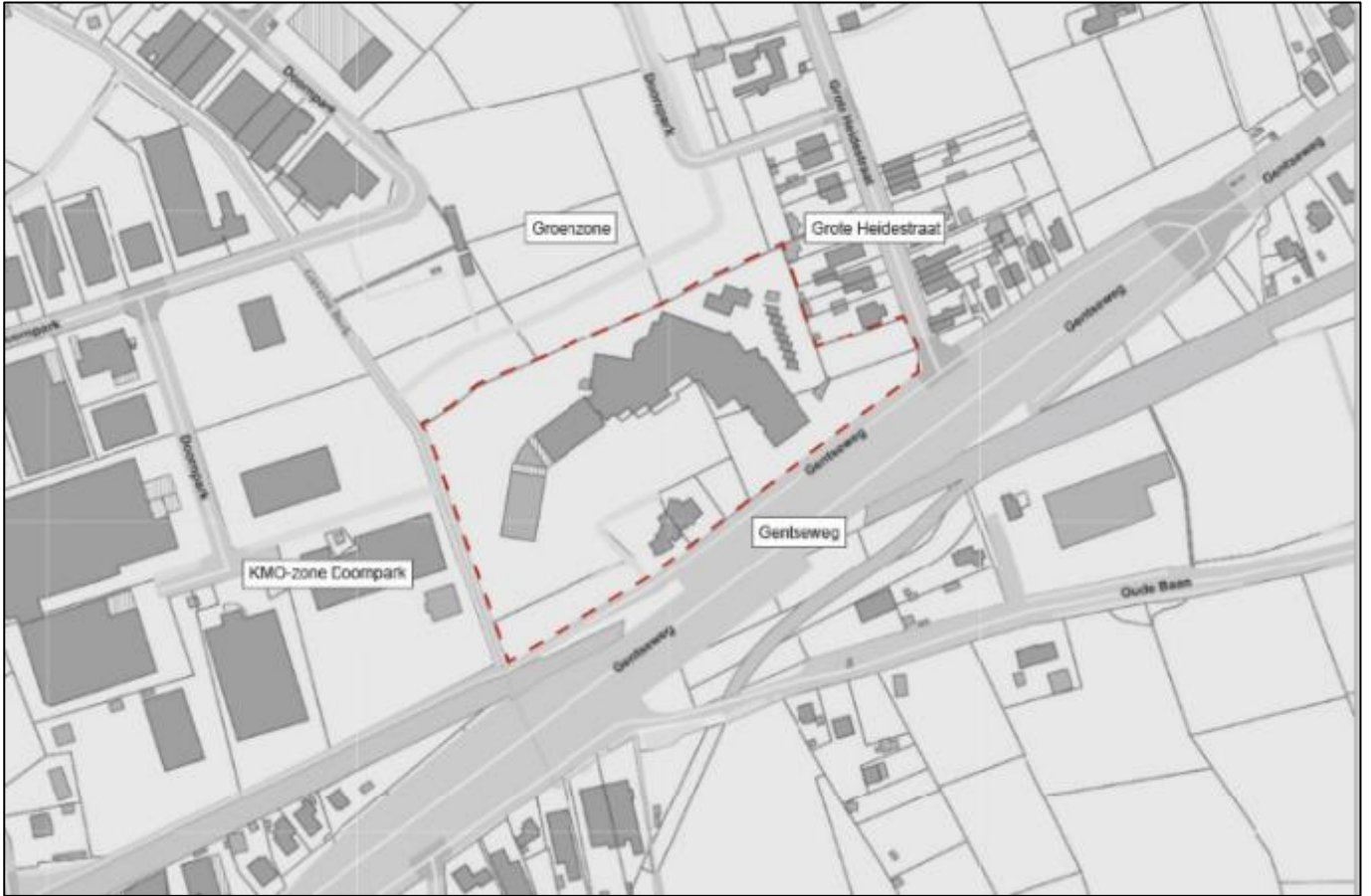


2.1.2. SITUERING EN AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied is circa 3,8 ha groot en is gelegen ten westen van het centrum van Beveren, aan de Gentseweg en de Grote Heidestraat. De Gentseweg sluit verder aan op de gewestweg N70-Gentseweg die Beveren en Sint-Niklaas met elkaar verbindt. Ten zuidwesten van het plangebied ligt de spoorweg 59 Antwerpen-Gent. Het plangebied wordt begrensd door de Gentseweg in het zuiden, de KMO-zone Doornpark in het westen en noorden, de woningen aan de Grote Heidestraat en de Grote Heidestraat in het oosten.

Ligging	<p>Gelegen tussen de Gentseweg, de KMO-zone Doornpark, de woningen aan de Grote Heidestraat en de Grote Heidestraat</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1376 C ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1376 D ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1378 F ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1379 W ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1383 H ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1384 V ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1384 X ○ Beveren 3 Afdeling/Beveren-Waas 3, sectie C, nr. 1387 E
Grootte plangebied	Circa 37.967 m ²
Afbakening van de plancontour	<ul style="list-style-type: none"> ● Het plangebied omvat de kadastrale percelen die in eigendom zijn van het hotel Van der Valk. ● Het plangebied wordt in het westen begrensd door de Gaverse Beek. ● In het oosten wordt de grens gelegd op de kadastrale percelen van de private woningen aan de Grote Heidestraat. ● In het zuidoosten ligt de grens op de Grote Heidestraat. In het westen wordt de kadastrale perceelsgrens genomen. Daar ligt eveneens de Gaverse beek. ● De Gentseweg vormt de zuidelijke grens van het plangebied.
Huidig gebruik	<ul style="list-style-type: none"> ● Hotel met 140 kamers⁵ (inclusief de cottages) voor tijdelijk verblijf met bijhorende infrastructuur zoals receptie, 4 restaurants, 14 vergader- en feestzalen, wellness met zwembad, massageruimte en sauna's... ● Op het terrein is parking aanwezig. ● (Conciërge)woning aan de Gentseweg.
Bebouwing & landschappelijke elementen	<ul style="list-style-type: none"> ● Centraal binnen het plangebied is het hotelgebouw met feestzaal, vergaderzalen en accommodatie voor wellness aanwezig. Ten noordoosten zijn 15 cottages aanwezig, deze worden eveneens verhuurd voor kortverblijf. ● Zowel aan de voorkant als aan de achterkant van het hotelgebouw zijn autostaanplaatsen aanwezig. In het oosten van het plangebied op de hoek van de Gentseweg en de Grote Heidestraat is nog een parking aanwezig. En verder langs de Gentseweg is een busparking gelegen. ● Het perceel langs de Grote Heidestraat is een onbebouwd perceel. ● Aan de Gentseweg is een (conciërge)woning aanwezig. ● De Gaverse Beek (geklasseerde waterloop, 2^{de} categorie – nr. 8015) loopt langs de westkant van het plangebied (buiten plangebied). Op het plangebied is een afwateringsgracht aanwezig die aansluit op de Gaverse beek. ● Aan de noordelijke en westelijke rand van het plangebied zijn bomen en struiken aanwezig als buffer. ● Aan de oostelijke rand van het plangebied zijn vooral struiken/hagen aanwezig als buffer.
Omliggende functies	<ul style="list-style-type: none"> ● Ten westen en ten noorden ligt de KMO-zone Doornpark. ● Ten noorden liggen enkele voetbalvelden met parking en accommodatie (kleedkamers). Verder is hier een groenzone met enkele grachten gesitueerd. ● Ten oosten palen de tuinen van de private woningen aan de Grote Heidestraat aan het plangebied. ● Ten zuiden ligt de Gentseweg, de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorweg. Aan de overzijde van de gewestweg N70- Gentseweg zijn een groot aaneengesloten landbouwgebied en een bedrijf gespecialiseerd in o.a. tuinaanleg, grondwerken, riolering, containerverhuur, ... gesitueerd.

⁵ In het najaar 2021 werd de nieuwe westelijke blok met 62 kamers in gebruik genomen. In totaal zijn er dan 202 kamers.



| Situering plangebied GRB (Geopunt, juli 2021)



| Situering plangebied luchtfoto (Geopunt, juli 2021)

2.2. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND

2.2.1. AANWEZIGE FUNCTIES

Binnen het plangebied is het hotel Van der Valk gevestigd.

Volgende zaken zijn aanwezig:

- Hotel met 187 kamers voor kort verblijf (inclusief 'hoteltoren' met 62 kamers die in het najaar van 2021 in gebruik zal genomen) met bijhorende functies zoals receptie, kantoren, ...
- 15 cottages voor kort verblijf (ten noordoosten van het plangebied)
- 4 restaurants:
 - Ozzo,
 - Nest,
 - Live cooking restaurant,
 - Jardin (zomerbar in de voortuin van het hotel - pop-up concept).
- 14 vergader- en feestzalen⁶:

NAAM VERGADERZAAL	OPPERVLAKTE	MAXIMUM CAPACITEIT VOOR BOARDROOM	MAXIMUM CAPACITEIT VOOR RECEPTIE
Parijs	132 m ²	45 personen	90 personen
Londen	103 m ²	30 personen	60 personen
Dubai	70 m ²	12 personen	/
Milaan	94 m ²	38 personen	60 personen
Barcelona	85 m ²	38 personen	60 personen
Rome	68 m ²	26 personen	50 personen
Madrid	60 m ²	26 personen	50 personen
Brussel	61 m ²	26 personen	50 personen
Durbuy	20 m ²	10 personen	/
Washington	147 m ²	38 personen	100 personen
New York	280 m ²	50 personen	350 personen
U.S.A.	620 m ²	130 personen	600 personen
Tokyo	224 m ²	54 personen	250 personen
San Francisco	189 m ²	38 personen	120 personen

- Wellnesscomplex met sauna's, stoombaden, relaxruimte, belevingsdouche, een zwembad met een zonneterras, fitness...
- 2 escaperooms (Escape Hotel Beveren)
- Tijdelijke animatieruimte (Toekanhuis) in 1 van de vergaderzalen
- (conciërge)woning waar de eigenaar/uitbater van het hotel woont (ter hoogte van de Gentseweg)
- Parkeerplaatsen
 - Voor het hotelgebouw: 144 autostaanplaatsen + 28 parkeerplaatsen⁷ aan de nieuwe westelijke blok
 - Achter het hotelgebouw (noordwesten): 48 parkeerplaatsen (hoofdzakelijk gebruikt door het personeel) + 20 parkeerplaatsen⁸
 - Voor elke bungalow is een parkeerplaats aanwezig.
 - Langs de Gentseweg: parking voor 4 bussen en nog 38 parkeerplaatsen
 - Tijdelijke parking van minimaal 17 parkeerplaatsen⁹ in het oosten
- Voor het hotelgebouw is een grasplein/'voortuin van het hotel' aanwezig

⁶ Meer informatie over de verschillende zalen vindt u hier: <https://www.hotelbeveren.be/zalen/vergaderen/zalen-overzicht>

⁷ Vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

⁸ Vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

⁹ Vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)



- Hoofdgebouw hotel (1), Cottages (2), Westelijke toren (3)
- Wellness met zwembad (4)
- Restaurant + keuken(gvls); vergader- en congreszaal (verdieping) (5)
- Restaurant en receptie (6)
- Restaurant (gvls) en vergader- en congreszalen (verdieping) (7)
- Feestzalen (8)
- Burelen (9)
- Graszone
- Bomen en struiken
- P Parking

| Verschillende voorzieningen binnen het plangebied en in de onmiddellijke omgeving

2.2.2. AANWEZIGE BEBOUWING

Het hotelgebouw bestaat uit een oost-west gerichte bouwblok. In het westen is deze tot 3 bouwlagen hoog met een zadeldak, in het oosten varieert dit van 1 tot 3 bouwlagen. Recent werd een nieuw westelijk blok bijgebouwd, deze is tot 7 bouwlagen hoog. Achter het hotelgebouw zijn in het noordoosten nog 15 cottages aanwezig, bestaande uit 1 tot 2 bouwlagen met een zadeldak. Vooraan ter hoogte van de Gentseweg ligt nog een (conciërge)woning, deze bestaat uit 1 tot 2 bouwlagen met een combinatie van een zadeldak en plat dak.

HOTEL BEKEKEN VANOP DE GENTSEWEG



| Zicht op hotel vanop de voortuin van het hotel aan de Gentseweg (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)



| Zicht op nieuwe hoteltoeren (uitbreiding op korte termijn volgens planologisch attest) in het westen van het plangebied (terreinbezoek 13/07/2021)



| Zicht op parking (links) en busparking (rechts) vanop de Gentseweg (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)

ZICHT OP BINNENPLEIN EN PARKING VOOR HOTEL



| Zicht op voortuinen van het hotel (met zomerbar Jardin) en hotel (foto terreinbezoek 13/07/2021)



| Zicht op binnenplein, parking en hotel (foto terreinbezoek 13/07/2021)



| Zicht op binnenplein, parking en hotel (foto terreinbezoek 13/07/2021)

(CONCIËRGE)WONING LANGS DE GENTSEWEG



| Zicht op (conciërge)woning langs de Gentseweg (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)



| Zicht op (conciërge)woning aan de Gentseweg (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)

PARKING EN GRASVLAKTE LANGS DE GROTE HEIDESTRAAT



| Zicht op parking en groenstrook vanop de Grote Heidestraat (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)

ZICHT OP COTTAGES (NOORDOOSTEN PLANGEBIED)



| Zicht op cottages (Bron: Plan-m.e.r.-screening i.k.v. aanvraag planologisch attest Hotel Beveren – verzoek tot raadpleging, Versie B_03_2, d.d. 19/05/2019)

ZICHT OP WONINGEN GROTE HEIDESTRAAT



| Zicht op huizen ten oosten van het plangebied vanop de Grote Heidestraat (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)

2.2.3. HISTORISCHE ACHTERGROND VAN HET HOTEL VAN DER VALK TE BEVEREN

Van der Valk is een familiebedrijf met wereldwijd bijna honderd hotels. In Beveren begon de geschiedenis ongeveer een halve eeuw geleden.

- In 1962 kocht opa Van der Valk het toenmalige café Heideroosje. Na een verbouwing starten Martin (jongste zoon van het gezin) en Anna Van der Valk met de uitbating van Motel Beveren. Er werden 18 motelkamers bijgebouwd en het café werd omgebouwd tot restaurant. Eind jaren 70 werden er nog 15 cottages bijgebouwd.
- 1974: Het viaduct werd voor het hotel gebouwd. Er werd gevreesd voor minder klanten, maar het heeft eerder positief uitgedaakt. Op het terras zaten de mensen rustiger en de omgeving werd veiliger.
- 1976: Eric van der Valk (zoon) kwam meehelpen in de zaak.
- 1980: Terraszaal (eerste feestzaal) werd bijgebouwd.
- 1982: Eric huwt met Martine Buys. Zij namen samen de zaak over van Martin en Anna en gingen boven het restaurant wonen.
- 1987: Zalencomplex met twee grote zalen gelijkvloers (Toekan en Valkenzaal) en 4 kleinere vergader/feestzalen op de eerste verdieping werden geopend. De keuken werd verdubbeld in omvang met nieuwe apparatuur.
- 1992-1993: 120 hotelkamers en 4 suites worden geopend met aangelegde parking, een aparte ingang en een nieuwe receptie.
- 1999: Aanvang van de bouw van de verbinding tussen de hotelblok en feestzalen.
- 2001: Opening nieuw restaurant 'Mangerie', met ontbijthoek, nieuwe keuken met opslagplaatsen, nieuwe algemene inkom met receptie en hotelbar 'de Foyer'. Op de eerste verdieping kwam er nog een koffielounge voor de vergaderingen bij en twee vergaderzalen: Londen en Parijs. Het terras aan de Mangerie werd geopend.
- 2002: Vernieuwing Terraszaal en 4 suites, afwerken 5e suite: Vip suite.
- 2003: Afwerking binnenzwembad met sauna en stoombad, overdekte kinderspeeltuin.
- 2008: Vernieuwing van 60 hotelkamers.
- 2011: Vernieuwing van de andere 60 hotelkamers. Tim van der Valk vervoegt de directie.
- 2013: Verbouwing hotelbar tot Ozzo Sushi en Lounge, met vermelding in Gault millau van 13/20.

- 2014: Interne verbouwingen kantoren.
- 2015: Interne verbouwing, opening 'Boost, body and mind' wellnesscomplex met sauna, stoombad, relaxruimte, belevingsdouche en volledig vernieuwd zwembad met een nieuw zonneterras. De kinderspeeltuin werd naar buiten geplaatst en overdekt. Er kwam ook een ruimte voor de kinderen met games.
- 2016: Kamers 21-27 werd vernieuwd.
- 2017: Verbouwing receptie, inkom hotel en restaurant Nest werd geboren. Het restaurant werd in capaciteit verhoogd en wordt voorzien van een live cookingbuffet.
- 2018: Omgevingsvergunning bekomen voor het bouwen van een luifel boven het bestaand terras.
- 2019: Omgevingsvergunning bekomen voor het uitbreiden van het hotel met 50 kamers (30 kamers na aanpassing)
- 2020: Omgevingsvergunning bekomen voor het uitbreiden van het hotel met 62 kamers in een volume van 7 bouwlagen en vervangt de reeds vergunde uitbreiding met 30 kamers. In 2020 werd gestart met de bouw van de nieuwe 'toren' (uitbreiding hotel met 62 kamers).
- 2021: Omgevingsvergunning bekomen betreffende het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen. De nieuwe 'toren' (uitbreiding hotel met 62 kamers) werd in het najaar van 2021 in gebruik genomen.

2.2.4. OMLIGGENDE FUNCTIES

Het hotel wordt omgeven door:

- noord: Voetbalvelden met parking en kleedkamers en een groenstrook met enkele grachtjes in het noorden,
- oost: De private woningen langs de Grote Heidestraat,
- west: KMO-zone Doornpark,
De bedrijven langs het hotel zijn: Tensio (productie van reinigings- en desinfectiemiddelen en ontwerp/ontwikkeling installaties) en De Mey-Fassaert (bouwmaterialen).
Verder zijn o.a. volgende bedrijven gelegen in de buurt van het plangebied: Antwerp Lifting en Rigging (productie staalkabelproducten), Depannage Gunther Brocken en Lammertyn.net (afvalbeheer);
- zuid: Gentseweg (gewestweg N70) en de spoorlijn tussen Antwerpen en Gent in het zuidwesten.
Ten zuiden van de gewestweg-N70 Gentseweg ligt nog het zuidelijk deel van de KMO-zone Doornpark, landbouwgebied en o.a. volgende bedrijven: Stoop Projects (een bedrijf gespecialiseerd in o.a. tuinaanleg, grondwerken, riolering, containerverhuur,...), Stoop-Van de Putte bvba (groothandel in oliën en vetten), Daeco Bikes Beveren (verkoop bromfietsen).



| Zicht vanuit Doornpark richting parking voetbal (Google Maps streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op hotel vanop de viaduct op de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op hotel en (conciërge)woning Van der Valk vanop de viaduct op de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op hotel en oostelijke parking vanop de viaduct op de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op zuidoostelijke hoek plangebied en Grote Heidestraat vanop de viaduct op de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op huizen ten oosten van het plangebied vanop de Grote Heidestraat (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op huizen ten oosten van het plangebied vanop de Grote Heidestraat (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op de Gentseweg vanop de zuidoostelijke hoek van het plangebied (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) (links) en zicht op hotel vanop de Gentseweg (rechts) (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op hoofdingang hotel vanop de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021) (links) en zicht op naastliggend bedrijf westkant plangebied (foto terreinbezoek 13/07/2021) (rechts)



- | Zicht op de Gentseweg vanuit de zuidwestelijke hoek van het plangebied met links het plangebied, en rechts de viaduct (N70 – Gentseweg) (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021) (links) en zicht op zuidwestelijke hoek plangebied vanop de Gentseweg met links het viaduct (N70 – Gentseweg) en de spoorlijn en rechts het hotel (aanbouw uitbreiding) (foto terreinbezoek 13/07/2021) (rechts)

VOORZIENINGENNIVEAU

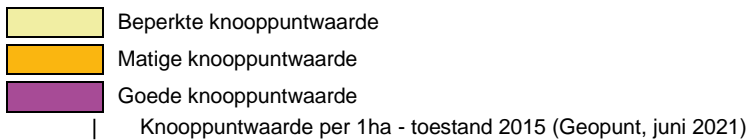
Volgens de studie van VITO (2015) kent het plangebied overwegend een goed voorzieningenniveau. Enkel in de noordwestelijke hoek is het voorzieningenniveau matig.



- Matig voorzieningenniveau
- Goed voorzieningenniveau
- | Totaal voorzieningenniveau – toestand 2015 (Geopunt, juni 2021)

2.2.5. MOBILITEIT

Volgens de studie van VITO (2015) kent het plangebied overwegend een matige knooppuntwaarde Enkel in het zuiden langs de Gentseweg en in het oosten langs de Grote Heidestraat is de knooppuntwaarde goed.



AUTO

Ter hoogte van het hotel vormt de gewestweg N70 (Gentseweg) een brug over de spoorlijn Antwerpen-Gent. Het plangebied is gelegen langs de parallelweg van de gewestweg N70 (Gentseweg), die langs het viaduct loopt. De Gentseweg is hier een lokale weg type III (weg bestaande uit één rijbaan).

De gewestweg N70 (Gentseweg) is ter hoogte van het plangebied een secundaire weg type III. Vanaf de aantakking ter hoogte van Doornpark richting Sint-Niklaas wordt de gewestweg N70 een secundaire weg type II.

De Gentseweg bestaat uit 2x1 rijstroken met aan de noordzijde een breed voetpad achter de haagstructuur. Dit voetpad loopt tot aan de toegang van Hotel Beveren. Verder in westelijke richting is enkel een 2x1 weg aanwezig.



| Zicht op Gentseweg: links ter hoogte van zuidoostelijke hoek plangebied en rechts ter hoogte van de hoofdingang met voetpad (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021 en terreinbezoek 13/07/2021)



| Zicht op Gentseweg: links ter hoogte van de hoofingang plangebied en rechts ter hoogte van de westelijke grens zonder voetpad (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021 en terreinbezoek 13/07/2021)

Ten oosten van het plangebied ligt de Grote Heidestraat, een lokale weg type II. De Grote Heidestraat heeft een 2x1 profiel met een vrijliggend gemengd fiets-voetpad aan beide zijden.



| Zicht op Grote Heidestraat vanaf kruispunt met Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)

De gewestweg N70 (Gentseweg) heeft een 2x1 profiel met een centrale strook die ingericht is als opstelstrook voor afslagbewegingen. Aan beide zijden van de N70 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Op het viaduct gaat de N70 naar een 2x2 profiel.



| Zicht op gewestweg N70 (Gentseweg) met rechts de Gentseweg (links) en zicht op aansluiting van de Gentseweg op de gewestweg N70 (Gentseweg) (rechts) (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)

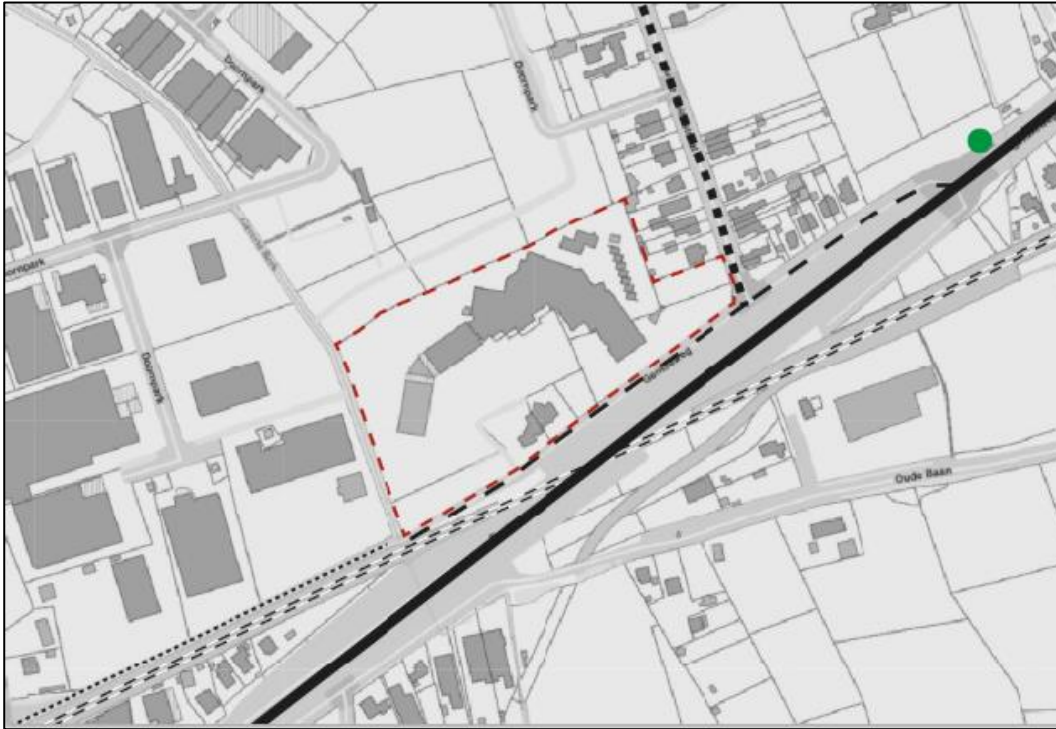
Ten zuidwesten van het plangebied ligt de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. De Gentseweg kruist ter hoogte van de zuidwestelijke hoek van het plangebied de spoorlijn. De Gentseweg loopt in het westen dood en loopt dan verder als een wandel- of fietsweg tot aan de Doornstraat- Doornpark.



| Zicht op zuidwestelijke hoek van het plangebied vanop de Gentseweg met links het viaduct (N70 – Gentseweg) en de spoorlijn en rechts het hotel (aanbouw uitbreiding) (terreinbezoek 13/07/2021)



| Zicht op de Gentseweg ter hoogte van de overgang naar een wandel- en fietsweg en de Gentseweg N70, die verhoogd werd aangelegd om de spoorweg te kunnen kruisen (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021 en terreinbezoek 13/07/2021)



— Secundaire weg III

- - - Lokale weg II

- - - Lokale weg III

● Bushalte

..... Trage weg

- - - - - Spoorweg

| Mobiliteit binnen het plangebied en in de onmiddellijke omgeving

PARKEREN

Het hotel Van der Valk heeft verschillende parkings op hun terrein.

LOCATIE PARKEERPLAATSEN	AANTAL
Voor het hotelgebouw	144 parkeerplaatsen
Achter het hotelgebouw en t.h.v. de westelijke toren	91 parkeerplaatsen
Ten oosten van het hotel (overloop parking)	55 parkeerplaatsen
Totaal	290 parkeerplaatsen

Daarnaast beschikt het hotel ook nog over een parking voor 4 bussen en een omgevingsvergunning¹⁰ voor de bouw van 17 tijdelijke parkeerplaatsen in het oosten van het plangebied. Deze tijdelijke parkeerplaatsen zijn gerealiseerd en dienen te verdwijnen van zodra gestart wordt met de realisatie/verbouwing van de feestzalen en de bijhorende ondergrondse parking.

OPENBAAR VERVOER

Het treinstation van Beveren is op circa 3,3 km van het plangebied. Het station is gelegen op spoorlijn 59 tussen Antwerpen en Gent

¹⁰ Besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021



● Bushalte
 | Mobiliteit binnen het plangebied en in de onmiddellijke omgeving

Op 240 meter van het plangebied is de halte Grote Heidestraat (De Lijn) gelegen. Aan deze halte heeft lijn 81 'Antwerpen-L.O.-Beveren- Westakkers- Sint-Niklaas- Lokeren' een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie. Op circa 1,4 km van het hotel is de halte Vijfstraten gelegen die bediend wordt door lijn 82 'Antwerpen L.O. – Beveren- Haasdonk-Sint-Niklaas – Lokeren'. Deze lijn zou volgens het plan voorziene bereikbaarheid worden versterkt terwijl lijn 81 omgevormd wordt tot een functionele lijn (een lijn die enkel tijdens de spitsuren rijdt, voornamelijk ten behoeve van scholieren en woon-werk-verkeer).

FIETSVERKEER

Ter hoogte van het plangebied vormt de Gentseweg – N70 een onderdeel van een bovenlokale functionele fietsroute. De fietssnelweg F4 Antwerpen-Gent loopt langs het plangebied (Gentseweg). De Gentseweg ter hoogte van het plangebied maakt eveneens deel uit van een toeristisch fietsknooppuntennetwerk van Vlaanderen Fietsland. De Gentseweg is gelegen tussen knooppunt nr. 3 en nr. 77. De Grote Heidestraat, die ten oosten van het plangebied is gelegen, is onderdeel van een lokale fietsroute.



- Bovenlokale functionele fietsroute
- Toeristisch fietsknooppuntennetwerk
- Fietssnelweg F4
- Lokale fietsroute

| Fietsroutenetwerk (Geopunt, juli 2021 en mobiliteitsplan Beveren 2016, kaart 6))

De N70 is voorzien van vrijliggende fietspaden. Richting Sint-Niklaas betreft het een dubbel richtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad. Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.

In de Gentseweg ligt tot net voorbij de aansluiting van de Grote Heidestraat aan de noordzijde een dubbelrichtingsfietspad. Na de aansluiting van de Gentseweg wordt dit dubbelrichtingsfietspad op de Gentseweg gebracht. Verder wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer tot aan de aansluiting van het vrijliggend fietspad langs de spoorlijn.



| Zicht op dubbelrichtingsfietspad vanop kruispunt Gewestweg N70 (Gentseweg) met de Gentseweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op dubbelrichtingsfietspad op Gentseweg (links) en ter hoogte van kruispunt met de Gentseweg en Grote Heidestraat (rechts) (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)



| Zicht op einde dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van kruispunt Gentseweg en Grote Heidestraat (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)

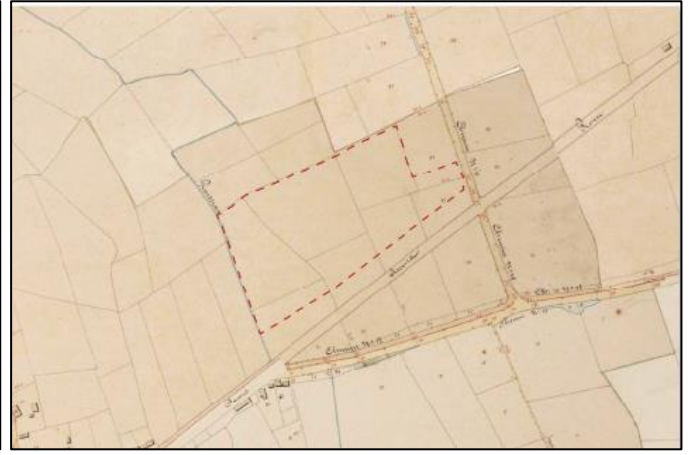


Zicht op de Gentseweg ter hoogte van de overgang naar een wandel- en fietsweg (Google Maps, streetview, opnamedatum augustus 2020, juni 2021)

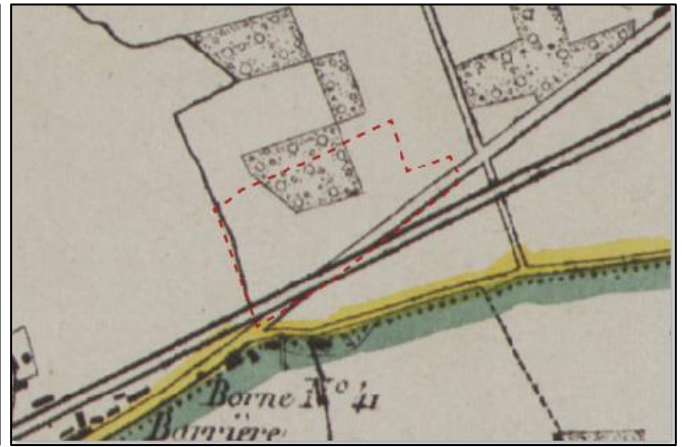
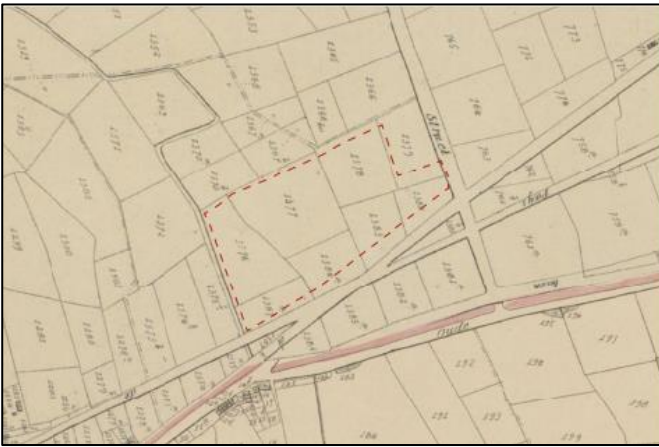
2.3. RUIMTELIJKE ANALYSE

2.3.1. HISTORIEK

De geschiedenis van Hotel Van der Valk startte in 1962 wanneer opa Van der Valk het toenmalige café Heideroosje koopt. Op de oude kaarten van Ferraris (1777), Atlas der Buurtwegen (1841), Vandermaelen (1846-1854) en Popp kaarten (1842-1879) is op het plangebied nog geen bebouwing aanwezig.



| Situering van het plangebied (rode contour) — links Ferrariskaart 1771 – 1778 – rechts Atlas der Buurtwegen (1841) (Geopunt, september 2021)



| Situering van het plangebied (rode contour) — links Popp kaart 1842-1879 – rechts Vandermaelen (1846-1854) (Geopunt, september 2021)

Op de luchtfoto van 1971 kan men een eerste bebouwing waarnemen ter hoogte van de Gentseweg



| Situering van het plangebied (rode contour) - Luchtfoto 1971 (Geopunt september 2021)

Na een verbouwing startten ze met de uitbating van Motel Beveren. Er werden 18 motelkamers bijgebouwd en het café werd omgebouwd tot restaurant. Eind jaren 70 werden nog 15 cottages bijgebouwd. Op de luchtfoto van 1979-1990 is de uitbreiding duidelijk zichtbaar en ook de cottages zijn al aanwezig.



| Situering van het plangebied (rode contour) - Luchtfoto 1979-1990 (Geopunt september 2021)

Op de luchtfoto van 2000-2003 is het volledige hotel duidelijk zichtbaar op de luchtfoto.



| Situering van het plangebied (rode contour) - Luchtfoto 2000-2003 (Geopunt september 2021)



| Situering van het plangebied (rode contour) – Luchtfoto 2020 (Geopunt september 2021)

2.3.2. LANDSCHAP EN ERFGOED

Unesco Werelderfgoed

Niet van toepassing.

Beschermd onroerend erfgoed

Beschermde cultuurhistorische landschappen	Niet van toepassing in het plangebied.
Beschermde archeologische sites	Niet van toepassing.
Beschermde stads- en dorpsgezichten	Niet van toepassing.
Beschermde monumenten	Niet van toepassing in het plangebied.
Beschermde overgangszones	Niet van toepassing.

Vastgestelde inventarissen

Landschapsatlas (met ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten en puntrelicten)	Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053).
Historische tuinen en parken	Niet van toepassing.
Houtige beplanting	Niet van toepassing.
Archeologische zones	Niet van toepassing.
Bouwkundig erfgoed	Niet van toepassing in het plangebied.

Erfgoedlandschappen

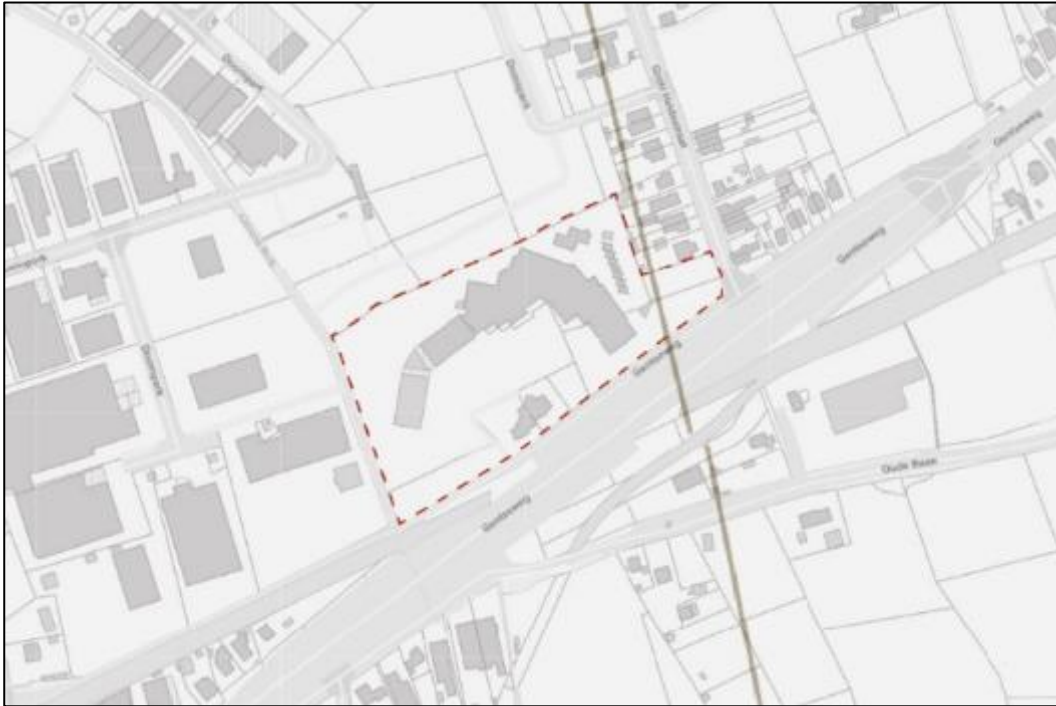
Niet van toepassing.

Plannen

Beheersplan	Niet van toepassing.
Onroerenderfgoedrichtplan	Niet van toepassing.

Traditionele landschappen

Gelegen in het Land van Waas: Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei.



— Lijnrelict
 | Landschapsatlas – 2001 (Geopunt, juli 2021)

2.3.3. NATUUR

Natura 2000 - Speciale beschermingszones

Habitatrichtlijgebieden	Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Vogelrichtlijgebieden	Niet van toepassing in het plangebied.

VEN- en IVON gebieden

VEN-gebieden ¹¹	Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
IVON-gebieden ¹²	Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Ramsargebieden

Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Natuurrezervaten/ Bosrezervaten

Vlaamse of erkende natuurrezervaten	Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Bosrezervaten	Niet van toepassing in het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Gebieden van het duinendecreet

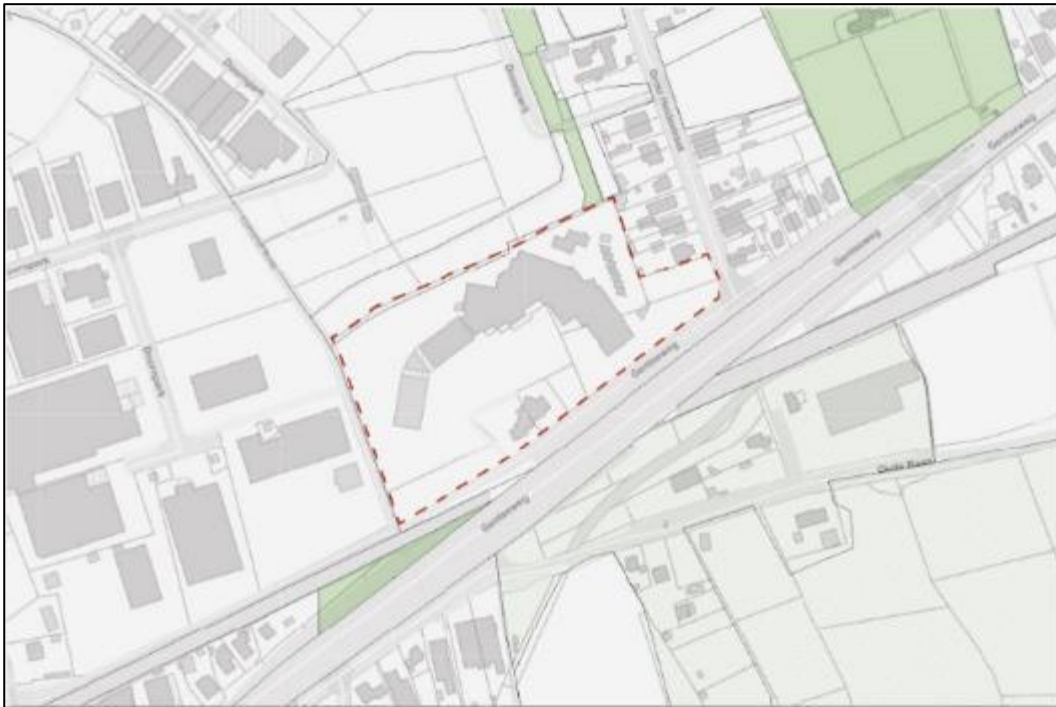
Niet van toepassing.




Biologische waarderingskaart

¹¹ Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)

¹² Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)

Het plangebied wordt gekarteerd als 'biologisch minder waardevol', omwille van minder dichte bebouwing. Deze kartering gebeurde op basis van interpretatie orthofoto's van 2014.



	Biologisch minder waardevol
	Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
	Biologisch waardevol

Biologische waarderingskaart – versie 2 (Geopunt, juli 2021)

2.3.4. WATER

VHA-waterlopen

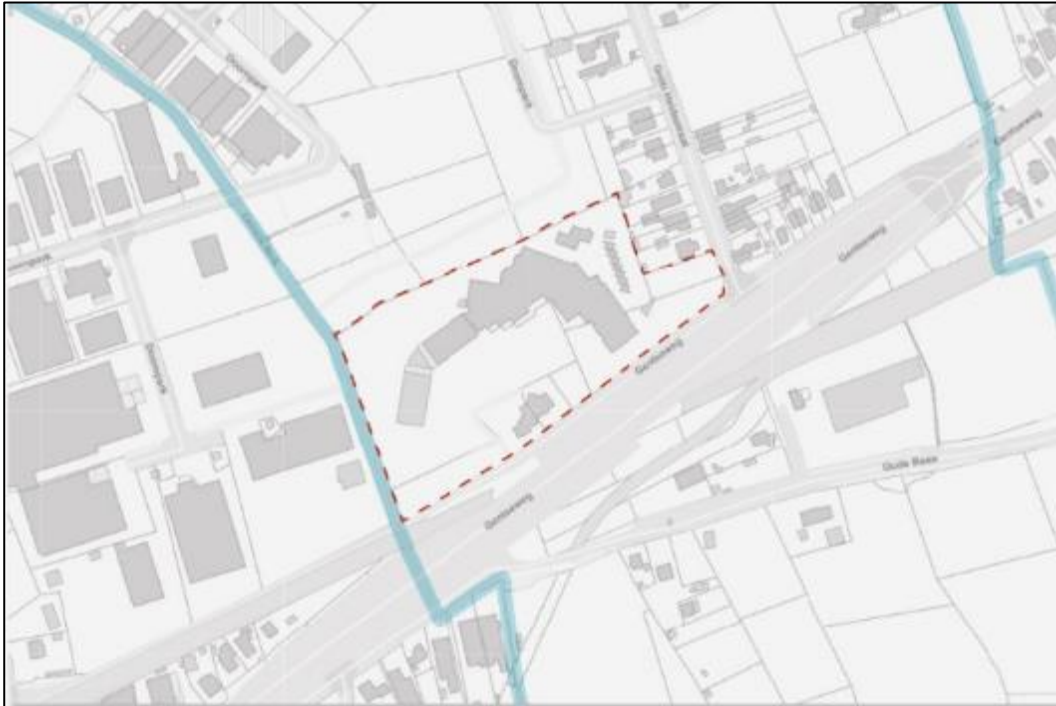
Bevaarbare waterlopen	Niet van toepassing.
Onbevaarbare waterlopen	Niet van toepassing. Buiten het plangebied <ul style="list-style-type: none">• Langs de westelijke rand van het plangebied loopt de Gaverse Beek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie, beheerd door de provincie.• Op circa 300 meter van het plangebied ligt de Beverse Beek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie, beheerd door de provincie.

Overstromingskaart

Overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2023)	Van toepassing. Binnen het plangebied zijn volgende plaatsen aangeduid als pluviaal overstromingsgevoelig met een kleine kans onder klimaatverandering: <ul style="list-style-type: none">• De bestaande wadi ten westen van het plangebied.• De Gaverse Beek.• De noordelijke perceelsgrens.
---	--

Beschermingszones grondwaterwinning/ Waterwingebied

Niet van toepassing.



Waterloop van tweede categorie

| VHA-waterloopen volgens categorie (Geopunt, juli 2021)

2.3.5. MOBILITEIT

Openbaar vervoer

Busvervoer

Op circa 240 meter is de bushalte 'Grote Heidestraat' gelegen met volgende lijn:

- Lijn 81: Antwerpen-L.O.- Beveren- Westakkers- Sint-Niklaas – Lokeren (bediening 2 keer per uur)

Op circa 1,4 km is de bushalte 'Vijfstraten' gelegen met volgende lijn:

- Lijn 82 ' Antwerpen L.O. – Beveren- Haasdonk – Sint-Niklaas - Lokeren) (bediening 1 tot 2 keer per uur)

Spoorwegen

Op circa 3,3 km van het plangebied is het treinstation Beveren gelegen.

Fietsroutenetwerk

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Ter hoogte van het plangebied vormt de Gentseweg – N70 een onderdeel van een bovenlokale functionele fietsroute.

Fietsknooppuntennetwerk

De fietssnelweg F4 Antwerpen-Gent loopt langs het plangebied (Gentseweg).

De Grote Heidestraat - ten oosten van het plangebied gelegen - is onderdeel van een lokale fietsroute.(GRS, richtinggevend deel, p 76).

De Gentseweg ter hoogte van het plangebied maakt eveneens deel van een toeristisch fietsknooppuntennetwerk van Vlaanderen Fietsland. De Gentseweg is gelegen tussen knooppunt nr. 3 en nr. 77.

Categorisering van de wegen

- Ten zuiden van het plangebied ligt de Gentseweg: lokale weg type III.
- Ter hoogte van het hotel Beveren vormt de Gentseweg een parallelweg aan de gewestweg N70 (Gentseweg) die een viaduct vormt over de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent. De gewestweg N70 (Gentseweg) is hier een secundaire weg type III.
- Ten oosten van het plangebied ligt de Grote Heidestraat: lokale weg type II.

Atlas der buurtwegen

Niet van toepassing binnen het plangebied.

Buiten het plangebied:

- Buurtweg nr. 10 (Grote Heidestraat),
- De Gentseweg N70 wordt op de Atlas der buurtwegen aangeduid als 'Route de Gand à Anvers'.

Niet van toepassing binnen het plangebied.

Aan de grens met het plangebied:

- Rooilijnplan (gewestelijk): N70 (Gentseweg - A.Panisstraat - Vesten) (KB. 03.10.1959),
- Rooilijnplan (gemeentelijk): Grote Heidestraat (KB. 18.12.1975).

2.3.6. BEBOUWDE RUIMTE

GOEDGEKEURDE, NIET-VERVALLEN VERKAVELINGEN

Binnen het plangebied zijn geen verkavelingsvergunningen van toepassing.

De percelen afdeling 3, sectie C, nr. 1383H en 1379W waren gelegen in de verkaveling met referentie 46003/20284/V/0638/1. Intussen zijn de loten 1, 2A, 2B en 3 vervallen, waardoor de verkaveling niet meer van toepassing is op het plangebied.

RELEVANTE STEDENBOUWKUNDIGE EN OMGEVINGSVERGUNNINGEN

Binnen het plangebied werden volgende stedenbouwkundige en omgevingsvergunningen verleend:

• Dossiernummer: 46003/26723/B/1954/199	• Gentseweg (BEV) 308 - 9120 Beveren • Oprichten van een woning	Vergunning 12/11/1954
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1963/142	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiden restaurant	Vergunning 16/09/1963
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1965/174	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Bouwen van een motel aan bestaand restaurant	/
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1968/207	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • GEKLASSEERD ZONDER GEVOLG: wijziging verkaveling om regularisatieaanvraag in te dienen voor het reeds opgerichte motel	/
• Dossiernummer: 46003/17710/B/1970/1	• Gentseweg 306 - 9120 Beveren • Oprichten van een landhuis	Vergunning 05/01/1970
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1973/120	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiden van motel	Vergunning 17/07/1973
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1977/244	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiding restaurant Motel Beveren	Vergunning 19/12/1977
• Dossiernummer: 46003/17710/B/1982/210	• Gentseweg (BEV) 306 - 9120 Beveren • Uitbreiden woning met een veranda	Vergunning 26/07/1982
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1985/432	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiding motel-restaurant Beveren	Vergunning 03/03/1986
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1987/222	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiding restaurant: de uitbreiding wordt aangebouwd i/h verlengde vh bestaande restaurant: voorziet verschillende zalen dienstig als feestruimte, restaurant, vergaderzaal, enz.	Vergunning: 22/07/1987
• Dossiernummer: 46003/14376/B/1991/69	• Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren • Uitbreiden motel met sportgelegenheid + bar	Vergunning 22/04/1991
• Dossiernummer: 46003/6962/B/1991/290	• Grote Heidestraat (BEV) ZN – 9120 Beveren • Het aanleggen van een parking voor 40 auto's	Vergunning 08/07/1991

<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/1991/413 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) – 9120 Beveren Uitbreiden keuken 	Vergunning 02/12/1991
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/1991/447 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Uitbreiding motel met 124 hotelkamers 	Vergunning 23/12/1991
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/1999/74 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Uitbreiden van de bestaande hotel- en restaurantinfrastructuur 	Vergunning 25/05/1995
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/1996/153 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Regularisatie van een receptieruimte met burelen (cfr. B 99/74) 	Vergunning 17/06/1996
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/6965/B/1996/608 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 306-308 - 9120 Beveren Verbouwen en uitbreiden van bestaande woning (na sloping woning nr. 308 een uitbreiding a/d linkerzijde vd woning nr. 306 met ong. 200 m2 voor zit- en eethoek met keuken en garage; de bestaande woning wordt o/h glvl deels omgevormd tot 3 slpkr, de bureelruimte en garage blijft behouden) 	Vergunning 27/01/1997
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/1999/74 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Uitbreiden van de bestaande hotel- en restaurantinfrastructuur 	Vergunning 25/05/1999
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/2001/35 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Verbouwing en uitbreiding hotel- en restaurantinfrastructuur 	Vergunning 23/07/2001
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/17710/B/2004/563 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 306 - 9120 Beveren Aanbouwen van een veranda 	Vergunning 08/11/2004
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/2009/158 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren interne verbouwing en functiewijziging 	Vergunning 07/12/2009
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: 46003/14376/B/2014/661 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Regularisatie van renovatiewerken aan de sport en wellnessruimte + regularisatie van een houten constructie met speeltuin 	Vergunning 30/03/2015
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: OMV_2018026158 Dossiernummer gemeente: 0/2018/471 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Bouwen van een luifel boven bestaand terras 	Vergunning: 28/05/2018
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: OMV_2019010559 Dossiernummer gemeente: 0/2019/53 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren Uitbreiden hotel met 50 kamers (30 kamers na aanpassing) 	Vergunning met voorwaarden: 20/05/2019
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: OMV_2020013692 Dossiernummer gemeente: 0/2020/56 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg 280 – 9120 Beveren Uitbreiden van Van der Valk Hotel Beveren met 62 kamers in een volume van 7 bouwlagen (en vervangt de reeds vergunde uitbreiding met 30 kamers (OMV_2019010559) 	Vergunning met voorwaarden: 08/06/2020
<ul style="list-style-type: none"> Dossiernummer: OMV_2021018190-IF Dossiernummer gemeente: 0/2021/83 	<ul style="list-style-type: none"> Gentseweg (BEV) 280 - 9120 Beveren; Gentseweg 306 - 9120 Beveren; Gentseweg 308 – 9120 Beveren Aanleggen parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen. Het project voorziet: <ul style="list-style-type: none"> De aanleg van een private brandweg in waterdoorlatende materialen. De aanleg van parkeerplaatsen in waterdoorlatende materialen. De regularisatie van de niet vergunde parkeerplaatsen. 	Vergunning met voorwaarden: 17/05/2021

- De aanleg van private voetpaden in half-verharding (grind).
 - De aanleg van een wadi met overloop naar de bestaande gracht met aansluiting op bestaande waterloop nr. 8015.
 - Het rooien van bomen i.f.v het landschapsplan – boscompensatie (eveneens opgenomen in het dossier).
- De aanleg van de buitenruimte volgens landschapsplan.

RELEVANTE MILIEUVERGUNNINGEN – EN MELDINGEN

Binnen het plangebied werden volgende milieuvergunningen en -meldingen verleend:

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dossiernummer: 46003/24948/2/E/2 – M 14/165 – EJ-MV | <ul style="list-style-type: none"> • Gentseweg(BEV) 280 , 9120 - BEVEREN 3 AFD/BEVEREN-WAAS 3/, sectie C, nr(s) 1376C, 1376D, 1378E, 1378F, 1379W, 1383H. • Milieuvergunningsaanvraag tot het bekomen van een vergunning voor het uitbaten van een hotel, restaurant, wellness en zwembad • De milieuvergunning klasse 2 voor het uitbaten van een hotel, restaurant en feestzalen heeft betrekking op het geheel van gebouwen en aanverwante zoals parking noodzakelijk voor de exploitatie van de activiteit van hotel, restaurant en feestzaal | <p>26/01/2015
(geldigheid vergunning tot 28/07/2034)</p> |
|---|--|--|

PLANOLOGISCHE ATTESTEN

- Dossiernummer: 2017/509 - dossiernummer gemeente: 46003/14376/L/2017/2 en
- Dossiernummer: 2019/8 – dossiernummer gemeente: 46003/14376/L/2019/1.

Zie verdere bespreking onder punt 3.10 en 3.11 van deze nota.

VASTGESTELDE BOUWOVERTREDINGEN

Niet van toepassing.

STEDENBOUWKUNDIGE ATTESTEN

Er werden geen stedenbouwkundige attesten afgeleverd binnen het plangebied.

AANWEZIGE LEIDINGEN (HOOGSPANNINGSLEIDINGEN, GASLEIDINGEN...)

Niet van toepassing in het plangebied.

Ten westen van het plangebied op circa 60 meter van de westelijke perceelsgrens van het plangebied liggen drie hoogspanningsleidingen van Elia (één 150KV hoogspanningsleiding (Kallo-Mercator (124)) en twee 380KV hoogspanningsleidingen (Doel-Mercator)(52)).

2.3.7. RECREATIE EN TOERISME

Het hotel binnen het plangebied heeft een toeristische vergunning en een brandveiligheidsattest.

- | | | |
|---|--|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dossiernummer: V.H.4.00572.8.02 | <ul style="list-style-type: none"> • Gentseweg (BEV) 280, 9120 Beveren-Waas, • Toekenning vergunning voor de exploitatie van het toeristische logies Van der Valk Hotel Beveren in de categorie Hotel voor 140 hotelkamers, • Het toeristische logies wordt ingedeeld in de comfortclassificatie 4 sterren. | <p>12/04/2012</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Referentienummer PW00/20002-18 | <ul style="list-style-type: none"> • Gentseweg 280 – 9120 Beveren, • Toekenning brandveiligheidsattest, • Categorie Hotel – 140 hotelkamers. | <p>5/10/2016</p> |

2.3.8. INDUSTRIE

Seveso-inrichtingen

Niet van toepassing.

Het volledige plangebied (uitgezonderd de woning aan de Gentseweg) is gelegen in het bedrijventerrein Doornpark (TERID 1625 - NISCODE 46003) volledig in gebruik met een economische functie.

Het noorden van het plangebied heeft de functie berm/groenbuffer.



Het bedrijventerrein Doornpark ligt eveneens ten noorden en ten westen van het plangebied:

- Grenzend en ten westen van het plangebied ligt
 - een bebouwd perceel volledig in gebruik met als functie economie
 - een leegstaand bebouwd perceel niet in gebruik . Dit perceel wordt volledig aangeboden met functie economie.
- Grenzend en ten noorden van het plangebied ligt nog een onbebouwde zone die momenteel in gebruik is door recreatie. Het wordt volledig aangeboden voor de functie KMO-zone voor ambachtelijke bedrijven.

2.3.9. RECHT VAN VOORKOOP

Op het hele plangebied is een recht van voorkoop van toepassing met begunstigde: Vlaamse Landmaatschappij. Het is een recht van voorkoop in het kader van grote infrastructuurwerken.



 RVV Ruilverkaveling grote infrastructuurwerken
|  Gebieden met recht van voorkoop (Geopunt, juli 2021)

2.3.10. EIGENDOMSSTRUCTUUR

Het plangebied is volledig in private eigendom

2.3.11. ERFDIENSTBAARHEDEN

Binnen het plangebied zijn geen erfdiensbaarbheden gekend.

3. PLANNINGSCONTEXT

Op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau worden in ruimtelijke structuurplannen uitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke structuur vanuit een geïntegreerde benadering. Deze uitspraken binnen de diverse structuurplannen zijn van belang en vormen het uitgangspunt voor de genomen planopties.

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

Zowel de Vlaamse regering als provincie Oost-Vlaanderen werken aan een nieuwe, actuele visie over onze ruimte op lange termijn werken. Deze nieuwe visie zal opgenomen worden in een ruimtelijk beleidsplan. Deze beleidsplannen zullen de ruimtelijke structuurplannen vervangen. Deze beleidsplannen zijn nog in opmaak.

In wat volgt wordt de relatie van het plangebied met de geldende ruimtelijke structuurplannen en beleidsplannen kort weergegeven.

3.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV¹³) is de basis voor het ruimtelijke beleid van het Vlaamse gewest. Hierin legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat. In 1997 heeft de Vlaamse regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Een eerste herziening is doorgevoerd in de periode 2003-2004, een tweede in de periode 2008-2011. Hiermee is de continuïteit van het ruimtelijk beleid verzekerd voor de korte termijn. Op lange termijn werkt de Vlaamse regering aan een opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Beleidsplan Ruimte.

Het RSV vormt een kader voor de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Elementen uit het richtinggevend gedeelte en de bindende bepalingen werken door op het provinciale en gemeentelijk niveau.

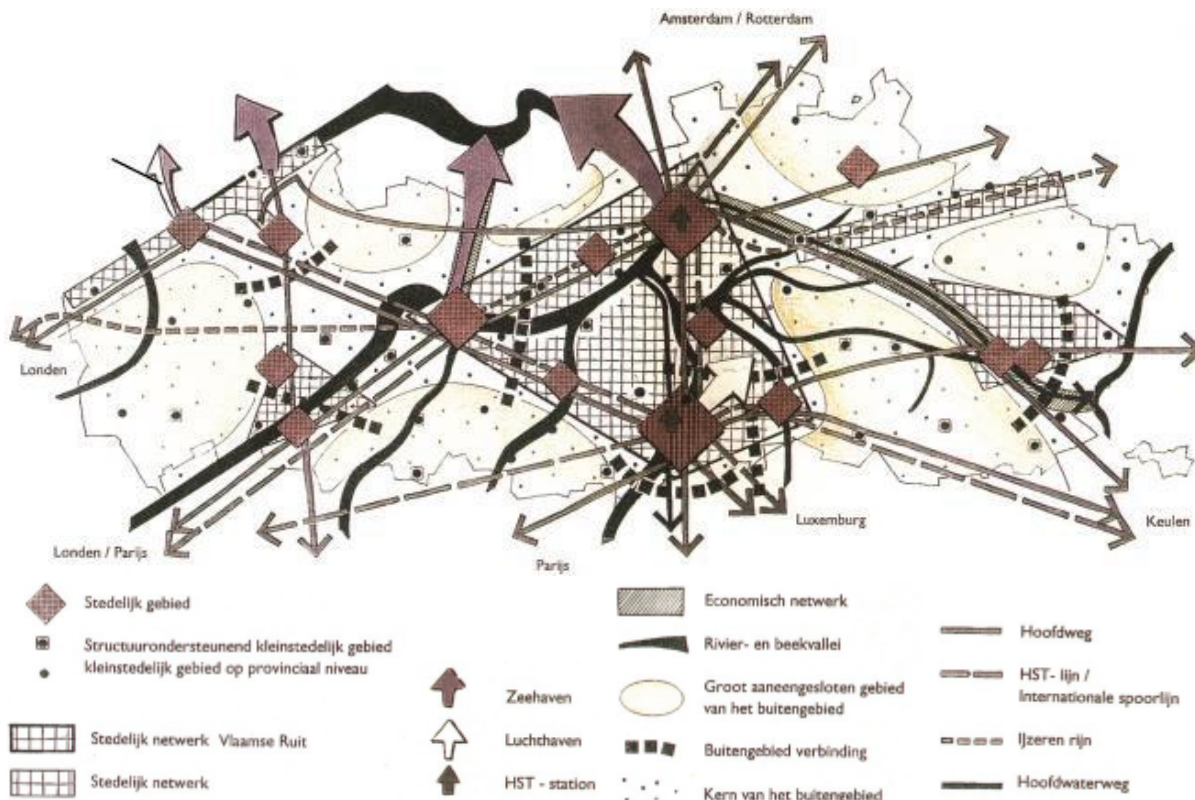
3.1.1. RUIMTELIJKE VISIE

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kort kan worden samengevat met de metafoer: 'Vlaanderen, open en stedelijk'. Concreet betekent dit het beschermen van de open ruimte, het tegengaan van de versnippering en het beter scheiden van de open ruimte en de stedelijke gebieden. Daarom wordt het principe van de gedeconcentreerde bundeling nagestreefd, wat neerkomt op een selectieve concentratie van de groei van het wonen, van het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied. De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

1. de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
2. het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
3. het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
4. 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.

Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze vier structuurbepalende componenten (stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren) de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt ruimtelijk geconcretiseerd door vier onderling samenhangende principes: de gedeconcentreerde bundeling; het ruimtelijk structurerend fysisch systeem; de infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten; de poorten als motor voor ontwikkeling.

¹³ Goedgekeurd op 19/11/1997 door het Vlaams Parlement, eerste herziening werd definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering op 12/102/2003, tweede herziening werd definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering op 17/12/2010.



| Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen (RSV, 2011)

3.1.2. STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. Binnen het RSV wordt vanuit het streven naar openheid en stedelijkheid de ruimte opgedeeld in delen met een stedelijke karakter (stedelijke gebieden) en delen met een buitengebied karakter.

Op basis van de stedelijke uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau wordt beleidsmatig onderscheid gemaakt in vier categorieën van stedelijke gebieden:

- grootstedelijke gebieden;
- regionaalstedelijke gebieden;
- structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden;
- kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen de vier categorieën van stedelijke gebieden situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en het kwalitatieve vlak.

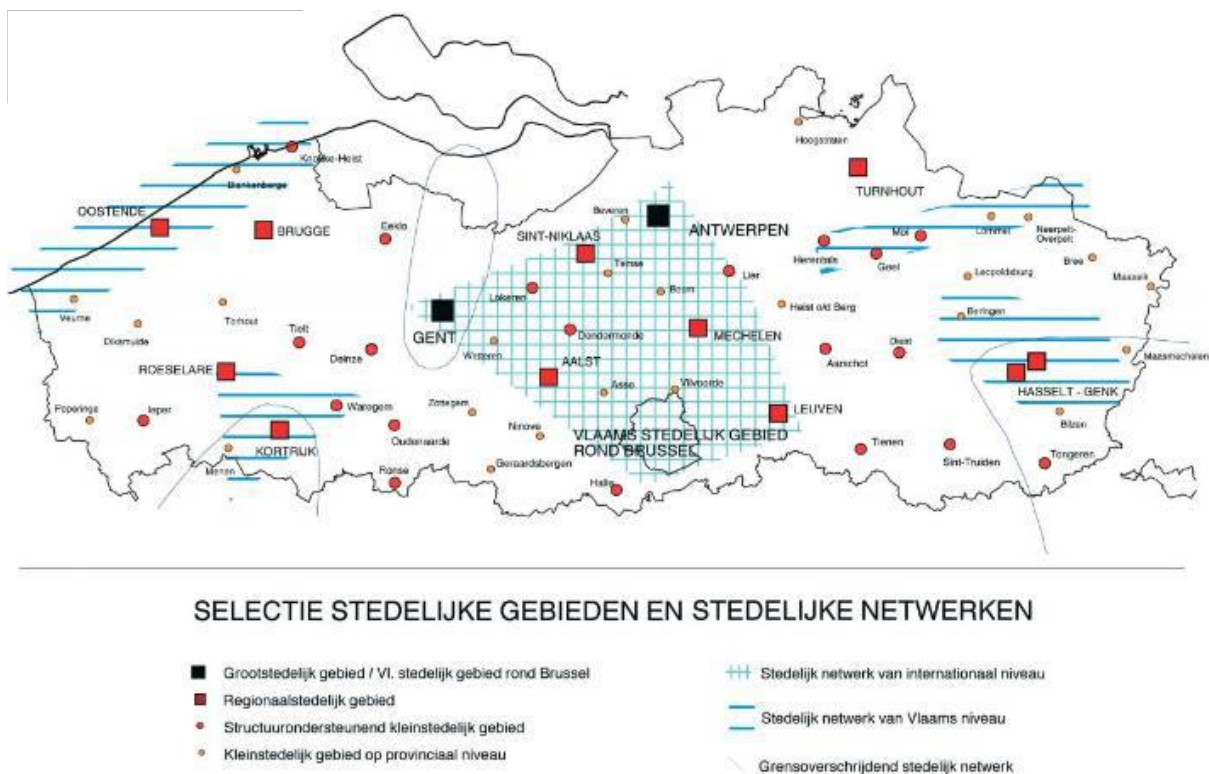
VLAAMSE RUIT

Het RSV brengt Beveren onder binnen de Vlaamse Ruit, een stedelijk netwerk op internationaal niveau. In dit stedelijk netwerk worden stedelijke en economische ontwikkelingen gestimuleerd, rekening houdende met de eigenheid van het stedelijk netwerk. De inplanting van nieuwe activiteiten zal gebeuren conform het principe van 'gedeconcentreerde bundeling', waarbij de bestaande stedelijke en economische structuur als basis wordt genomen. Aldus wordt de groei selectief en geconcentreerd opgevangen en wordt een afwenteling van activiteiten naar het buitengebied voorkomen.

BEVEREN

Beveren wordt in het RSV afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (3c). Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Veel aandacht moet gaan naar de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert.

In het RSV wordt de opdracht gegeven aan de provincies om in de kleinstedelijke gebieden af te bakenen op provinciaal niveau, in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten. Het afbakingsplan voor de kleinstedelijke gebieden wordt vastgelegd in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.



| Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV, 2011)

3.1.3. BEVEREN ALS ECONOMISCH KNOOPPUNT

Beveren als kleinstedelijk gebied wordt beschouwd als economisch knooppunt. De doelstellingen hierbij zijn:

- het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten;
- het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio;
- het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsgebied

3.1.4. BELANGRIJKE LIJNINFRASTRUCTUREN OP GRONDGEBIED VAN BEVEREN

Als doelstelling voor de lijninfrastructuur wordt optimalisering voorgesteld door een categorisering van het wegennet. Zo worden door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op grondgebied van Beveren volgende wegen gecategoriseerd:

- A14/E17: hoofdweg: heeft als hoofdfunctie een verbindende functie op internationaal niveau,
- A11/ N49 (E34) : hoofdweg: heeft als hoofdfunctie een verbindende functie op internationaal niveau,
- R2: hoofdweg: ringweg tussen N49 en A12.

3.2. RUIMTELIJK BELEIDSPLAN VLAANDEREN (IN OPMAAK)

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zal vervangen.

De opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen verloopt in drie stappen:

1. Groenboek (goedgekeurd op 4 mei 2012);
2. Witboek (goedgekeurd op 30 november 2016);
3. (ontwerp) Beleidsplan (in opmaak).

Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders.

De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren. Dit Witboek geeft een overzicht van de grote maatschappelijke uitdagingen (bv. globalisering, demografie, technologie, mobiliteit...) en de nieuwe eisen die ze stellen aan de ruimte.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Deze strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voornamelijk beleidsalternatieven op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

3.2.1. INHOUDELIJKE KRACHTLIJNEN

De Vlaamse Regering wil met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen.

De belangrijkste strategische doelstelling is het terugdringen van het bijkomende ruimtebeslag. Hierbij wordt gesteld dat het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025 teruggedrongen moet worden. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn.

Harde ruimtefuncties moeten zo veel mogelijk een plaats krijgen binnen het goed gelegen bestaand ruimtebeslag waardoor de ingenomen ruimte beter benut wordt en de druk op de open ruimte zal dalen. Harde ruimtefuncties (zoals nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen...) moeten zo veel mogelijk een plaats krijgen binnen het goed gelegen locaties in onze steden en dorpen, waardoor de ingenomen ruimte beter benut wordt en de druk op de open ruimte zal dalen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

Onderbenutte of verouderde bebouwde ruimte moet omgezet worden tot gemengde kernen met nieuwe woongelegenheden en innovatie woonvormen zodat demografische veranderingen kunnen opgevangen worden. Binnen deze bebouwde ruimte streeft men ook naar voldoende basisvoorzieningen die nabij en bereikbaar zijn, ingebed in een kwalitatieve publieke ruimte. Hierbij is de basisbereikbaarheid van belang, waarbij mensen zich te voet of met de fiets of met andere duurzame vervoersmodi kunnen verplaatsen. Een goede ruimtelijke organisatie draagt bij tot de mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid.

3.2.2. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het Witboek Beleidsplan Ruimte formuleert zes strategische doelstellingen tegen 2050:

1. Verminderen van het bijkomende ruimtebeslag: het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden;
2. Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken: Het versterken van de ruimtelijke ruggengraat gebeurt door bijkomende woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruggengraat. Vooral locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zo veel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen. Een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer geeft ondernemers vlot vestigingsmogelijkheden binnen een ruim gamma werklocaties gaande van verweven locaties tot functionele bedrijventerreinen. Hernieuwbare energie krijgt met de invoering van de bestemmingsneutraliteit voldoende (verweven) ruimte om een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk;
3. Palet van leefomgevingen, ruimtelijke ontwikkelingsproject realiseren een goede inrichtingen vanuit kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:
 - o gedeeld en meervoudig ruimtegebruik;
 - o robuustheid en aanpasbaarheid;
 - o herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving;
 - o waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap;
 - o biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit;
 - o klimaatbestendigheid;
 - o energetische aspecten;
 - o gezondheid;
 - o inclusief samenleven;
 - o economische vitaliteit.
4. Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen: Er wordt gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is;
5. Robuuste open ruimte: de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen. Daarnaast wordt een beleid gevoerd zodat het aandeel landbouwgebied dat niet door de professionele landbouw wordt gebruikt in 2050 is afgenomen ten opzichte van 2015, en

zodat in 2050 in de Speciale Beschermingszones alle maatregelen zijn genomen en ingrepen zijn uitgevoerd zodat de gunstige staat van instandhouding is bereikt en waarbij rekening is gehouden met socio-economische factoren;

6. Netwerk van groenblauwe aders: na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015. De verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.

3.2.3. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPRINCIPES

De Vlaamse Regering formuleert verschillende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes. De ruimtelijke ontwikkelingsprincipes vormen de basis om ruimtevragen een duurzame plaats te geven. De principes zijn bepalend voor het eigen ruimtelijk handelen van de Vlaamse overheid en het vertrekpunt voor het (Vlaams) ruimtelijk beleid om haar partners tegemoet te treden en vernieuwing te promoten. De beleidskaders concretiseren dit in functie van de operationele toepasbaarheid ervan.

- Meer doen met minder ruimte:
 - het ruimtelijk rendement verhogen door het huidige ruimtebeslag beter te gebruiken en het bijkomende ruimtebeslag stelselmatige te verminderen;
 - multifunctioneel ruimtegebruik en verweving door het realiseren robuuste en veerkrachtige open ruimte en functies te bundelen en verweven in het ruimtebeslag.
- Ontwikkelen vanuit samenhang
 - samenhangende steden en dorpen ontwikkelen op huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur en het ontwikkelen op basis van het bestaande voorzieningsniveau;
 - samenhang vanuit energie door de ruimte energie- en warmte-efficiënt te organiseren en gebruiken, energie- en warmte-uitwisseling ruimtelijk te organiseren, hernieuwbare energiebronnen in te zetten en energie-infrastructuur te bundelen;
 - samenhangende veerkrachtige (open) ruimte door ruimte voor landbouw, natuur en water in één samenhangend en functioneel in te richten, en een fijnmazig groenblauwe dooradering te realiseren, een veerkrachtige inrichting die voedselproductie, biodiversiteit, bodeminfiltratie en regenwaterberging garandeert en winning van water en delfstoffen.
- De leefkwaliteit bevorderen: welzijn, woonkwaliteit en gezondheid
 - woningbestand aanpassen aan de veranderende demografische samenstelling;
 - gezonde en inclusieve ruimte ontwikkelen;
 - de ruimtelijke kwaliteit van de publieke ruimte en landschap garanderen.
- Samen aan de slag waarbij diverse overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en ondernemingen samenwerken. Iedereen heeft een verantwoordelijkheid om de ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zorgvuldig toe te passen in het ruimtelijk handelen. Het geheel van ruimtelijke investeringen draagt bij aan het realiseren van doelstellingen.

Op basis van deze strategische doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zal het BRV verder uitgewerkt worden met beleidskader(s).

3.3. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen¹⁴ van 2004 bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal belang en de taakstelling met betrekking tot de uitvoering ervan. Het PRS is in 2009 gedeeltelijk herzien met als doel een provinciaal beleidskader voor windturbines toe te voegen. Een tweede partiële herziening vond plaats in 2012, deze herziening houdt voornamelijk wijzigingen in op het vlak van wonen en bedrijvigheid, waarbij de planningshorizon wordt verlengd en een doorkijk wordt geboden naar 2020.

3.3.1. ALGEMEEN

Dit structuurplan bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal niveau en focust op de problemen van bovenlokaal belang. Tevens wordt aangeduid welke taken er door de provincie en de gemeente uitgevoerd moeten worden.

Bij de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Oost-Vlaanderen wordt het duurzaam ruimtelijk beleid met respect voor de ruimtelijke draagkracht en kwaliteit als uitvalsbasis geciteerd. De uitgangspunten hierbij zijn:

- Het herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven;
- Het omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samen gebruik van de ruimte;

¹⁴ Goedgekeurd op 18/02/2004 door de Vlaamse regering, partiële herziening op 25/08/2009, tweede partiële herziening op 18/07/2012.

- de historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunten en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling;
- Het aanvaarden en aanwenden van mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving.

De globale ontwikkelingsvisies in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen kunnen worden samengevat in volgende elementen:

- Een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte;
- Een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen.

3.3.2. DEELRUIMTEN

Er worden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen verschillende hoofd- en deelruimten onderscheiden. Voor elk van deze deelruimten worden uitgangspunten voor het beleid en de ruimtelijke visie en concepten geformuleerd. Beveren situeert zich in de gewenste deelruimten 'de Waaslandhaven', 'het E17- netwerk' en 'Noordelijk Openruimtegebied'.

DEELRUIMTE: HET E17-NETWERK ALS STEDELIJK NETWERK OP PROVINCIAAL NIVEAU

De deelruimte E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau moet de (stedelijke) dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de openruimtegebieden voorkomen. Het ruimtelijk beleid is gericht op:

- Het bieden van voldoende ruimte om bijkomende ontwikkelingen op te vangen;
- Het versterken van de woonomgevingskwaliteit in het netwerk;
- Het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk.

Het wordt vertaald in o.a. volgende ruimtelijke principes:

- Structureren van de interne en externe bereikbaarheid: De N70 fungeert als hoofdstraat in het netwerk en staat in voor de interne bereikbaarheid.
- Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen: Om de economische groei in het E17-netwerk op te vangen, worden bijkomende bedrijventerreinen voorzien. Aandachtspunten bij het voorzien van regionale bedrijventerreinen zijn:
 - een goed ontsloten locatie (t.o.v. E17);
 - bereikbaarheid voor het openbaar vervoer;
 - een ruimtelijke en functionele koppeling van het bedrijventerrein met stedelijke kern/economisch knooppunt (recreatieve (groen)gebieden, grootschalige handelsconcentraties,...) met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en multifunctionaliteit.

DEELRUIMTE: DE WAASLANDHAVEN, POORT EN MOTOR VOOR ONTWIKKELINGEN IN OOST-VLAANDEREN

De Waaslandhaven is een poort van Vlaams belang. De ontwikkeling van dit zeehavengebied (m.i.v. het multimodaal logistiek park) zal ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen induceren.

Volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld:

- De Waaslandhaven is de motor voor ontwikkelingen in het E-17 netwerk;
- Om de leefbaarheid van de openruimtefuncties, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit in de polderdorpen te behouden, moet de haven duidelijk begrensd en gebufferd worden.

DEELRUIMTE: HET NOORDELIJK OPENRUIMTEGEBIED, BUITENGEBIED TUSSEN VERSTEDELIJKTE ZONES

In het Noordelijk Openruimtegebied wordt verdere verstedelijking tegengegaan en worden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de openruimtefuncties. Het evenwicht van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw en recreatie) onderling en dat met de lokale ontwikkelingen op het vlak van wonen en de daarbij behorende functies op het niveau van het buitengebied worden hersteld.

Volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd:

- De oost-west gerichte landschapsstructuren worden als kapstok gebruikt bij het creëren van een evenwicht tussen landbouw, natuur en landschap;
- De ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken worden beperkt tot die van een lokale schaal. De stedelijke functies en ontwikkelingen situeren zich in het E17-netwerk;
- Een beperkte toegankelijkheid tegen een verdere verstedelijking. Het aantal op- en afritten langs de N49/A11 wordt beperkt om de verstedelijkingsdruk die deze as zou kunnen genereren, tegen te gaan.

3.3.3. DEELSTRUCTUREN

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR - KLEINSTEDELIJK GEBIED

De gewenste nederzettingsstructuur stelt volgende doelstellingen voorop:

- Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden;
- Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies;
- De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten;
- De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen.

De invloedssfeer van het kleinstedelijk gebied Beveren is grotendeels beperkt tot (de dorpen in) de eigen fusiegemeente. De ontwikkelingen in de Waaslandhaven beïnvloeden echter in belangrijke mate de ontwikkelingen in het stedelijk gebied Beveren. De gewenste rol van Beveren omvat volgende elementen.

- Binnen het E17-netwerk is voor Beveren vooral een woonfunctie weggelegd. De ontwikkeling van voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. Bijkomende woonmogelijkheden moeten worden voorzien in de bestaande woonconcentraties, waaronder het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele. Hierbij moet het hiërarchisch verschil tussen de kernen op vlak van voorzieningenniveau worden bewaard en versterkt.
- Een concurrentiële ontwikkeling t.o.v. Antwerpen en/of Sint-Niklaas is niet wenselijk.

Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het netwerk of in de Waaslandhaven opgevangen. In beperkte mate kunnen in het stedelijk gebied kantoorfuncties (bv. afgeleide dienstenfuncties t.o.v. de Waaslandhaven) opgevangen worden.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakingsproces van Beveren zijn: de spoorlijn, de stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Beveren en Sint-Niklaas, het woongebied Beveren-Melsele, de grote aaneengesloten openruimtegehelen. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren is nog lopende (fase startnota). De afbakening van het kleinstedelijk gebied 'Beveren' zal toelaten om binnen de contour een stedelijk gebiedbeleid te voeren om de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, ontspannen, ...) op te vangen.

GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de economische knooppunten, de plaatsen waar het wenselijk is economische ontwikkelingen te concentreren, bindend geselecteerd. Beveren werd geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Beveren is als economisch knooppunt gelegen in het E17-netwerk dat een niet onbelangrijke rol vervult binnen de Vlaamse Ruit. De economische knooppunten die hier gelegen zijn vervullen eveneens een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor het Noordelijk Openruimtegebied en het Oostelijk Rastergebied.

Verdere ontwikkelingen in Beveren mogen niet concurrentieel zijn met deze in Antwerpen of Sint-Niklaas. Naast de beperkte ontwikkeling van kantoor- en dienstenfuncties (i.f.v. de haven) in het stedelijk gebied kunnen ook bedrijfseconomische ontwikkelingen met een woonondersteunend karakter in het stedelijk gebied gesitueerd worden. Verder kan Beveren een belangrijke rol vervullen in het opvangen van economische ontwikkelingen die zich nu perifeer langs de E17 voordoen. Een goede ontsluiting van dit kleinstedelijk gebied naar de E17 is wenselijk om de kleinstedelijke functie in het netwerk te kunnen vervullen.

GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

De gewenste toeristisch-recreatieve structuur stelt volgende doelstellingen voorop:

- Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie;
- Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie;
- Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking;
- Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken;
- De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk – functioneel belang.

Bundeling en concentratie van toeristisch-recreatieve infrastructuur zijn de algemene principes voor het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat:

- Bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur gesitueerd wordt in gebieden van primair toeristisch belang;
- Bijkomende laagdynamische infrastructuur met een beperkte omvang kan worden gesitueerd
 - nabij de kernen in het buitengebied;
 - in toeristisch-recreatieve netwerken;
 - langs en in functie van het toeristisch-recreatief hoofdnetwerk.
- Voor de bestaande toeristisch-recreatieve knooppunten de verdere ontwikkeling onderzocht wordt, in overeenstemming met de visie op de ontwikkeling van de omgeving;

- Nieuwe toeristisch-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau slechts ontwikkeld worden in stedelijke gebieden en gebieden van primair toeristisch-recreatief belang.

Bundeling van voorzieningen wordt ondersteund vanwege:

- De functionele meerwaarde die ontstaat door wisselwerking tussen het toerisme en de andere voorzieningen in de nederzettingkernen;
- Het belang van recreatieve voorzieningen in de directe nabijheid, voor een aangename, leefbare woonomgeving;
- Het voorkomen van de morfologische en functionele aantasting van openruimtegebieden.

In Oost-Vlaanderen worden met betrekking tot recreatie en toerisme gebiedsvormige, lijnvormige en puntvormige beleidscategorieën onderscheiden:

- De gebiedsvormige beleidscategorieën zijn de toeristisch-recreatieve netwerken, de toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden en de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang;
- De lijnvormige beleidscategorie vormt het toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk, waarin de lijnelementen op een kwaliteitsvolle manier ontwikkeld en uitgebreid worden;
- De puntvormige beleidscategorieën omvatten de dagrecreatieve knooppunten, de verblijfs-recreatieve knooppunten en de natuur- en landschapsknooppunten.

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn gebieden waar verdere ondersteuning wenselijk is. Ze bieden mogelijkheden voor de ontwikkeling en/of bundeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur.

De gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn alle stedelijke gebieden, het E17-netwerk, de specifieke economische knooppunten en het provinciaal domein Puyenbroeck met de omgeving in Wachtebeke – Lochristi-Lokeren.

Beveren behoort tot een gebied van primair toeristisch-recreatief belang.

GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR

In het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden de wegen met een bovenlokale verzamel- en/of verbindingsfunctie (cf. secundaire wegen) geselecteerd. Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (= verzamel functie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen die wegen (= toegang even). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

In Beveren komen o.a. volgende selecties voor:

- N70 als secundaire weg II: N47 (Lokeren) – N41 (Sint-Niklaas), en van R42 (Sint-Niklaas) – N485 (Beveren):
 - verzamelen van verkeer van het E17-netwerk, meer in het bijzonder van delen van kleinstedelijk gebied Lokeren en woonkernen en hoofddorpen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet en naar de resp. stedelijke gebieden.
- N450 als secundaire weg II: van N70 (Beveren) tot Nx (te ontwerpen primaire parallelweg A11/N49)
 - verzamelen verkeer uit kleinstedelijk gebied Beveren – Melsele naar A11/N49 en Waaslandhaven; aandacht voor doortocht Melsele.
- N70 als secundaire weg III: N41 – R42 (te Sint-Niklaas), en N485 (Beveren) - provinciegrens Antwerpen:
 - 'hoofdstraat' binnen het stedelijk netwerk, met een wegverkeersfunctie, nevens geschikt aan de functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; - bijzondere aandacht naar inrichting als OV-as en langzaam-verkeersas.

Openbaar vervoer

Het station te Beveren wordt aangeduid als knooppunt van regionaal niveau. Het station is een tussenknoop op de spoorlijn en vormt geen knooppunt in het spoorwegennet. Binnen de NMBS-structuur wordt het station dan ook aangeduid als lokaal station. Wegens de ligging in het stedelijk gebied dient het station dan ook opgewaarderd te worden. De status moet minstens deze van interstedelijk station benaderen.

De N70 Sint-Niklaas, en Beveren – Antwerpen heeft volgende openbare busvervoersassen:

- lijn 75 (Sint-Niklaas – Belsele – Heesdonk – Lokeren),
- lijn 77 (Sint-Niklaas – Zwembad – Heesdonk – Lokeren),
- lijnen 81 tot en met 86 (Sint-Niklaas en/of Beveren – Antwerpen).

Fietsroutenetwerk

In opdracht van het Vlaams Gewest, worden door de Vlaamse provincies verbindende functionele fietsroutenetwerken op provinciaal niveau opgemaakt. Deze netwerken verbinden fietskernen en attractiepolen en zijn in eerste instantie bestemd voor (boven)lokaal woonwerk, woon-school en woon-winkelverkeer, terwijl recreatief medegebruik steeds mogelijk is. Alle openbaarvervoerknooppunten worden meegenomen bij de opbouw van de netwerken.

In Beveren zijn volgende bovenlokale functionele fietsnetwerken gelegen:

- F41 Zelzate – Antwerpen: via Gentse Haven, Beveren, Haven van Antwerpen,
- F425 Beveren Waas – Waaslandhaven,
- F4 Antwerpen – Gent: via Beveren – Sint-Niklaas.

3.3.4. TWEEDE PARTIËLE HERZIENING

Het addendum - tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 juli 2012 door de minister goedgekeurd.

De provinciale beleidsopties worden gedeeltelijk herzien en aangevuld in functie van actuele en prioritaire knelpunten en potenties. De tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen omvat vooral wijzigingen op het vlak van wonen en bedrijvigheid. In een latere herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen zal voor een aantal aspecten diepgaander onderzoek en evaluatie nodig zijn en afstemming gebeuren met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

3.4. BELEIDSPLAN RUIMTEPROVINCIE OOST-VLAANDEREN (IN OPMAAK)

De provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Deze nieuwe visie dient tegemoet te komen aan de huidige maatschappelijke en ruimtelijke trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, globalisering, bevolkingsgroei en migratie, schaarse grondstoffen, het mobiliteits- en energievraagstuk, nieuwe technologieën etc.

Volgende fasen worden doorlopen om te komen tot een nieuw provinciaal Beleidsplan Ruimte:

1. Voorbereidende fase;
2. Opmaak conceptnota: februari tot mei 2019;
3. Raadpleging publiek en adviesvraag over conceptnota: 16/09/2019 - 14/11/2019;
4. Voorontwerp beleidsplan: goedgekeurd op 07/04/2022
5. Voorlopige vaststelling ontwerp beleidsplan;
6. Openbaar onderzoek;
7. Definitieve vaststelling.

De Provincieraad besliste op 6 september 2023 om de voorlopige vaststelling van het ontwerp beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' in te trekken. Dit heeft als gevolg dat er wordt teruggevallen op het voorontwerp beleidsplan.

STRATEGISCHE VISIE ZOALS OPGENOMEN IN DE CONCEPTNOTA

De provincie werkt naar een ruimtelijk beleid waarin de ruimte op een slimme manier ingezet wordt om tegen 2050 te beschikken over een klimaatgezonde en kwalitatieve leefomgeving. Hiervoor is een ommekeer noodzakelijk op verschillende vlakken (wonen, open ruimte, mobiliteit, energie en economie). De strategische visie (zoals opgenomen in de conceptnota) is de drager van dit ruimtelijk beleid dat de provincie tot 2050 wil voeren.

In deze strategische visie verwoorden we acht waarden, vier ruimtelijke principes en vijf werkvelden. In de conceptnota worden deze steeds gestaafd met illustraties.

Acht waarden

De strategische visie moet zowel het hoofd bieden aan huidige beleidsuitdagingen, als een goede gids zijn bij het aangaan van toekomstige uitdagingen en trends die vandaag nog niet gekend zijn. Om een grondig antwoord te formuleren, grijpt deze strategische visie terug naar de essentie van het ruimtelijk beleid: het realiseren van fundamentele waarden. Het eerste deel van deze strategische visie bundelt daarom acht kernwaarden waar de Provincie vanuit haar ruimtelijk beleid uitvoering aan wil geven.

De acht kernwaarden zijn:

1. Gezondheid en veiligheid;
2. Kwaliteit en comfort;
3. Klimaatgezond;
4. Identiteit en authenticiteit;
5. Autonomie en robuustheid;
6. Welvaart;
7. Rechtvaardigheid;
8. Sociale cohesie en inclusie.

Deze acht kernwaarden hebben allen een doorwerking in de ruimte.

Vier ruimtelijke principes

Verder worden er ruimtelijke principes vooropgesteld die de acht kernwaarden (en bijhorende illustraties) omzetten in een concreet toetsingskader.

Volgende vier ruimtelijke principes staan hierin centraal:

1. Nabijheid en bereikbaarheid:
 - o Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten.
 - o De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocatie
2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
 - o De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
 - o Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
 - o Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
3. Ecosysteemdiensten versterken:
 - o Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
 - o Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
 - o Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
4. Maatschappelijke betaalbaarheid:
 - o Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
 - o Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

Door dit toetsingskader te gebruiken bij alle ruimtelijke dossiers die op de tafel van de provincie komen te liggen, is de doorwerking van de kernwaarden in het beleid gegarandeerd. Wanneer een project aan de vier ruimtelijke principes beantwoordt, komt het impliciet ook tegemoet aan de acht waarden.

Vijf werkvelden

Tot slotte legt de provincie uit hoe ze uitvoering wil geven aan de inhoudelijke ambities en haar bijhorende attitudes. Naast het verdedigen van de bovenlokale belangen, zal ook ingezet worden op het ondersteunen van lokale initiatieven en behoeften, en het bundelen van krachten over administratieve en institutionele grenzen heen.

Dit wordt gekaderd in vijf werkvelden:

1. Ruimtelijke governance;
2. Sensibilisering en transitie management;
3. Sterke gebiedsgerichte benadering;
4. Instrumenten en hefboomen;
5. Realisatiegericht aan de slag.

3.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEVEREN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Beveren¹⁵ geeft de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur in de gemeente weer.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt de ruimtelijke structuur uitgewerkt aan de hand van deelruimten en deelstructuren, net zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen.

In wat volgt worden de relevante elementen aangehaald met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente Beveren. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd echter opgemaakt in de periode 2006-2007 en is dus deels gedateerd. Onderstaande bepalingen dienen ook in die zin gelezen te worden.

3.5.1. INFORMATIEF GEDEELTE

BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR

De gemeente beschikt over verschillende zones voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. De meeste zones voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO situeren zich rond en in het verstedelijkte gebied Beveren-Melsele. Het betreft de bedrijventerreinen Gasdam (ca. 14ha), LU (ca. 20ha), Kruisstraat en Doornpark. Dit laatste is het grootste van de vier (het beslaat momenteel bijna 45ha) en is nog in volle expansie.

¹⁵ Goedgekeurd d.d. 28/09/2006 door de bestendige deputatie van de provincie.

BESTAANDE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Toerisme en recreatie wordt steeds meer een activiteit van economisch belang en economische potenties. Dit maakt dat voor een aantal gebieden het een stuwende activiteit wordt waar heel wat tewerkstelling aan vast hangt. Voor de gemeente Beveren zijn de toeristisch-recreatieve activiteiten ook belangrijk voor de open ruimte, een belang dat naar de toekomst alleen maar zal toenemen, gelet op de troeven die de gemeente op dit vlak bezit.

De gemeente Beveren telt één hotel op haar grondgebied, nl. Hotel Beveren op de Gentseweg 280. Het is een goed uitgerust hotel met o.a. bar, restaurant, fietsenverhuur, speeltuin e.d.

BESTAANDE LIJNINFRASTRUCTUUR

Wegennet

De gemeente Beveren wordt doorkruist door drie snelwegen: de E17 Antwerpen/Gent, de E34 (N49) Antwerpen/Knokke en de R2 die via de toltunnel (Liefkenshoektunnel) een kortere verbinding op de ring van Antwerpen maakt.

Via de secundaire weg type III, N70 Antwerpen/Sint-Niklaas wordt de stedelijke hoofdruimte Beveren-Melsele verbonden met de ontsluitingsassen naar de hoofdwegen. Richting E34 is dit de Melseledijk (N450) en richting E17 staat de Krijgsbaan (N419) en de Zandstraat – Bergstraat (N485) via Haasdonk voor de verbinding in.

De N70 vormt daarnaast nog de lokale verbinding naar Zwijndrecht en Sint-Niklaas. Daar er bovendien ook lokaal verkeer zich op deze as voortbeweegt, maakt dat dit een drukke baan is en de nodige verkeersonveiligheid tot gevolg heeft. In het centrum van Beveren is de baan reeds verkeersveiliger heringericht.

De gemeentewegen kunnen als lokale wegen getypeerd worden.

Openbaar vervoer

Beveren wordt ontsloten door de spoorwegverbinding lijn 59 Gent - Antwerpen. Er is een station in Beveren en Melsele. Er stoppen enkel L-treinen. In de spits stoppen 2 tot 3 treinen per uur. De volgende buslijnen bedienen Beveren:

- Lijn 81: St.-Niklaas – Westakkers – Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 82: St.-Niklaas - Haasdonk - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 83: Doel – Kieldrecht – Kallo – Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 84: Doel - Kieldrecht - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 85: St.Gillis Waas - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 89: Doel - Kieldrecht - Kallo –Antwerpen L.O.

In de stedelijke hoofdruimte rijden bijna alle lijnen langs de hoofdassen zijnde de N70 en de N450.

Fietsinfrastructuur

De gemeente Beveren wil zoveel mogelijk veilige en comfortabele en korte fietsroutes aanbieden. Men wil een netwerk opbouwen bestaande uit fietspaden, rustige straten en voetwegen waarlangs fietsers zich veilig kunnen voortbewegen. Basis hiervoor is o.a. het provinciaal fietsroutenetwerk.

Langs de N70 zijn wel fietspaden voorzien. Deze zijn echter buiten het centrum van Beveren oncomfortabel en niet echt veilig. Er zijn ook geen veilige oversteekmogelijkheden aanwezig.

3.5.2. RICHTINGGEVEND GEDEELTE

GEWENSTE RUIMTELIJK ECONOMISCHE STRUCTUUR

Beveren heeft als kleinstedelijk gebied naast de taakstelling inzake regionale bedrijvigheid, ook de taak om te voorzien in de noden van de lokale bedrijvigheid.

Voor de planperiode 2005-2007 zijn er binnen de bestaande bedrijfszone (cf. gewestplan) (Doornpark, LU, Gasdam) nog voldoende reserves aanwezig om de totale ruimtevrage voor vestiging binnen een lokaal bedrijventerrein op te vangen.

Het bedrijfsgebied Doornpark beschikt over voldoende potenties voor een verdere uitbouw als lokale bedrijfszone:

- De zone Doornpark beschikt nog over een reserve van +/- 15ha bedrijfsgebied volgens de gewestplanbestemming. Een deel van deze gronden is in eigendom van het gemeentebestuur. De realisatie van deze 3e fase Doornpark als lokaal bedrijventerrein wordt vooropgesteld. Een belangrijk deel van deze fase dient om niet regulariseerbare zonevreemde bedrijven de kans te geven om zich naar het Doornpark te herlocaliseren.
- Voorwaarde voor het aansnijden van de niet ontwikkelde terreinen is de realisatie van een betere ontsluiting.
- Omwille van landschappelijke redenen is een verdere uitbreiding in noordelijke richting aan de overzijde van de Boerenstraat niet wenselijk. Een uitbreiding in westelijke richting wordt niet weerhouden, omdat deze uitbreiding plaats vindt in het reserveringsstracé van de R2. Het tracé van de R2 wordt als grens behouden.

GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Onderstaande ruimtelijke principes vormen het uitgangspunt voor de gewenste ontwikkeling van de toeristisch recreatieve structuur:

- Toeristisch-recreatieve voorzieningen afstemmen op de schaal van de omgeving;
- Toeristisch-recreatieve voorzieningen gebruiken als identiteitsversterkend element;
- Toeristisch-recreatieve voorzieningen bundelen tot een netwerk.

In het richtinggevend gedeelte wordt voor de verblijfsrecreatie volgende visie opgesteld: De huidige verblijfsrecreatieve mogelijkheden (Hotel Beveren, jeugdcentrum Prosperpolder, weekendverblijven in zone Westakkers) kunnen worden behouden. Gelet op de draagkracht en de schaal van hun omgeving is een verdere uitbreiding of intensivering van deze activiteiten niet gewenst.

De opmaak van het RUP Hotel Van der Valk te Beveren is niet in tegenspraak met de bepalingen uit het GRS van Beveren. Het aangevraagde planologisch attest is slechts een voorafname op de bepalingen opgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:

- het richtinggevend gedeelte: 2.3.3 Ontwikkelingsmogelijkheden voor de zonevreemde handel en horeca-activiteiten: 2.3.4 Ontwikkelingsmogelijkheden voor zonevreemde handel en horeca-activiteiten (pag. 58)
Via het ruimtelijk structuurplan kunnen tevens voorstellen worden ontwikkeld om de problematiek van de zonevreemde handelszaken en horeca-activiteiten op te lossen. De gebiedsgerichte visie wordt ook hier als basis genomen voor de ontwikkelingsperspectieven van de vergunde zonevreemde activiteiten. Dit heeft volgende consequenties:
 - *mits verzoenbaar en integreerbaar in de omgeving kunnen voor handels- en horecazaken gelegen in (aansluiting met) woonkernen en -korrels beperkte tot ruime uitbreidingsmogelijkheden en zelfs nieuwe initiatieven (in bestaande gebouwen) overwogen worden;*
 - *bestaande vergunde activiteiten in woonlinten en in landbouwgebied kunnen behouden worden, mits goede integratie in de omgeving; nieuwe initiatieven zijn ongewenst, met uitzondering van initiatieven (in bestaande gebouwen) die geënt zijn op het toeristisch-recreatief netwerk;*
 - *de activiteiten gelegen in het kwetsbaar openruimtegebied worden best afgebouwd.*
- het bindend gedeelte: Acties: 3.1 Op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen: onder rubriek 'Bedrijvigheid en handel' staat als punt 6. Opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor zonevreemde handel en recreatie (pag. 4).

Het deelrup Van der Valk Beveren als onderdeel van het RUP 'Zonevreemde recreatie en horeca' werd uit de RUP-procedure gesloten bij beslissing van het CBS 19 september 2016. Het RUP 'Hotel Beveren' werd hierdoor 'on hold' gezet tot na de afgifte van een gunstig planologisch attest op 29 mei 2018. Door het indienen van een nieuw planologisch attest voor dezelfde site begin 2019, bleef het RUP Van der Valk Hotel Beveren 'on hold' staan tot na een nieuwe beslissing van de gemeenteraad. Op 17 december 2019 verleende de gemeenteraad een voorwaardelijk gunstig planologisch attest voor het hotel. De procedure voor de opmaak van een RUP voor het hotel Van der Valk kon, in het kader van dat planologisch attest, opgestart worden.

GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR

Hoofd- en primaire wegen zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), secundaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Oost-Vlaanderen (RSPO). De gemeente is bevoegd voor de categorisering van de lokale wegen en heeft deze reeds vastgelegd in het goedgekeurde mobiliteitsplan (zie 3.7 mobiliteitsplan Beveren).

Selectie lokale wegen

- Lokale wegen type I (lokale verbindingsweg)
 - Bestaande parallelweg N49/ E34 tussen Sint-Gillis-Waas en N451;
 - N451 tussen Sint-Niklaas en Kieldrecht;
 - N419 tussen E17 en Kruikebe;
- Lokale wegen type II (gebiedsontsluiting centrum)
Lokale weg type III (erftoegangsweg): In de gemeente worden alle overige wegen geselecteerd als lokale weg, type III. Het gaat vooral over de woonstraten en de landelijke wegen. Sluipverkeer zal er worden ontmoedigd.
- Toegangen tot het kleinstedelijk gebied: N70 - Doornstraat, N70 - Grote Heidestraat, Vijfstraten, N70 - Van Beverenlaan, N70 - Kasteeldreef - Gravendreef, N70 - Viergemeet, N70 - Torenstraat - Spoorweglaan, N70 - Burggravenstraat - Snoeckstraat, N450 - Dambrugstraat, N450 - Gaverlandstraat, N450 - Fazantenlaan, N450 - Brielstraat, Koolputstraat - Gaverlandstraat, Leurshoek, Glazenleeuwstraat - Labytstraat - Klapperstraat, Elzestraat, Lindenlaan - Steensensstraat

Lokale fietsroutes

Waar de bovenlokale routes deel uitmaken van een bovengemeentelijk netwerk, vormen de lokale routes een verfijning op lokaal vlak, waarbij alle woongebieden en lokale attractiepolen verbonden worden. In volgende straten worden fietspaden aangelegd:

- Bergstraat (N485) (Haasdonk - Kruikebe)

- Gaverlandstraat
- Spoorweglaan
- Burggravenstaat – noordelijk deel Kalishoekstraat
- Bosdamlaan – P. Stautstraat
- Elzestraat – P. Steenssensstraat
- Grote Heidestraat

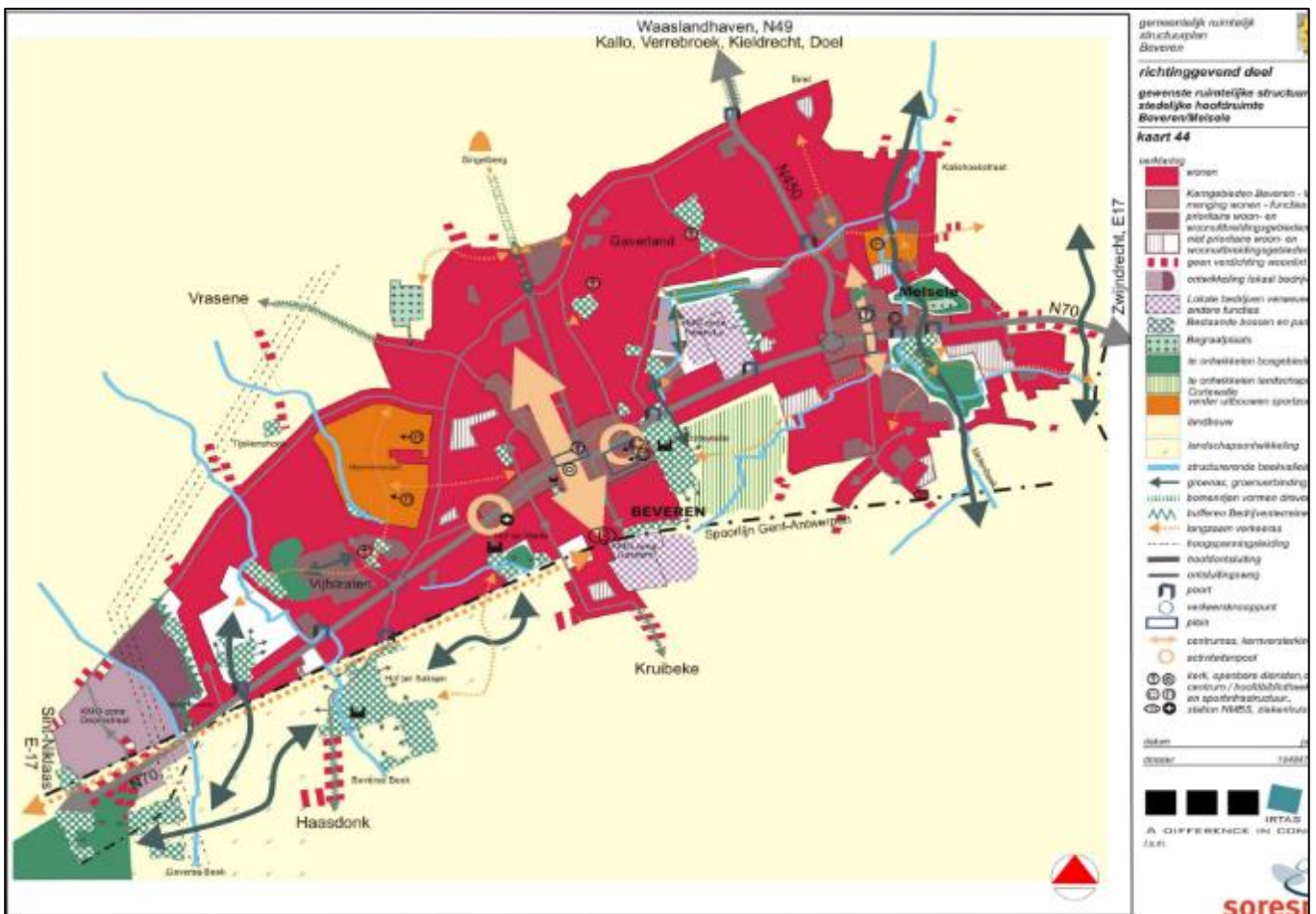
Uiteindelijk moet ook elke woonstraat in Beveren een veilige fietsstraat worden.

3.5.3. DEELRUIMTE STEDELIJKE HOOFDRUIMTE BEVEREN-MELSELE

De stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is een gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelvoudigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminnendam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatieruimten; bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark en de voormalige LU-terreinen, ...

De concepten zijn:

- Stedelijk gebied met 2 ontwikkelingspolen: De stedelijke hoofdruimte is een gebied met grote dynamiek. Beveren en Melsele vormen de twee kerngebieden voor wonen, bedrijvigheid en voorzieningen met de N70 als hoofdstraat.
- Selectief verdichten van het stedelijk gebied: Het stedelijk gebied heeft een taakstelling inzake wonen en bedrijvigheid. Naast het versterken van de stedelijke woongebieden moet de kwaliteit van het oudere woningbestand verbeterd worden.
- Uitbouwen van een gedifferentieerd bedrijfsbeleid: De werkgelegenheid zal in de gemeente Beveren verder gestimuleerd worden. Dit betekent het uitbouwen van bedrijfsactiviteiten met aandacht voor de ruimtelijke, verkeerskundige en milieuhygiënische randvoorwaarden. Het optimaliseren en versterken van bestaande bedrijfsterreinen vormt een belangrijk uitgangspunt.
- Beveren – Melsele verkeersleefbaar houden: De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen wordt vandaag gehypothecerd door de verkeersoverlast; mede het gevolg van de congestie op de E17. De bestaande verkeers- en vervoersstructuur dient te worden geoptimaliseerd. Dit noopt tot een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het stedelijke woongebied en de verschillende voorzieningen. Daarnaast dienen de bedrijfsgebieden goed ontsloten te worden richting hoofdwegenet, zonder dat de woongebieden hiervan te veel hinder ondervinden.



3.5.4. BINDEnde BEPALINGEN

In het GRS van Beveren wordt in de bindende bepaling volgende elementen opgenomen:

- Op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen:
 - Bedrijvigheid en handel: 6. Opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor zonevreemde handel en horeca.
- Te realiseren projecten
 - Bedrijvigheid: 13. Gefaseerde afwerking van lokaal bedrijventerrein Doornpark
 - Lijninfrastructuur: 17. Herinrichting of verdere verbetering van doortochten (in samenwerking met wegbeheerder):
 - N70 (Beveren/Melsele)
 - N450 (Melsele)
 - N450 (Kallo)
 - N451 (Vrasene-Kieldrecht)
 - N485 (Haasdonk)

3.6. BESTEMMINGSPANNEN

BESTEMMINGS- & RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN HET PLANGEBIED
GEWESTPLAN	Sint-Niklaas – Lokeren (KB 07/11/1978 en latere wijzigingen): <ul style="list-style-type: none"> • Woongebied • Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen • Bufferzones 	Sint-Niklaas – Lokeren (KB 07/11/1978 en latere wijzigingen): <ul style="list-style-type: none"> • Woongebied • Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen • Bufferzones
BPA/ APA	Geen	Geen
GEWESTELIJK RUP	Geen	Geen
PROVINCIAAL RUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Beveren' (opgeschort 09/2023)	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Beveren' (opgeschort 09/2023t)
GEMEENTELIJK RUP	Geen	Geen

3.6.1. GEWESTPLAN







Het plangebied wordt volgens het gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren (KB 07/11/1978 en latere wijzigingen) aangeduid als woongebied, bufferzone en gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen.

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. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen moeten echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
- De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard.
- De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgedebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

Het plangebied wordt evenals ontsloten door de bestemming 'woongebied' in het oosten en zuiden, 'bufferzone' in het noorden en 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen' in het westen.



	Woongebied
	Gebied voor ambachtelijke bedrijven en voor kleine & middelgrote ondernemingen
	Agrarisch gebied
	Militair domein
	Bufferzone
	Parkgebied

Uittreksel van het gewestplan (Geopunt, juli 2021)

3.6.2. PRUP AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED BEVEREN

De provincie Oost-Vlaanderen werkt samen met de gemeente Beveren aan de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren. De provincie bepaalt de grenzen van het stedelijk gebied en geeft aan waar groei, concentratie en verdichting wenselijk zijn en waar niet. Het provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan (PRUP) 'Afbakening kleinstedelijk gebied Beveren' is in september 2023 voorlopig opgeschort.

3.7. MOBILITEITSPAN BEVEREN

3.7.1. MOBILITEITSPAN (2003)

Voor de opmaak van het mobiliteitsplan werd als voorbereidend onderzoek de knelpunten m.b.t. de mobiliteit in Beveren in kaart gebracht. Om oplossingen te kunnen bieden voor deze problemen werden er scenario's voor een duurzame mobiliteit opgebouwd. Deze dienen te voldoen aan volgende doelstellingen:

- De verkeersveiligheid verhogen;
- De verkeersleefbaarheid verbeteren;
- De bereikbaarheid in standhouden;
- De groei van de automobilititeit beheersen.

Het voorliggende beleidsplan stelt zowel een beleidsscenario voor als gewenste ontwikkelingen per werkdomein. In het actieprogramma worden de noodzakelijke acties en de uitvoering ervan vastgelegd.

HET BELEIDSSCENARIO: BEVEREN ANDERS MOBIEL

Het beleidsscenario wil de problemen die door het groeiende autoverkeer veroorzaakt worden, aanpakken door een beleid uit te bouwen dat een sterke groei van het aantal fietsers en openbaar vervoer gebruikers nastreeft.

Onder andere volgende voorbeelden worden opgelijst:

- Doortrekken sneltramlijn vanuit het centrum van Antwerpen naar Beveren¹⁶;

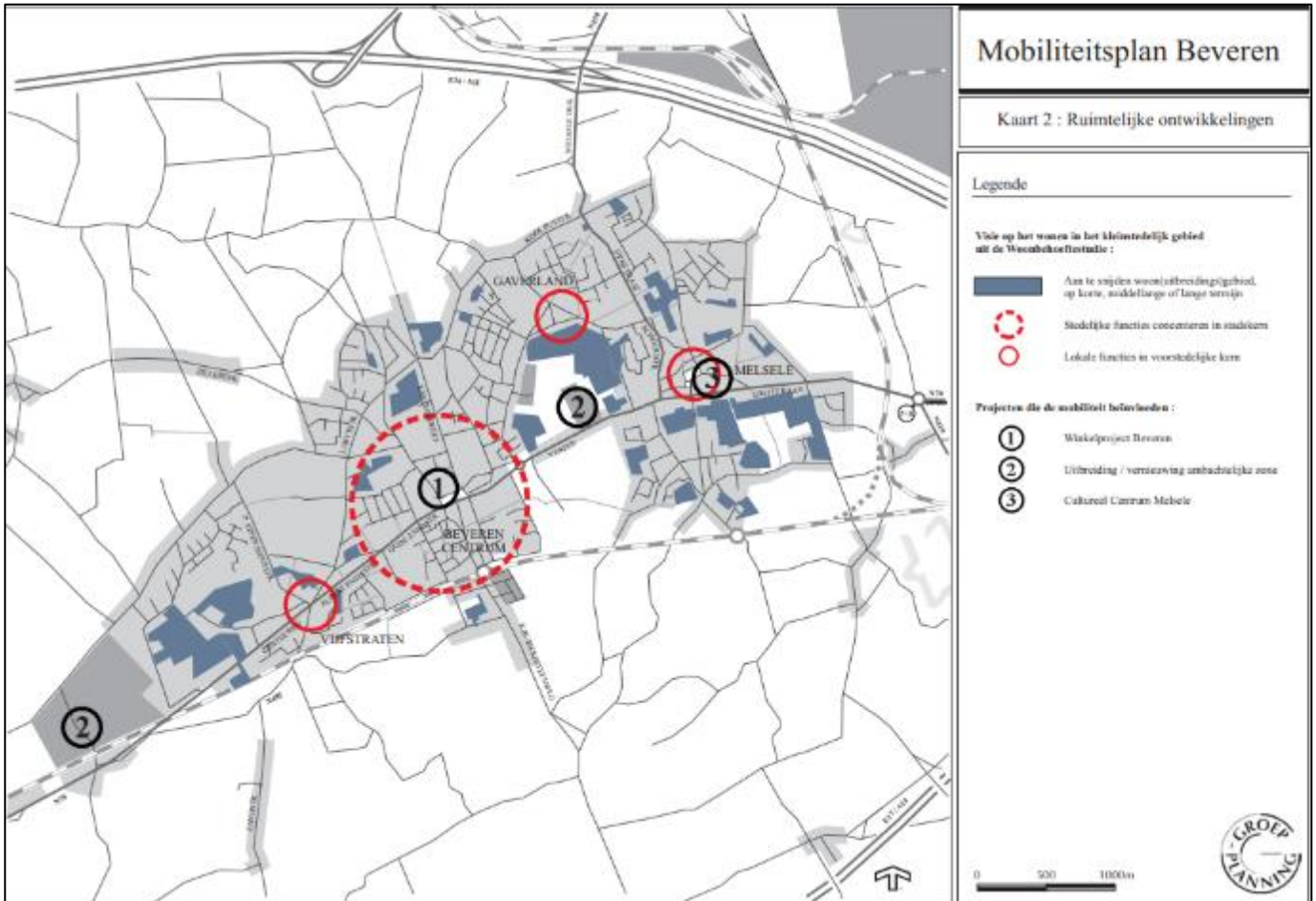
¹⁶ In Routeplan 2030 is een verlenging van de tramlijn van Melsele tot Beveren niet meer opgenomen.

- De uitbouw van een comfortabel en fijnmazig fietsroutenetwerk, in combinatie met een uitgebreid pakket flankerende maatregelen.

DE GEWENSTE ONTWIKKELINGEN PER WERKDOMEIN

De uitbreiding van het ambachtenpark Doornstraat heeft impact op de mobiliteit:

- Het ambachtenpark Doornstraat is momenteel in volle expansie. Wanneer zij voltooid is, zullen er ongeveer 1250 mensen tewerkgesteld zijn. Er zal er in de toekomst meer aandacht besteed moeten worden aan de multimodale ontsluiting van dit gebied.
- De KMO-zone sluit aan bij het kleinstedelijk gebied en ligt op fietsafstand voor de inwoners van dit gebied. De nog te realiseren bovenlokale hoofd fietsroute langsheen de spoorlijn Beveren – Sint-Niklaas zal het gebied doorkruisen en dus beter per fiets bereikbaar maken. De buslijn 81, die langs dit gebied rijdt, krijgt een halte op de N70 t.h.v. deze zone.



| Kaart 2 Ruimtelijke ontwikkelingen, Mobiliteitsplan Beveren, 2003

Het Beverse wegnennet wordt als volgt gecategoriseerd:

- Secundaire wegen III: Grote Baan – Vesten – Grote Markt – Oude Zandstraat – Albert Panisstraat – Gentseweg (N70) (Interne ontsluiting Beveren)
- Toegangen tot het kleinstedelijk gebied: N70 - Doornstraat, N70 - Grote Heidestraat, Vijfstraten, N70 - Van Beverenlaan, N70 - Kasteeldreef - Gravendreef, N70 - Viergemeet, N70 - Torestraat - Spoorweglaan, N70 - Burggravenstraat – Snoeckstraat, N450 - Dambrugstraat, N450 - Gaverlandstraat, N450 - Fazantenlaan, N450 – Brielstraat, Koolputstraat - Gaverlandstraat, Leurshoek, Glazenleeuwstraat – Labytstraat – Klapperstraat, Elzestraat – Lindenlaan – Steensensstraat

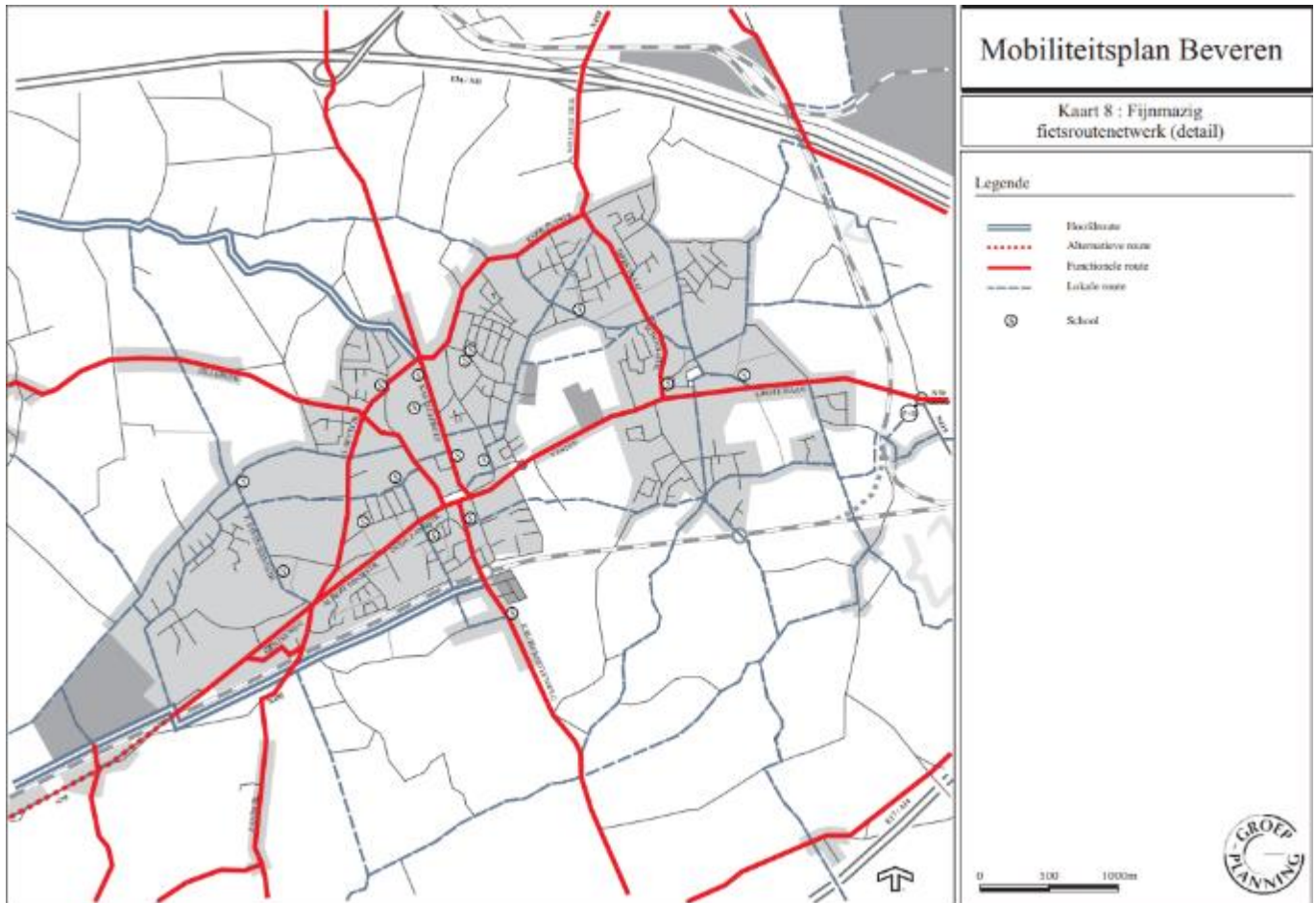
Enkele andere belangrijke elementen uit het mobiliteitsplan:

- De N70 krijgt een snelheidsregime van 70 km/u.
- De tramlijn zal doorgetrokken worden tot Beveren.
- De N70 werd als een secundaire weg III gecategoriseerd. Naast de verkeersfunctie heeft de N70 ook een belangrijke functie als drager voor fietsverkeer en openbaar vervoer.
- Er wordt nadruk gelegd op de uitbouw van een veilig, fijnmazig en aantrekkelijk fietsroutenetwerk. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk zal prioritair uitgevoerd worden.

- Lokale fietsroutes kunnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk verder verfijnen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen routes langs gecategoriseerde wegen en autoluwe verbindingen.

Ter hoogte van het plangebied ligt een lokale fietsroute dat een alternatief is voor een route langs een drukke verkeersweg:

- as Boerenstraat-Lindenlaan tussen Beveren, Nieuwkerken en Sint-Niklaas als alternatief voor de N70 (om te voorkomen dat sluipverkeer van deze route gebruik maakt, zullen de toegangen tot ambachtelijke zone Doornstraat voor gemotoriseerd verkeer doorgesneden worden).



| Kaart 8 Fijnmazig fietsroutenetwerk (detail), mobiliteitsplan Beveren, 2003

3.7.2. MOBILITEITSPLAN (2016)

Het mobiliteitsplan van 2003 werd verder verdiept en verbreed op 5 thema's:

- Trage wegen;
- Fietsnetwerken;
- Openbaar vervoer;
- Categorisering van wegen/zwaar vervoer;
- Parkeerbeleid.

UITBOUW DOORNPARK

De uitbreiding van het Doornpark in oostelijke richting wordt momenteel gerealiseerd. Vergeleken met het vorige beleidsplan, wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld door middel van een nieuwe weg vanaf de N70, aan de westkant van het bedrijventerrein. Deze weg kan dan via de bestaande Doornstraat toegang verlenen tot de site. Om te vermijden dat via de Boerenstraat en Lindenstraat een sluiproute parallel aan de N70 ontstaat, zullen maatregelen worden genomen (knip voor autoverkeer of circulatiemaatregelen zijn mogelijk). De nieuwe weg is tegelijk de aanzet van de nieuwe ontsluitingsweg richting E34, die ten noorden van Vrasene zal aantakken op de N451 – Provinciale Baan. De bestaande ontsluiting van het bedrijventerrein langs Doornpark naar de N70 kan dan worden geknipt ter hoogte van de spoorlijn, zodat hier de overweg kan worden geschrapt en de fietsroute langs de spoorlijn niet langer wordt gekruist door auto- en vrachtverkeer.



| Ontsluiting Doornpark – aanzet nieuwe weg richting E34 (Mobiliteitsplan Beveren, 2015)

CATEGORISERING KORTE TERMIJN

Ten opzichte van het beleidsplan uit 2003 zijn er een aantal wijzigingen wat betreft de categorisering van de lokale wegen. In het vorige beleidsplan waren er immers enkele wegen die geen categorisering hadden gekregen.

Lokale wegen type II hebben een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Lokale wegen type II ontsluiten een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Volgende straten werden geselecteerd als lokale wegen type II:

- Lindenlaan – Boerenstraat – Pastoor Steenssensstraat – Elzestraat – Grote Heidestraat: ontsluiting bestaande wijk en nieuw te ontwikkelen gebied (niet vermeld in vorig mobiliteitsplan)
- Doornpark – Doornstraat: ontsluiting bedrijventerrein

De overige straten zijn lokale wegen type III. 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, industriestraten.

LOKAAL FIETSNETWERK

Doornpark en Lindenlaan zorgen samen met een nieuw te creëren route voor de fietsontsluiting van het Doornpark en de nieuwe woonontwikkelingen ten oosten daarvan. De nieuwe route kruist de nieuwe woongebieden, Grote Heidestraat en Middenheide om aan te takken op de Pastoor Steenssensstraat. Een derde route loopt over Klaveren Aas, Edgard Tinelstraat en Jef van Hoofstraat. Deze route loopt verder over Meerminnedam.

Veel woonstraten die niet tot het fietsrouten netwerk behoren worden opgenomen in een zone 30. Autoluwe lokale routes maken grotendeels gebruik van groene rustige wegen. Het is dus belangrijk dat zij bewegwijzerd worden en bij de kruising van deze lokale routes met drukker verkeersassen, is het van belang deze kruispunten te beveiligen.

STADSTRAM TOT BEVEREN CENTRUM

In het Masterplan Antwerpen¹⁷ is een verlenging van de stadstram vanaf de huidige eindhalte Melsele Krijgsbaan tot Beveren centrum voorzien. Hierdoor krijgt Beveren een rechtstreekse verbinding met Linkeroever, Antwerpen centrum, Antwerpen Centraal en verder naar Sport en Merksem. Er bestaan echter nog verschillende visies over waar de effectieve eindhalte van deze tramlijn zou moeten komen. Voorlopig zijn er drie mogelijke pistes als terminus:

¹⁷ In Routeplan 2030 is een verlenging van de tramlijn van Melsele tot Beveren niet meer opgenomen.

- De tramlijn keert kort na de Markt aan de Diederik Van Beverenlaan.
- De tram rijdt heel het centrum door tot aan het bedrijventerrein Doornpark.
- De tram rijdt tot aan de Markt van Beveren en slaat dan af naar het station van Beveren.

3.8. GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN

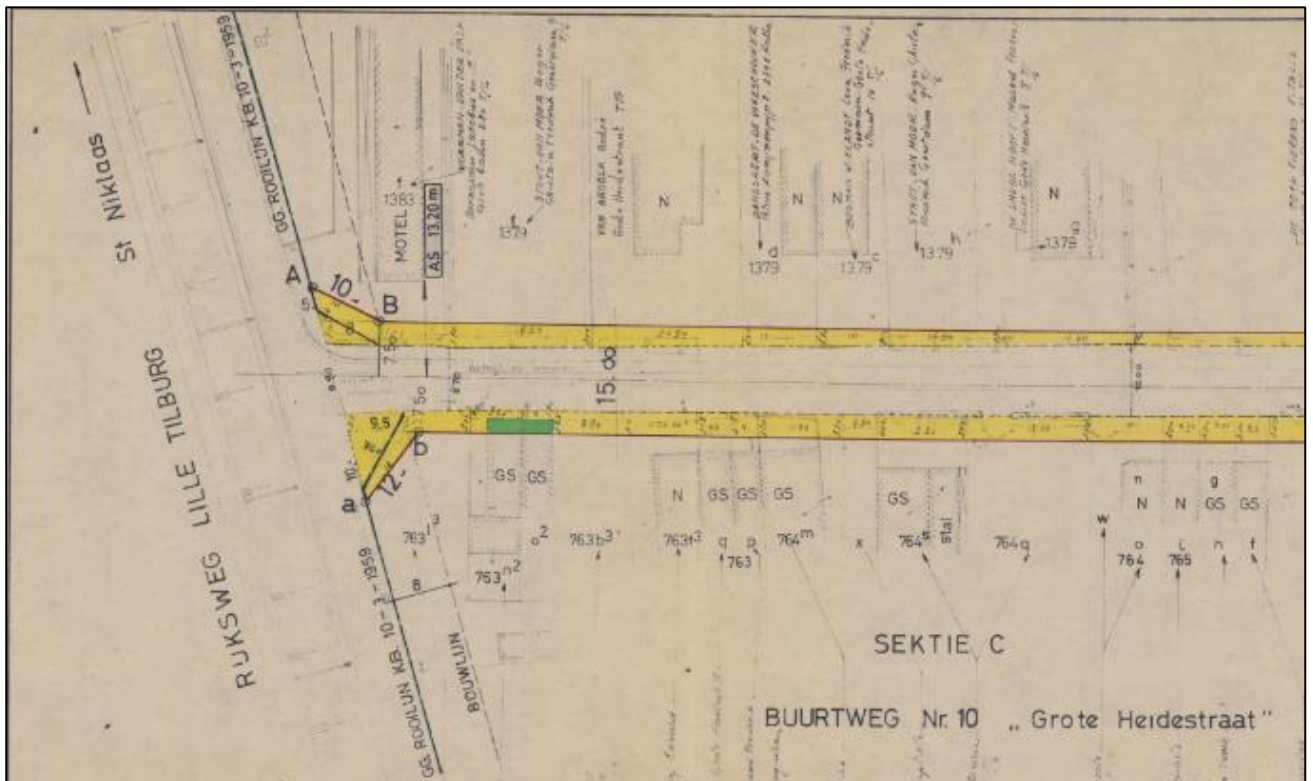
Volgende gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen zijn van toepassing:

- Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake openlucht recreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven (BVR. 08.07.2005);
- Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (BVR. 10.02.2023);
- Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake toegankelijkheid (BVR. 05.06.2009);
- Gewestelijk Stedenbouwkundige Verordening voor publiciteitsinrichtingen (BVR. 12.05.2023);

3.9. GEWESTELIJK STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING INZAKE BREEDBAND (BVR. 09.06.2017).ROOILIJNPLANNEN

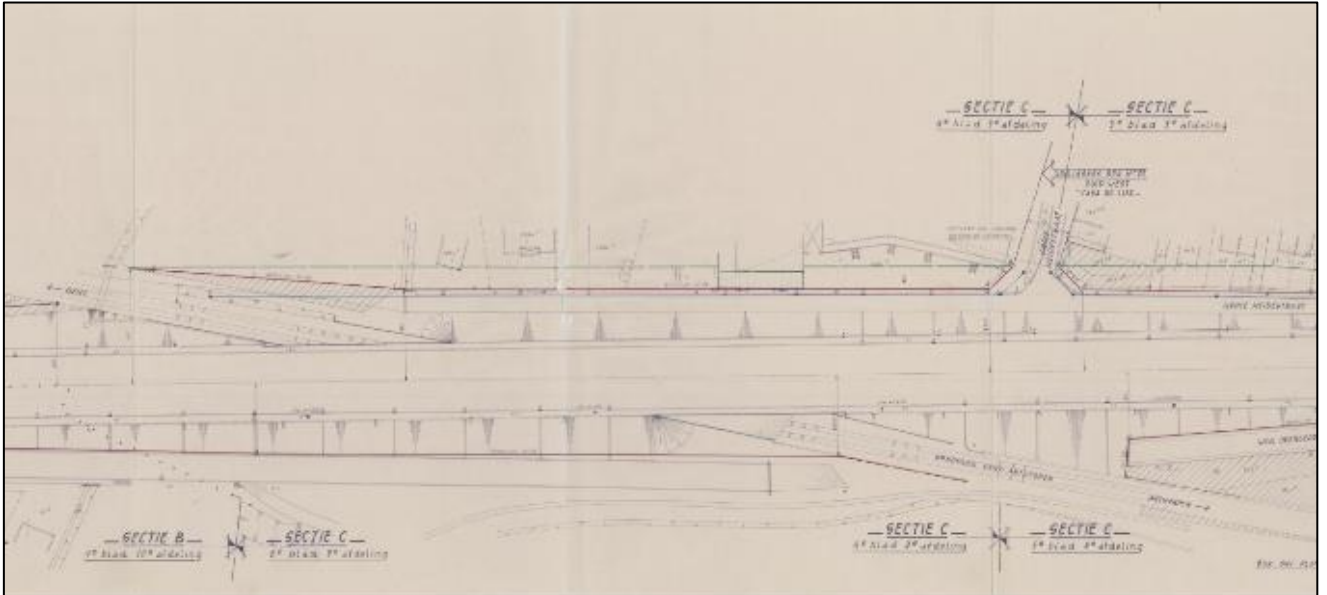
Gelegen aan de grens met het plangebied:

- Gemeentelijk rooilijnplan: Grote Heidestraat KB 18.12.1975



| Uitsnede uit rooilijnplan Grote Heidestraat (KB 18/12/1975)

- N70 (Gentseweg – A. Panisstraat – Vesten) KB 3.10.1959



| Uitsnede rooilijnplan N70 (KB 3/10/1959)

3.10. PLANOLOGISCH ATTEST (2018)

Op 1 september 2017 diende T. Van der Valk een aanvraag van een planologisch attest¹⁸ in bij de gemeente Beveren. Op 29 mei 2018 verleende de gemeenteraad van Beveren een gunstig planologisch attest aan Van der Valk Hotel Beveren NV voor hun bestaande vestiging langsheen Gentseweg 280 te Beveren.

Dit planologisch attest werd nadien vervangen door het planologisch attest van 2019.

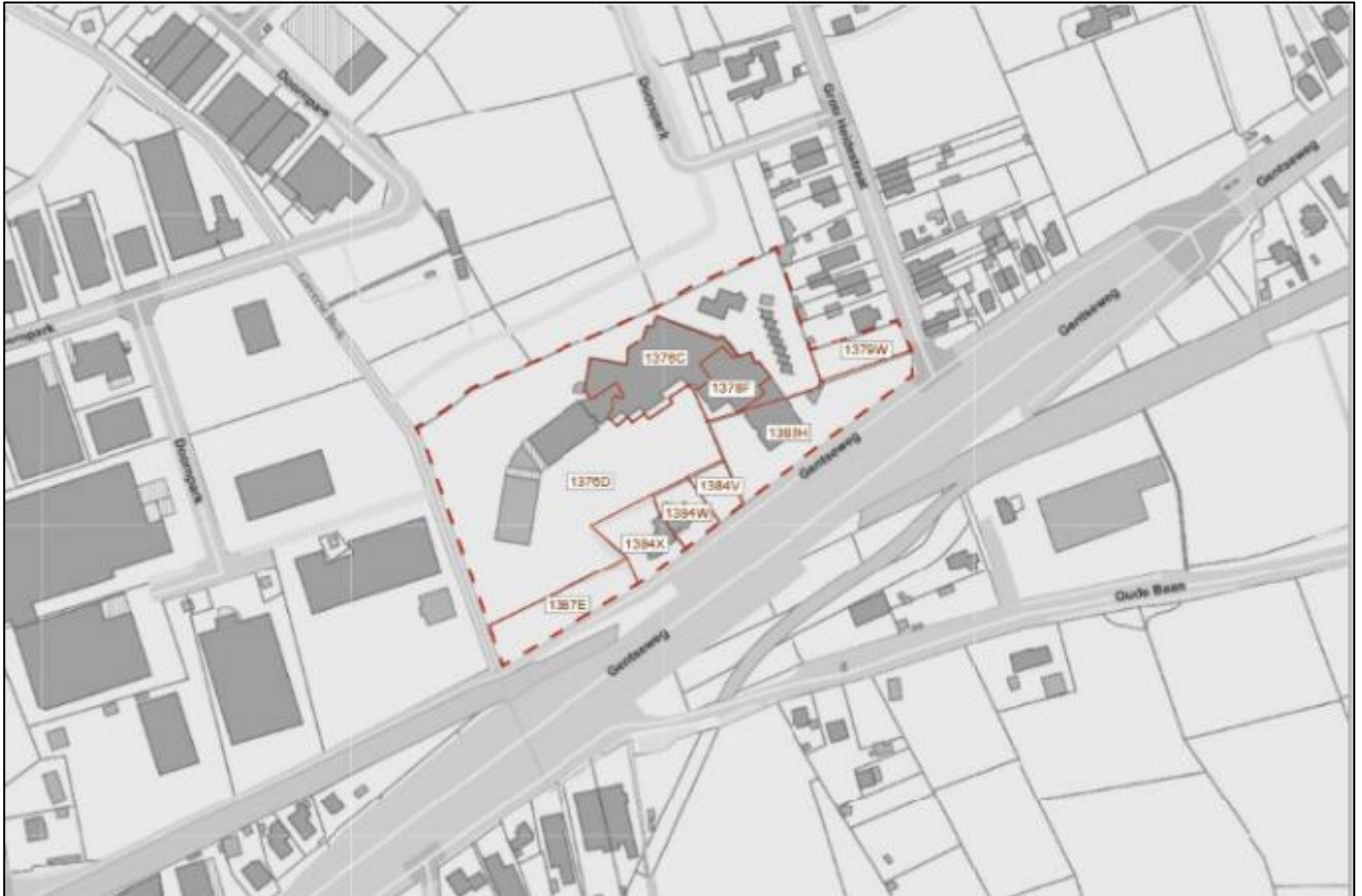
3.11. PLANOLOGISCH ATTEST (2019)

Op 29 januari 2019 diende T. Van der Valk een aanvraag van een planologisch attest in bij de gemeente Beveren.

De aanvraag had betrekking op volgend plangebied met volgende kadastrale perceelnummers:

Afdeling 3 Beveren-Waas 3, Sectie C, nummers 1376C, 1376D, 1378F, 1379W, 1383H, 1384V, 1384W, 1384X, 1387^E.

¹⁸ Met een aanvraag tot planologisch attest kan een bedrijf dat zonevreemd is of zonevreemd wil uitbreiden, aan de overheid vragen of zij een planwijziging wil overwegen. Het attest dat de overheid afgeeft, spreekt zich uit over het behoud en de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf en maakt duidelijk of er een planwijziging wordt opgestart of niet.



| Contour aanvraag planologisch attest

3.11.1. INHOUD PLANOLOGISCH ATTEST

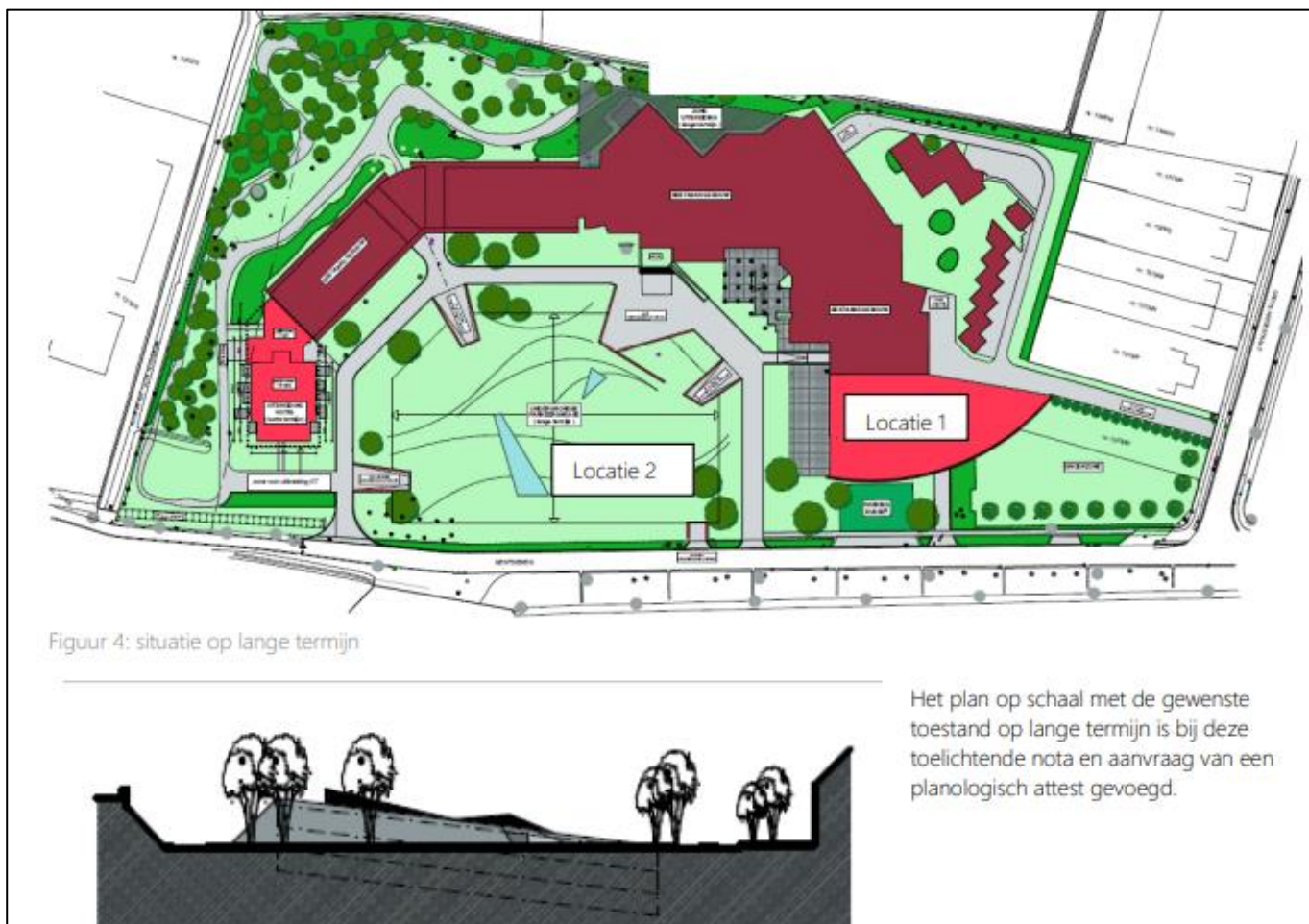
In de aanvraag wenst men graag volgende zaken te realiseren:

- Op korte termijn (2020):
 - Een uitbreiding van de hotelactiviteit met de bouw van een nieuwe vleugel in het westen van het plangebied. Deze uitbreiding voorziet 62 kamers in een 'hoteltoren' tot 7 bouwlagen hoog.
 - Er worden geen bijkomende parkeerplaatsen voorzien.



| Plan gewenste toestand korte termijn (Bron: aanvraag planologisch attest 2019)

- Op lange termijn (2025-2030):
 - Ombouwen en uitbreiden van een deel van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden.
 - Voorzien van parkeergelegenheid, centraal op de site. De parking zal een capaciteit hebben van 350, 450 of 500 parkeerplaatsen naargelang de resultaten van het MOBER.
 - Dit parkeergebouw zal zich deels ondergronds bevinden en via licht hellende vloeren aansluiten op het maaiveld van de voorliggende Gentseweg. Het talud van de N70 en het hoogste punt van het parkeergebouw zullen zich op dezelfde hoogte bevinden. Op die manier wordt het uitzicht op het talud van de N70 gemaskeerd en wordt een nieuw parkachtig hellend landschap gecreëerd in het centrale deel dat op het parkeergebouw gelegen is.



Figuur 4: situatie op lange termijn

Het plan op schaal met de gewenste toestand op lange termijn is bij deze toelichtende nota en aanvraag van een planologisch attest gevoegd.

| Plan gewenste toestand lange termijn (Bron: aanvraag planologisch attest 2019)

3.11.2. BESLISSING GEMEENTERAAD

Op 17 december 2019 verleende de gemeenteraad van Beveren een voorwaardelijk gunstig planologisch attest af aan Van der Valk Beveren nv, Gentseweg 280 te Beveren.

Volgende voorwaarden werden opgelegd:

- Er moet bijzondere aandacht zijn voor gans de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Er moet meer ingezet worden op fietsen en carpoolen. Tevens zou men moeten werken met parkeerwachters bij feesten;
- De parkeergelegenheid moet op eigen terrein maximaal opgevangen worden;
- De uitbreiding op korte termijn moet een landmark met architecturale ambitie zijn, dat is op deze locatie immers mogelijk;
- Na de realisatie van de plannen op korte termijn moet aansluitend overgegaan worden tot de afbraak van de woning en de oprichting van het parkeergebouw alvorens gestart kan worden met de realisatie van de lange termijn;
- Het MOBER zal herzien moeten worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag bij afbraak woning en oprichten parkeergebouw;
- De toegang voor leveringen langs de Grote Heidestraat kan enkel gerealiseerd worden, mits in acht name van flankerende maatregelen om de overlast voor de burelen tot een minimum te beperken.

3.12. BIJKOMENDE ALTERNATIEVEN D.D. NOVEMBER 2021

Om concurrentieel en innovatief/vernieuwend te blijven wenst het hotel steeds te evolueren en zijn aanbod aan te passen aan de toekomstige noden en cliënteel. Het hotel heeft in november 2021 bijkomende noden/vragen geformuleerd om zijn infrastructuur/gebouwen aan te passen en te verfraaien.

Volgende alternatieven zullen bijkomend, bovenop de aanvraag van het planologisch attest, in dit RUP worden onderzocht:

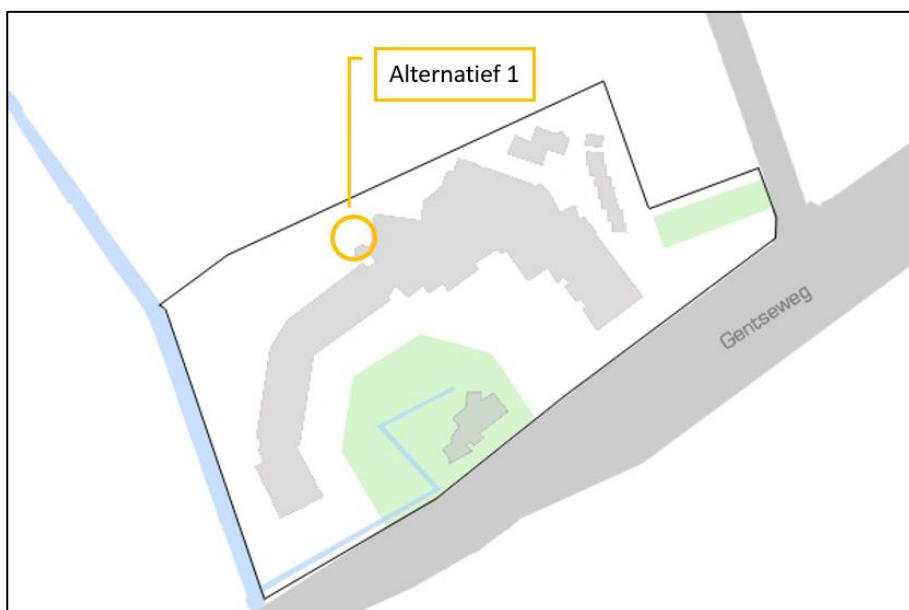
3.12.1. ALTERNATIEF 1

Op korte termijn wenst men de buitenruimte van de wellness te verfraaien en beperkte bijkomende verharding aan te leggen. Dit houdt volgende aanpassingen in:

- Wegnemen van de kinderspeeltuin;
- Aanleggen van een (klein) buiten zwembad/spa;
- Aanleggen van ligruimtes in een aantrekkelijke groene omgeving.

De footprint van alternatief 1 bedraagt 280 m².

De zone situeert zich momenteel in bufferzone van het gewestplan.



| Schematische weergave locatie alternatief 1

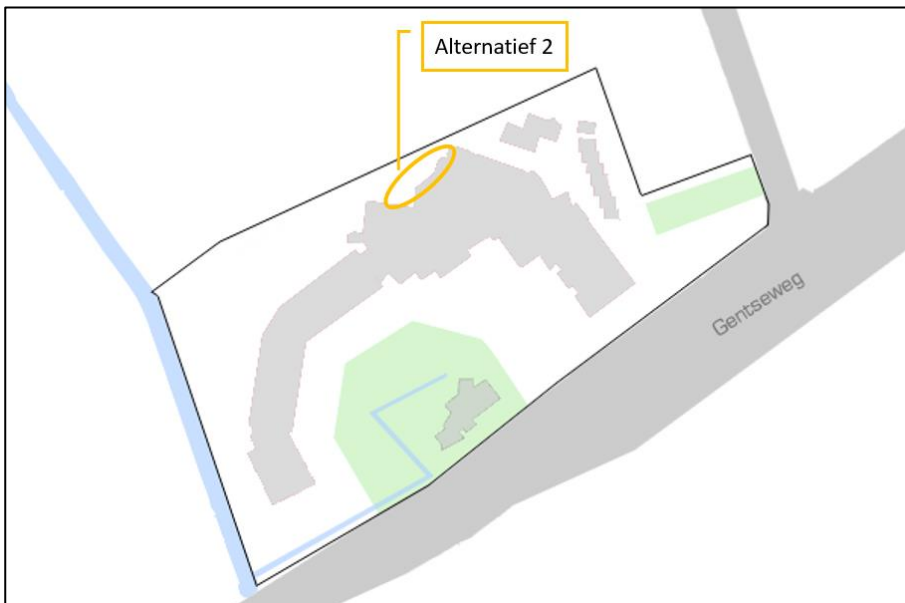
3.12.2. ALTERNATIEF 2

Op korte termijn wenst men aan de achterzijde van het restaurant een terras met gesloten overkapping te voorzien.

Zo kunnen 50 extra zitplaatsen worden gecreëerd voor zowel diner als ontbijt. Er wordt eveneens in de mogelijkheid voorzien om de buitenruimte van de wellness te kunnen bedienen via het restaurant.

De footprint van alternatief 2 bedraagt 360 m².

Deze zone situeert zich momenteel in woonzone volgens het gewestplan.



| Schematische weergave locatie alternatief 2

3.12.3. ALTERNATIEF 3

Op korte termijn wenst men de ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen (= parkeerplaatsen gebundeld in een ondergrondse parking). Bij dit alternatief kan de conciërgewoning aan de Gentseweg behouden blijven. Het planologisch attest daarentegen voorziet de ondergrondse parking onder het middenplein/grasplein aan de Gentseweg.

Deze zone situeert zich momenteel in woonzone volgens het gewestplan.



| Schematische weergave locatie alternatief 3

3.13. BIJKOMEND ALTERNATIEF 4

In februari 2022 diende het hotel een 4^{de} alternatief in. Dit alternatief ging dieper in op de parkeerorganisatie en de nieuwe locatie van de cottages.

Alternatief 4 zal bijkomend, bovenop de aanvraag van het planologisch attest en de 3 alternatieven van november 2021, worden onderzocht.

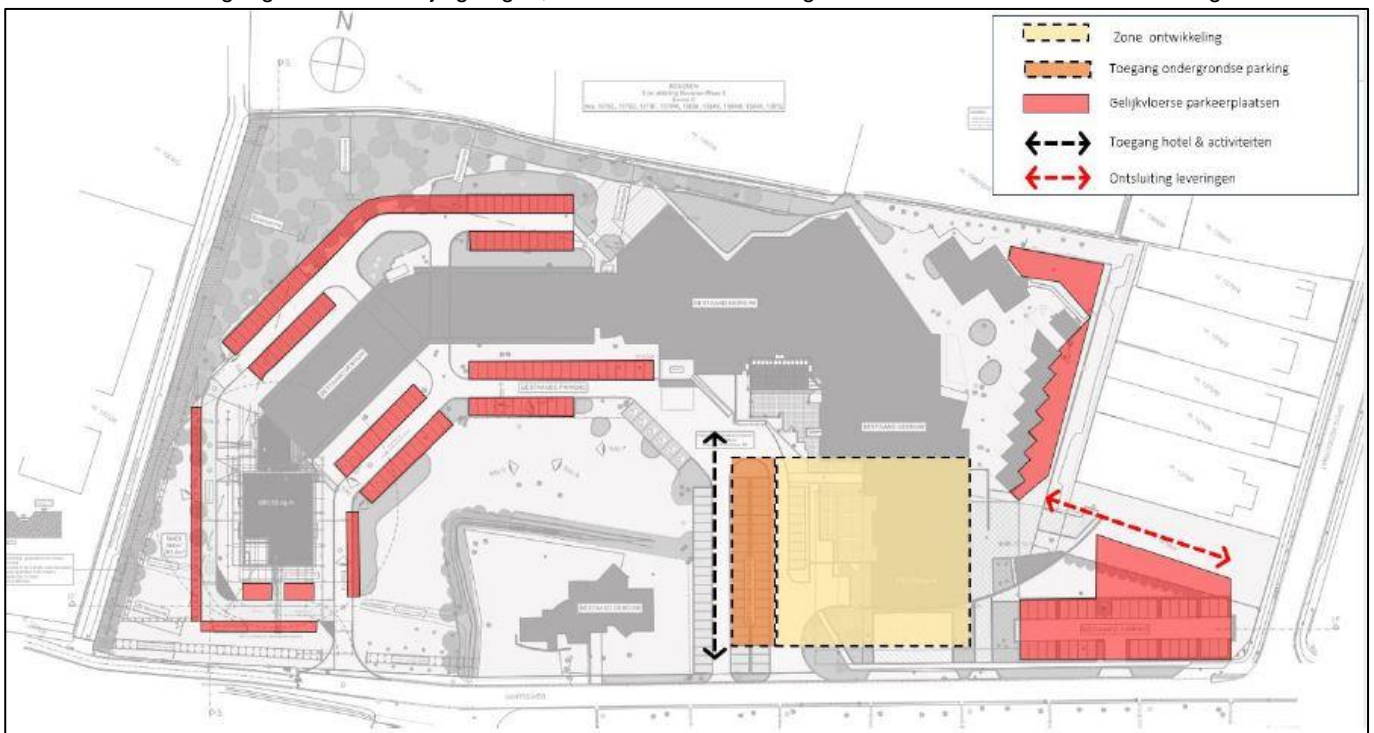
3.13.1. ALTERNATIEF 4

Het voorwaardelijk gunstig planologisch attest voorziet alle parkeerplaatsen gebundeld in een ondergrondse parkeergelegenheid op het middenplein.

In het MOBER van 2023 worden verschillende evenementen, verschillende groottes van het parkeeraanbod getoetst aan de berekende parkeervraag. Op die manier kan bepaald worden welk parkeeraanbod het best aansluit op de parkeervraag en/of er overlast ten gevolge van parkeren mag verwacht worden. Het MOBER vertrekt hierbij vanuit een verschuiving naar duurzame verplaatsingen en maatregelen die op lange termijn (2050) het parkeeraanbod doen afnemen. Algemeen kan aangenomen worden dat op korte termijn een maximum parkeeraanbod 368 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende is.

Alternatief 4 houdt het volgende in:

- Men wenst het totaal aantal parkeerplaatsen deels ondergronds (onder de toekomstige uitbreiding van de feestzalen) en deels bovengronds op te richten. Hierdoor kunnen een aantal van de bestaande, vergunde parkeerplaatsen op het maaiveld deels behouden blijven.
- Op korte termijn worden er 368 parkeerplaatsen op terrein voorzien:
 - 184 parkeerplaatsen onder de nieuwe uitbreiding van de feestzalen (2 bouwlagen onder de zaal)
 - 184 parkeerplaatsen op het maaiveld:
- Op middellange termijn wordt er gekeken naar een ruimtelijke optimalisatie waarbij de cottages verhuizen naar een nieuwe locatie aan de straatzijde van de Gentseweg en de Grote Heidestraat. De ruimte waar nu de cottages gelegen zijn wordt onthard en vergroend. De ondergrondse parking van 184 parkeerplaatsen is een vast gegeven. De overloopparking in de rand van de Gentseweg neemt af waardoor het totaal parkeeraanbod 348 parkeerplaatsen bedraagt.
- Op lange termijn wordt het parkeeraanbod afgestemd op de evolutie van de modal shift waarbij de parkeerplaatsen die het verst van de toegang tot het hotel zijn gelegen, als eerste in aanmerking komen om te worden onthard en vergroend.



| Alternatief 4: voorstel locatie ondergrondse parking, parkeerplaatsen op het maaiveld

3.13.2. MOTIVATIE AANTAL PARKEERPLAATSEN EN LOCATIE PARKEERPLAATSEN (DEELS BEHOUD OP MAAIVELD, DEELS ONDERGRONDS)

De gemeenteraad besliste bij de afgifte van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest dat het MOBER van 2019 zal herzien moeten worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag bij afbraak van de woning en het oprichten van het parkeergebouw. Aangezien het RUP de locatie van de parkeerplaatsen en het aantal parkeerplaatsen wenst vast te leggen, is een update van het MOBER nodig.

Volgende elementen kunnen een lager aantal parkeerplaatsen verantwoorden:

- Uit recente analyses van de bedrijfsvoering van gelijkaardige vestiging is gebleken dat bij gebruik van de “grote zaal” de beschikbaarheid van plaatsen in het restaurant laag is omwille van de dienstverlening aan de gebruikers van de “grote zaal”. Daarnaast zullen de andere zalen maar deels ter beschikking zijn uitgaande van een efficiënte dienstverlening aan de activiteit in de “grote zaal”.
 - Bijvoorbeeld als de “grote zaal” bezet is met een grote groep, zal automatisch een aantal zalen (in de huidige situatie het ‘live cooking restaurant’/zaal USA) gebruikt worden als koffiebreek en lunchruimte, en mogelijks aangevuld met nog andere vergaderzalen als break-out ruimte(s). Zodoende kan dus niet iedere zaal bezet worden door andere groepen. Verder hebben de zalen (en zeker ook grotere groepen) ook meestal een bezetting in hotelkamers en de

restaurants. De overlapping met hotelkamers komt ook vaak voor, zeker bij meerdaagse evenementen of feesten. We merken steeds een overlapping in het gebruik die groter is naarmate de events/vergaderingen groter zijn.

- Om het aantal verplaatsingen in beeld te brengen is in het MOBER van 2019 uitgegaan van 100% autoverplaatsingen. Bij de herziening van het MOBER (2023) wordt een modal split gebruikt waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het personeel en de bezoekers. De modal split wordt enerzijds vergeleken met de kerncijfers van het richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudie, mobiliteitstoets en MOBER en anderzijds met de kerncijfers volgens het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Antwerpen. Vervolgens worden deze kerncijfers afgestemd op de huidige situatie en de toekomstige modal split op korte, middellange en lange termijn.

Type verplaatsing	Huidige situatie		Korte termijn (...-2030)		Middellange termijn (...-2040)		Lange termijn (... 2050)	
	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers
Niet duurzaam	57,5%	75%	57,5%	70%	53%	63%	50%	59%
Duurzaam	42,5%	25%	42,5%	30%	47%	37%	50%	41%

| Modal split in relatie met de tijd (MOBER (2023) RUP Hotel Beveren)

- De in het handboek¹⁹ voorgestelde bezettingsgraad van de wagen wordt op 1,9 personen gesteld, terwijl in het MOBER van 2023 wordt uitgegaan van 1,75 personen/wagen voor recreatieve verplaatsingen en 1,48 personen/wagen voor zakelijke verplaatsingen.

In het planologisch attest is voorgesteld om de volledige parkeervraag te bundelen op één plaats in één gebouw. Rekening houdende met de tendensen op vlak van mobiliteit (men streeft momenteel eerder naar een afname van de autoverplaatsingen) en in het kader van duurzaam bouwen is een ondergrondse (of bovengrondse) constructie, die enkel voor parkeren bestemd is, geen goede optie. Een nabestemming is ofwel direct op te nemen (wat de bouwkost verhoogt) ofwel onbestaande waardoor sloop zich opdringt bij inefficiënt gebruik. Indien een gebouw voor de volledige parkeervraag zou gebouwd worden en er ondertussen een lagere parkeervraag (lees duurzamere verplaatsing) kan bekomen worden, is het gebouw voor een deel nutteloos en bijgevolg niet duurzaam. Door een deel van de parkeervraag onder een te realiseren project (nieuwe zalen) te voorzien, kan een deel van gelijkvloerse parkeervraag ondergronds opgevangen worden en kan tegelijk gewerkt worden aan het systematisch optimaliseren van het gelijkvloers parkeren (= vergroenen, infiltreerbaar inrichten, en bij een structureel lagere parkeervraag kunnen parkeerplaatsen op het maaiveld teruggegeven worden aan de omgeving). Daarnaast kunnen de vloeren van de parkeergarage, indien dat nodig zou zijn, deels herbestemd worden voor opslag, fitness, ontspanning enz. (de eerste ondergrondse bouwlaag heeft de mogelijkheid om rechtstreeks daglicht te krijgen). Hiermee kunnen we toekomstig nog andere invullingen overwegen (mocht dat nodig zijn) dan zuiver parkeren.

In het advies van het planologisch attest wordt door de gemeente Beveren aangestipt dat er bij het indienen van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de lange termijn (grote zaal) er een update van het MOBER dient toegevoegd te worden waaruit parkeervraag en -aanbod zou blijken. Gezien het RUP nu reeds ingaat op een parkeerorganisatie (hoeveel parkeerplaatsen en de locatie), kan er in het RUP al rekening gehouden worden met de verduurzaming van verplaatsingen.

In het RUP wordt uitgegaan van 368 parkeerplaatsen op korte termijn. Deze parkeerplaatsen worden als volgt op terrein voorzien:

- Ondergronds: 184 parkeerplaatsen onder de nieuwe ontwikkeling (2 bouwlagen onder zaal)
- Bovengronds: 184 parkeerplaatsen op maaiveld:

3.14. OMGEVINGSVERGUNNINGEN NA PLANOLOGISCH ATTEST

In het kader van het voorwaardelijk gunstig afgeleverde planologisch attest heeft de aanvrager in tussentijd twee omgevingsvergunningen aangevraagd.

3.14.1. AANVRAAG VOOR KORTE TERMIJN (2020)

In 2020 werd een omgevingsvergunning aangevraagd. De aanvraag stemt overeen met de gewenste ontwikkelingen op korte termijn volgens het planologisch attest uit 2019, namelijk een uitbreiding met 62 kamers in een volume van 7 bouwlagen.

In zitting van 8 juni 2020 werd een omgevingsvergunning voor de uitbreiding van Van der Valk Hotel afgeleverd.

In de omgevingsvergunning werden verschillende voorwaarden opgelegd. Enkele hiervan zijn:

¹⁹ De kerncijfers uit het richtlijnenboek werden ondertussen door de verschillende administraties onderschreven. Voor het bepalen van de bezettingsgraad is in het MOBER van 2019 gebruik gemaakt van de cijfers OVG – Vlaanderen 5.1 (2015-2016), tabellenrapport, universiteit Hasselt IMOB.

- De parkeerproblematiek wordt opgevangen op eigen terrein. Dit kan door de aanleg van een tijdelijke parking op eigen terrein. In kader van de opmaak van het RUP dient een definitieve oplossing te worden uitgewerkt;
- Voorwaarden in verband met de aanleg van een wadi, afvoer van huishoudelijk afvalwater, keuring privériolering, aansluiting op de aanwezige riolering etc.
- Geluidshinder naar de omgeving toe moet ten alle tijde worden voorkomen;
- ...

3.14.2. AANVRAAG VOOR PARKEERPLAATSEN (2021)

Op 17 mei 2021 werd door het college van burgemeester en schepenen een voorwaardelijk gunstig omgevingsvergunning afgeleverd voor het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen ontvangen.

AANLEIDING VAN DE AANVRAAG

Deze aanvraag tot omgevingsvergunning kadert in het opvolgen van de voorwaarden die de gemeenteraad heeft opgelegd bij het voorwaardelijk gunstig planologisch attest uit 2019, namelijk dat de parkeergelegenheid op eigen terrein opgevangen moet worden.

Het MOBER (toegevoegd aan de aanvraag tot planologisch attest in 2019) geeft aan dat bij de gewenste uitbreidingen op korte termijn (hoteltoren met 62 kamers) tijdens een weekenddag het bestaand aanbod aan parkeerplaatsen op het terrein (192 parkeerplaatsen op de parking achter het hotelgebouw en de parking vóór het hotelgebouw + 38 parkeerplaatsen op de overloopparking aan de oostkant van het plangebied) niet volstaat om het parkeeraanbod op te vangen.

INHOUD VAN DE AANVRAAG

In navolging van het planologische attest (met MOBER), werd een omgevingsvergunning aangevraagd voor het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen, meer bepaald:

- Minimaal 17 tijdelijke parkeerplaatsen in het oosten van het plangebied ter hoogte van de bestaande groenzone;
- 20 bijkomende parkeerplaatsen in grasdallen achter het hotelgebouw;
- 28 bijkomende parkeerplaatsen in grasdallen ter hoogte van de westelijke uitbreiding (toren).
- Een regularisatie van de bestaande 38 parkeerplaatsen ten oosten van het plangebied;
- Een regularisatie van de bestaande 48 parkeerplaatsen achter het hotelgebouw.

Daarnaast voorziet het project ook in:

- De aanleg van een private brandweg in waterdoorlatende materialen;
- De aanleg van parkeerplaatsen in waterdoorlatende materialen;
- De aanleg van private voetpaden in half-verharding (grind);
- De aanleg van een wadi met overloop naar de bestaande gracht met aansluiting op bestaande waterloop nr. O8015 (Gaverse Beek);
- Het rooien van bomen i.f.v het landschapsplan – met boscompensatie;
- De aanleg van de buitenruimte volgens het landschapsplan.

VOORWAARDEN AAN OMGEVINGSVERGUNNING

Op 17 mei 2021 werd door het college van burgemeester en schepenen een voorwaardelijk gunstig omgevingsvergunning afgeleverd. Aan de omgevingsvergunning werden volgende voorwaarden opgelegd:

- De grens tussen het hotelterrein en de druk gebruikte fietssnelweg F4 (Antwerpen-Gent) moet duidelijk worden aangegeven;
- Van de tijdelijke parking moet een personeelsparking gemaakt worden; alsook een buffer van 5 meter voorzien tussen de woning en de parking;
- Er moet een andersvalidenparkeerplaats worden ingericht in de garage van de nieuwbouw;
- In functie van het invoeren van een rijrichting moet op eigen terrein signalisatie voorzien worden;
- Er moet signalisatie voorzien worden voor de busparkeerplaatsen;
- De vergunning voor de tijdelijke parking is slechts geldig tot er begonnen wordt met de realisatie van de feestzalen en bijhorende ondergrondse parking. De parkings die men dan wenst over te houden zullen moeten voldoen aan de op dat ogenblik geldende regels;

3.15. MOBER (2023)

Bij de aanvraag tot planologisch attest van 2019 werd een eerste MOBER (2019) opgemaakt die in het kader van dit RUP in 2022 werd herzien (MOBER 02/2022). Op basis van de adviezen tijdens de publieke raadpleging is het MOBER (02/2022) herwerkt, zijn er bijkomend verkeersstellingen uitgevoerd (03/2023) en is alternatief 4 (parkeergebeuren) verder onderzocht. De gewijzigde cijfers en bevindingen in het MOBER (2023) zijn verwerkt in deze scopingnota.

In het MOBER (02/2022) is gesteld dat 405 parkeerplaatsen (= 90% van 450) voldoende zijn om de parkeervraag op te vangen. In het MOBER van 2023 wordt het aantal parkeerplaatsen op site van Hotel Van der Valk gereduceerd tot maximum 368 parkeerplaatsen met de mogelijkheid tot afstandsparkeren bij bepaalde evenementen. Het parkeeraanbod wordt evolutief bekeken rekening houdend met de verschillende type evenementen, toekomstige ontwikkelingen zoals de bouw van een nieuwe zaal samen met een ondergrondse parkeergarage en een gewijzigde modal split op termijn. Verschillende parkeercapaciteiten (184, 228, 260, 290, 348 en 368) zijn onderzocht en er wordt rekening gehouden met meer duurzame verplaatsingen van bezoekers en werknemers.

3.15.1. UITGANGSPUNTEN

- In het MOBER van 2019 werd om het aantal verplaatsingen in beeld te brengen uitgegaan van 100% autoverplaatsingen. In het richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudie, mobiliteitstoets en MOBER wordt uitgegaan van een modal shift van 68% autoverplaatsingen (bestuurder en passagier). In het MOBER van 2023 wordt een modal split van 75/25 gehanteerd voor bezoekers die op korte termijn (...-2030) evolueert naar 70/30.
- De in het handboek voorgestelde bezettingsgraad van de wagen wordt op 1,9 personen gesteld, terwijl in het MOBER van 2023 is uitgegaan van 1,75 personen/wagen voor recreatieve verplaatsingen en 1,48 personen/wagen voor zakelijke verplaatsingen.
- Er wordt rekening gehouden te worden met de sterk en snel wijzigende houding t.o.v. autoverplaatsingen. De verschillende vervoerregio's waaronder Waasland hebben van de Vlaamse Regering de doelstelling opgelegd gekregen om een modal shift 60/40 te bereiken tegen 2030. Voor de vervoerregio Antwerpen is dit 50/50.
- Een ondergrondse (of bovengrondse) constructie die enkel voor parkeren bestemd is, is rekening houdende met de tendensen op vlak van mobiliteit en in het kader van duurzaam bouwen, geen goede optie. Een nabestemming is ofwel direct op te nemen (wat de bouwkost verzaagd) ofwel onbestaande waardoor sloop zich opdringt bij inefficiënt gebruik. Indien een gebouw voor de volledige parkeervraag zou gebouwd worden en er ondertussen een lagere parkeervraag (lees duurzamere verplaatsing) kan bekomen worden, is het gebouw voor een deel nutteloos en bijgevolg niet duurzaam. Door een deel van de parkeervraag onder een te realiseren project (nieuwe zalen) te voorzien, kan een deel van gelijkvloerse parkeervraag ondergronds opgevangen worden en kan tegelijk gewerkt worden aan het systematisch optimaliseren van het gelijkvloers parkeren (= vergroenen, infiltreerbaar inrichten, en bij een structureel lagere parkeervraag kunnen parkeerplaatsen op het maaiveld teruggegeven worden aan de omgeving).

3.15.2. VERKEERSGENERATIE (AUTO)

De ontsluiting van het hotel gebeurt via de Gentseweg (parallelweg langs het viaduct).

Het hotel genereert een zekere mobiliteit. Deze wordt gegenereerd door:

- werknemers
- bezoekers

WERKNEMERS

1. Situatie d.d. 15/05/2019 vooraf aan aanvraag planologisch attest

- Het aantal werknemers bedraagt 60.
- Er wordt in drie shiften gewerkt: 's ochtends, 's middags en 's avonds. Dit zijn korte shiften die relatief snel op elkaar volgen. De shiften zijn anders in de werkweek en in het weekend.
- De werknemers verplaatsen zich hoofdzakelijk met de auto (79%), en in mindere mate met het openbaar vervoer (11%) en de fiets (10%).
- Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt 95 verplaatsingen (afgerond) op een gemiddelde week-of weekenddag.

2. Huidige situatie (2023) en korte termijn

- Het aantal werknemers bedraagt 153 voltijds equivalenten.
- Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt 176 verplaatsingen op een gemiddelde week-of weekenddag.

BEZOEKERS WEEKDAG

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant, de feest- en vergaderzalen:

FUNCTIE	OCHTEND	MIDDAG	AVOND
Hotel	X		X
Restaurant – ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant – avond			X
Zalen	X	X	X

| Gebruikschemafaciliteiten hotel (weekdag)

ACTIVITEIT	PA 2019	HUIDIG 2023	KT WEKELIJKS EVENT	KT MAANDELIJKS EVENT	KT TRIMESTRIEEL EVENT
Hotel	143	206	206	206	206
Restaurant - ochtend		30	20	20	20
Restaurant – middag	130	60	70	70	70
Restaurant – avond		180/210	210	210	210
Zalen	120	200	270	400	870

| Aantal bezoekers per activiteit volgens planologisch attest (PA), huidige situatie en op korte termijn (KT)

BEZOEKERS – WEEKENDDAG

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant, de feest- en vergaderzalen:

FUNCTIE	OCHTEND	MIDDAG	AVOND
Hotel	X	X	X
Restaurant – ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant – avond			X
Zalen		X	X

| Gebruikschemafaciliteiten hotel (weekdag)

ACTIVITEIT	PA 2019	HUIDIG 2023	KT WEKELIJKS EVENT	KT MAANDELIJKS EVENT	KT TRIMESTRIEEL EVENT
Hotel	179	258	258	258	303
Restaurant - ochtend		20	20	20	20
Restaurant – middag	150	50	150	150	150
Restaurant – avond		360	250	250	250
Zalen	110	200	350	470	870

| Aantal bezoekers per activiteit volgens planologisch attest (PA), huidige situatie en op korte termijn (KT)

OVERZICHT AANTAL VERVOERSBEWEGINGEN/VERPLAATSINGEN

	Aantal autobewegingen werknemers op een gemiddelde weekdag	Aantal autobewegingen werknemers op een gemiddelde weekenddag	Aantal autobewegingen bezoekers op een gemiddelde weekdag	Aantal autobewegingen bezoekers op een gemiddelde weekenddag
Situatie d.d. 15/05/2019 vooraf aan aanvraag planologisch attest:	95	95	Hotel: 143 Restaurant: 130 Zalen: 120	Hotel: 179 Restaurant: 150 Zalen: 110
Huidige situatie (2023)	176	176	Hotel: 176 Restaurant: 56 Zalen: 164	Hotel: 220 Restaurant: 142 Zalen: 130

Korte termijn – wekelijks event	176	176	Hotel: 164 Restaurant: 54 Zalen: 244	Hotel: 206 Restaurant: 196 Zalen: 251
Korte termijn – maandelijks event	176	176	Hotel: 164 Restaurant: 54 Zalen: 316	Hotel: 206 Restaurant: 196 Zalen: 286
Korte termijn – trimestrieel event	176	176	Hotel: 184 Restaurant: 54 Zalen: 786	Hotel: 242 Restaurant: 196 Zalen: 626

| Overzicht aantal vervoersbewegingen (Bron: MOBER 2023 Hotel Beveren)

3.15.3. PARKEERGELEGENHEID: AANBOD EN VRAAG

PARKEREN	PA 2019	OMV 2020- 2021	MOBER HUIDIG 2023	MOBER KT	MOBER MT	MOBER LT
Personenwagens	230	295	290	368	348	260
Voor het hotel	144	144	144	184	164	76
Achteraan het hotel	48	48+20+28	91			
Ten oosten van het hotel	38	38+17	55			
Ondergronds				184	184	184
Fietsen			40	200	200	200
Openlucht			40	40+100		
Overdekt				60		
Bussen	4	4	4	4	4	4

| Aantal parkeerplaatsen vanaf 2019: planologisch attest (PA), huidige situatie, op korte, middellange en lange termijn

1. Situatie d.d. 15/05/2019 vooraf aan aanvraag planologisch attest (PA)

Het aanbod van 192 plaatsen (parking achter het hotelgebouw en de parking vóór het hotelgebouw) volstaat niet om de parkeervraag in de huidige situatie op te vangen.

De overloopparking van 38 plaatsen aan de oostkant van het plangebied zal regelmatig aangesproken worden voor een 'normale' werking, dus zonder de organisatie van specifieke evenementen.

2. Situatie (OMV 2020-2021) met uitbreiding 62 hotelkamers zonder extra parkeerplaatsen (OMV)

- Weekdag: Het aanbod van 192 plaatsen (parking achter het hotelgebouw en de parking vóór het hotelgebouw) volstaat niet om de parkeervraag in de huidige situatie op te vangen. De overloopparking van 38 plaatsen aan de oostkant van het plangebied zal waarschijnlijk aangesproken worden op de piekmomenten voor een 'normale' werking, dus zonder de organisatie van specifieke evenementen.
- Weekenddag: Het aanbod van 192 plaatsen (parking achter het hotelgebouw en de parking vóór het hotelgebouw) volstaat niet om de parkeervraag in de huidige situatie op te vangen. Zelfs bij het inzetten van de overloopparking van 38 plaatsen aan de oostkant van het plangebied zal het parkeeraanbod niet volstaan. Er zal gezocht worden om de parkeervraag op eigen terrein op te lossen.

Conclusie volgens MOBER 2019: Op korte termijn in een weekdag is het bestaande parkeeraanbod van 192 plaatsen niet voldoende, maar in een weekenddag is het bestaande parkeeraanbod, zelfs met het inzetten van de overloopparking, niet voldoende.

3. Omgevingsvergunning (OMV 2021) voor aanleg tijdelijke parking en regularisatie parking

In het planologisch attest van 2019 werd als voorwaarde opgenomen dat de parkeergelegenheid op eigen terrein opgevangen dient te worden.

In navolging van het planologische attest (met MOBER), werd een omgevingsvergunning aangevraagd voor het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen, meer bepaald:

- Minimaal 17 tijdelijke parkeerplaatsen in het oosten van het plangebied ter hoogte van de bestaande groenzone;
- 20 bijkomende parkeerplaatsen in grasdallen achter het hotelgebouw;
- 28 bijkomende parkeerplaatsen in grasdallen ter hoogte van de westelijke uitbreiding (toren).

- een regularisatie van de bestaande 38 parkeerplaatsen ten oosten van het plangebied;
- een regularisatie van de bestaande 48 parkeerplaatsen achter het hotelgebouw.

4. MOBER (2023) gewenste toestand korte termijn met uitbreiding zaalcapaciteit en evenementen

De beschikbare oppervlakte kan ingedeeld worden in maximaal 4 zalen naar gelang de behoefte. De behoefte om een zaalcapaciteit van 800 personen te benutten zal trimestrieel voorkomen, zoals bv. grote bedrijfsevenementen, lanceringsevents, beurzen, e.d. Met de flexibele indeling van de zaalcomplexen wordt er naar gestreefd om een zaalcapaciteit voor 400 personen maandelijks te benutten (12 maal per jaar). Hierbij wordt gedacht aan opleidingen, seminaries, congressen, e.d... Er wordt ingeschat om een zaalcapaciteit van 200 personen wekelijks (52 maal per jaar) te benutten. De parking zal gebundeld worden in een parkeergebouw (half ondergronds) in de centrale zone met een parkeeraanbod van 184 parkeerplaatsen. Daarnaast worden nog 184 parkeerplaatsen bovengronds voorzien. In totaal worden 368 parkeerplaatsen voorzien. De busparking blijft wel behouden.

- Wekelijks event - weekdag: de parkeervoorziening met 228 parkeerplaatsen volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een wekelijks event op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30 en 75/25.
- Wekelijks event – weekenddag: de parkeervoorziening met 368 parkeerplaatsen volstaat (max. 89% rond 20u)²⁴ om de parkeervraag korte termijn bij een wekelijks event op een weekenddag op te vangen. Hierbij wordt uitgegaan van een modal split 70/30. Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal een parkeeraanbod van 348 parkeerplaatsen de parkeervraag net afdekken. Het is te overwegen om in die situatie een parkeeraanbod van 368 parkeerplaatsen aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen.
- Maandelijks event - weekdag: de parkeervoorziening met 228 parkeerplaatsen volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks event op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30. Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, is een parkeeraanbod van 260 parkeerplaatsen voldoende om de parkeervraag op te vangen. Het is te overwegen om een parkeeraanbod van 290 parkeerplaatsen aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen.
- Maandelijks event – weekenddag: de parkeervoorziening met 348 parkeerplaatsen is net niet voldoende is om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30. Het is aangewezen om een parkeeraanbod van 368 parkeerplaatsen aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen. Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, kan een parkeeraanbod van 368 parkeerplaatsen de parkeervraag net niet meer afdekken. Bijkomende maatregelen zoals parkeerbegeleiders, afstandsparkeren en shuttles zijn aangewezen om de parkeerdruk op het terrein van Hotel Beveren te beheersen.
- Trimestrieel event – weekdag: de parkeervoorziening met 368 parkeerplaatsen volstaat niet om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30 en 75/25. Hotel Beveren voorziet op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst. We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 parkeerplaatsen. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 137 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 240 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 30 ritten enkel ofwel 60 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.²⁵
- Trimestrieel event – weekenddag: de parkeervoorziening met 368 parkeerplaatsen volstaat niet om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30 en 75/25. Hotel Beveren voorziet in op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst (zie hoofdstuk 9). We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 parkeerplaatsen. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 258 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 452 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 57 ritten enkel ofwel 104 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.²⁶

Conclusie: een parking met 368 parkeerplaatsen is voldoende voor wekelijkse evenementen en maandelijks evenementen op een weekdag. Voor maandelijks evenementen op een weekend en trimestriële evenementen is het noodzakelijk om in te zetten op parkeerbegeleiders, afstandsparkeren en het organiseren van shuttlediensten om de parkeerdruk op het terrein van Hotel Beveren te beheersen.

²⁴ MOBER 2023 p 101

²⁵ MOBER 2023 p110

²⁶ MOBER 2023 p 113

5. Uitbreiding hotel

In het RUP is voorzien dat het kameraanbod van het hotel mag uitbreiden met 20% (= 202 x 1,2= 242 kamers). Deze uitbreiding is nog niet voorzien in concrete plannen van Hotel Beveren maar zorgt voor de nodige toekomstperspectieven voor het hotelaanbod. Het eerste wat hotel Beveren beoogt is het bouwen van een zaalcomplex met plaats voor 800 zittende bezoekers. Om na te gaan wat de impact zou kunnen zijn van de hoteluitbreiding tot 242 kamers wordt hieronder inzichtelijk gemaakt wat de impact is op vlak van parkeren. Hiervoor gebruik gemaakt van de modal split van de middellange termijn. We gaan uit van deze modal split omdat de planning van deze uitbreiding momenteel nog niet voorzien is en zeker pas zal gerealiseerd worden nadat het zaalcomplex is gebouwd en in exploitatie is waardoor de tijdshorizon eerder richting 2040 schuift.

De uitbreiding van het hotel tot 242 kamers (in een tijdsvenster dat na de realisatie van het zaalcomplex voor 800 zittende personen valt) heeft geen impact op de parkeervraag. De berekening van de verkeersbelasting van de N70 is niet relevant omdat de verkeersintensiteiten op de N70 niet kunnen worden ingeschat gezien de infrastructurele ontwikkelingen in de regio (verbinding E34 – N70 en de optimalisatie van de E17).

3.15.4. EFFECTEN OP HET KRUISPUNT GENTSEWEG – N70

BELASTING KRUISPUNT GENTSEWEG - N70 – KORTE TERMIJN (2030)

Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70, zoals de woonontwikkeling Grote Heide maar wordt er ook gekeken naar een duurzame modal split in de vervoerregio Antwerpen. Voor het berekenen van de verplaatsingen met de wagen is voor de situatie 2030 rekening gehouden met een modal split 70/30. Om de evolutie met de bestaande toestand te beschrijven wordt de vergelijking gemaakt met de situatie 2023 waar een modal split 75/25 is toegepast. Onderstaande tabel geeft een procentuele toename weer op het kruispunt Gentseweg – N70, afhankelijk van het type event, het plaatsvinden in de week, weekend en dagdeel.

	WEKELIJKS EVENT				MAANDELIJKS EVENT				TRIMESTRIEEL EVENT			
	WEEKDAG		WEEKENDDAG		WEEKDAG		WEEKENDDAG		WEEKDAG		WEEKENDDAG	
	OS	AS	VM	NM	OS	AS	VM	NM	OS	AS	VM	NM
Hotel Beveren	3,8%	3,8%	2,9%	3,2%	4,1%	3,8%	2,9%	3,2%	7,3%	5,0%	3,0%	3,7%
Hotel Beveren + Grote Heide	6,8%	7,3%	6,0%	5,6%	7,4%	7,3%	6,0%	5,5%	10,4%	8,4%	6,3%	6,2%

| Overzicht evolutie belasting (% toename) kruispunt N70 – Gentseweg

| OS: ochtendspits, AS: avondspits, VM: voormiddag, NM: namiddag

EVOLUTIE BELASTING GENTSEWEG – N70

	WEKELIJKS EVENT				MAANDELIJKS EVENT				TRIMESTRIEEL EVENT			
	WEEKDAG		WEEKENDDAG		WEEKDAG		WEEKENDDAG		WEEKDAG		WEEKENDDAG	
	OS	AS	VM	NM	OS	AS	VM	NM	OS	AS	VM	NM
Ontwikkeling Hotel Beveren												
N70	42,8%	47,7%	40,1%	41,4%	43,1%	47,7%	40,1%	41,4%	46,3%	48,8%	40,3%	41,8%
Gentseweg	20,3%	18,5%	19,1%	15,9%	21,8%	19,1%	19,1%	16,2%	31,5%	22,7%	20,1%	17,6%
Ontwikkeling Hotel Beveren + Grote Heide												
N70	45,8%	51,1%	43,3%	43,7%	46,4%	51,1%	43,3%	43,7%	49,4%	52,3%	43,5%	44,4%
Gentseweg	27,8%	26,8%	27,1%	21,9%	29,2%	27,3%	27,1%	21,9%	39,0%	30,9%	28,0%	23,8%

| Overzicht I/C verhouding N70 – Gentseweg

Indien enkel de ontwikkeling op korte termijn van Hotel Beveren beschouwd wordt:

- Varieert de I/C verhouding voor de N70 tussen 40,1% (wekelijks evenement weekenddag voormiddag) en 48,8% (trimestrieel evenement avondspits weekdag). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 2,9 en 7,3%.
- Varieert de I/C verhouding voor de Gentseweg tussen 15,9% (wekelijks evenement weekend namiddag) en 31,5% (trimestrieel evenement weekdag ochtendspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 0,1 en 12,2%.

BESLUIT VERKEERSBELASTING

De ontwikkelingen van Hotel Beveren, bij een wekelijks of maandelijks evenement, hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +4,1%) en de Gentseweg (I/C verhouding +2,4%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 48,8% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 15,9% en 31,5% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.

Indien de ontwikkeling van Grote Heide wordt meegenomen samen met de ontwikkeling van Hotel Beveren neemt de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +7,4%) licht toe. De verkeersbelasting van de Gentseweg neemt duidelijk toe (I/C verhouding +9,9%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 51,1% wat hoofdzakelijke overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 21,9% en 29,2% wat overeenkomt met over het een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.

Als de verkeerssituatie bij een trimestrieel evenement beschouwd wordt, stijgt de I/C verhouding van de N70 naar 48,8% en voor de Gentseweg naar 31,5%. Indien de ontwikkelingen van Grote Heide worden toegevoegd worden voor de N70 en de Gentseweg een I/C verhouding van respectievelijk 52,3% en 39,0%. Voor deze evenementen wordt door Hotel Beveren initiatief genomen om op afstand te parkeren en de bezoekers met shuttles naar en van Hotel Beveren te brengen.

De ontwikkelingen van Hotel Beveren hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 x Gentseweg. De ontwikkelingen van Grote Heide hebben een even grote impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg.

3.15.5. MAATREGELEN

MILDERENDE MAATREGELEN

Gezien het mobiliteitsprofiel van de activiteit op korte termijn nauwelijks wijzigt en deze geen problemen geeft op de Gentseweg of de aansluiting op de N70, dringen zich geen milderende maatregelen op. Er kan wel verder ingezet worden op duurzame verplaatsingsmodi.

Volgende suggesties worden gedaan in het MOBER:

- Fietsen:
 - Aan het personeel wordt de mogelijkheid aangeboden om in te tekenen op een fietslease. Er lopen momenteel al 4 fietsleases. Hotel Beveren blijft verder stimuleren om zich op duurzame wijze te verplaatsen
 - De aanwezige fietsenstalling (t.h.v. de ingang van het hotel) wordt uitgerust met goede aanbindbeugels;
 - Er worden op korte termijn 60 overdekte fietsparkeerplaatsen voorzien die op lange termijn naar 100 uitgebreid worden.
 - Hotel Beveren biedt aan de gasten de mogelijkheid aan om de verplaatsingen tijdens het verblijf te maken per fiets, E-bike of E-chopper.
- Openbaar vervoer : In overleg met de gemeente Beveren en in afstemming met de vervoerregio Antwerpen kan onderzocht worden welke rol de omgeving van Hotel Beveren kan hebben in het OV-netwerk, meer bepaald het inzetten van Vervoer op Maat (VoM).
- Parkeren:
 - Bij evenementen is het boodschap om de parkeerdruk te monitoren en een optimaal gebruik van het parkeeraanbod na te streven. Hotel Beveren zal daartoe parkeerbegeleiders inzetten. Bij evenementen zal steeds geëvalueerd worden of er dient overgegaan te worden naar afstandsparkeren waarbij shuttles worden ingezet.
 - Bij grote evenementen wordt afstandsparkeren georganiseerd. Hotel Beveren heeft afspraken met de exploitant van de domein De Ster in Sint-Niklaas. Domein De Ster heeft een parkeeraanbod van 1800 ppl en ligt op 3,8km (5 minuten). De ritten zullen verzorgd worden met minibusjes (8+1 personen). Bij een trimestrieel evenement is berekend dat er 205 wagens op afstand zouden parkeren. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 359 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 45 ritten enkel ofwel 90 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen. Naargelang het evenement zal onderzocht worden of het inzetten van kleine busjes (19 zitplaatsen) aangewezen is. Hotel Beveren heeft in 2023 het afstandsparkeren reeds enkele malen uitgetoetst en evalueert deze maatregel met als doel het bij een volgende toepassing nog beter te kunnen uitrollen.

INFRASTRUCTURELE/VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN

- Ontsluiting Hotel Beveren: op korte termijn zijn er geen infrastructurele of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk, noch aan de Gentseweg als aan het kruispunt van de Gentseweg met de N70.
- Hotel Beveren voorziet in een éénduidige circulatie. De parking voor en rond het hotel wordt bediend door 1 inrit en 1 uitrit. De meest westelijke aansluiting wordt afgesloten voor autoverkeer. De overloopparking in het oosten van het perceel van Hotel Beveren wordt ontsloten via 1 inrit en 1 uitrit. Op het terrein wordt een eenduidige circulatie uitgewerkt die door passende signalisatie wordt ondersteund.
- Rechtstreekse ontsluiting Doornpark naar N70 met nieuwe toegangsweg: op lange termijn zal het verkeersvolume op de N70 beter kunnen gemonitord en beheerst worden er van uitgaande dat de maatregelen op de E19 (ventwegen en optimalisatie gebruik van de infrastructuur) genomen zijn. Dichter in de omgeving van Hotel Beveren speelt de rechtstreekse ontsluiting van Doornpark op de N70. De overweg Doornpark wordt afgesloten voor alle verkeer en vervangen door een nieuwe spoorwegbrug op het gewestplantracé van de grote ring. Via deze nieuwe weg wordt het

Doornpark ontsloten maar kan later ook het woongebied Middenheide worden ontsloten. Er worden wel maatregelen genomen om sluipverkeer op de as Zoetwaterstraat-Boerenstraat-Lindenstraat tegen te gaan. De nieuwe spoorwegbrug kan ook de aanzet zijn tot de realisatie van een noordelijke ontsluiting naar de E34 om op die manier de verschillende doortochten te ontlasten.

- Aansluiting op de fietssnelweg: Ter hoogte van Hotel Van der Valk sluit het functioneel fietsnetwerk, dat in de Gentseweg gelegen is, aan op de fietssnelweg. Hotel Van der Valk voorziet in een ontsluiting (voor urgentievoertuigen) van de activiteiten en gebouwen in het zuidwesten van hun terrein. Deze aansluiting is dicht bij de fietssnelweg gelegen. De ontsluiting voor de fietser wordt langs deze weg ingericht zodat een optimale aansluiting op de fietssnelweg kan gerealiseerd worden.

FLANKERENDE MAATREGELEN

Onderstaande maatregelen kunnen door Hotel Van der Valk genomen worden:

- Hotel Beveren streeft naar maximaal gebruik van duurzame modi (fiets, openbaar vervoer) door werknemers te sensibiliseren, kleedruimte met douches aan te bieden, overdekte stalling van fietsen,...
- Sensibiliseren van bezoekers om zich met een duurzame wijze van en naar het hotel te verplaatsen, carpoolen, taxi, collectief vervoer, bedrijfsvervoer.
- Hotel Beveren is in onderhandeling met Donkey Republic (leverancier van het fietsdeelsysteem in de vervoerregio Antwerpen) om op de site een deelfietshub te ontwikkelen.
- Monitoring van de verkeersstromen door periodieke verkeerstellingen te organiseren.

4. EVALUATIE VAN HET PLANGEBIED

Na de analyse van het plangebied in voorgaande delen, kunnen we volgende probleemstelling, knelpunten en potenties voor het plangebied formuleren. Deze knelpunten en potenties vormen samen de basis voor de ontwikkeling van doelstellingen en een visie met ruimtelijk concepten voor het plangebied.

4.1. PROBLEEMSTELLING

Het hotel is (deels) zonevreemd gelegen, waarbij de bestemming van het gewestplan niet overeenstemt met het huidige gebruik en de verdere ontwikkelingsperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest van 2019).

4.2. KNELPUNTEN

- Het hotel is historisch gegroeid, maar is deels zonevreemd gelegen (deels in woongebied, bufferzone en KMO-gebied);
- Het hotel wenst aantrekkelijk en concurrentieel te blijven, waardoor uitbreidings- en verfraaiingswerken noodzakelijk zijn. Deze uitbreidingsmogelijkheden kunnen niet (allemaal) gerealiseerd worden binnen de huidige planologische-juridische context;
- Het hotel heeft nood aan bijkomende parkeerplaatsen om de parkeerdruk (in het weekend) op te vangen;
- Het hotel ligt aan de rand van woongebied, waardoor er rekening moet gehouden worden met mogelijke lawaaioverlast;
- Inzake bereikbaarheid via het openbaar vervoer kan het hotel enkel beroep doen op de buslijn nr. 81. Het treinstation ligt op een grote afstand;
- De gewestweg – N70 en de spoorlijn lopen vlakbij het plangebied.

4.3. POTENTIES

- Er werd een (voorwaardelijk) gunstig planologisch attest afgeleverd om de nodige toekomstmogelijkheden te bieden aan het hotel op korte en lange termijn;
- Het hotel heeft een goede autobereikbaarheid;
- Het hotel ligt langs de fietssnelweg F4;
- Het hotel is gelegen op een strategische locatie tussen Beveren en Sint-Niklaas en op een geringe afstand van de Waaslandhaven;
- Op het terrein is reeds een brede groenbuffer ten opzichte van de achtertuinen van de woningen aan de Grote Heidestraat en de noordelijke perceelsgrens aanwezig;
- Het hotel (met toren van 7 bouwlagen) is goed zichtbaar vanop de gewestweg N70-Gentseweg.

5. GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

5.1. DOELSTELLINGEN

In 2019 werd een (voorwaardelijk) gunstig planologisch attest afgeleverd. Met het planologisch attest bevestigt het gemeentebestuur van Beveren dat het hotel behouden mag blijven en verder kan uitbreiden (zoals voorzien in het planologisch attest).

Het hotel is (deels) zonevreemd gelegen, waarbij de bestemmingen van het gewestplan niet overeenstemmen met het huidige gebruik en de verdere toekomstperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest van 2019).

In navolging van het planologisch attest uit 2019 wordt voorliggend RUP opgemaakt.

Bij de ontwikkeling van het RUP Hotel Van der Valk staan volgende doelstellingen centraal:

- Het toekennen van een gepaste planologische bestemming aan het gebied, waarbij de bestaande situatie bestendig wordt en de ontwikkelingsperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest uit 2019) mogelijk gemaakt worden;
- Het voorzien van een gepaste (groen)buffer aan de rand van het terrein om te bufferen naar de omliggende functies;
- Het opvangen van parkeerdruk op eigen terrein;
- Zorgen voor een landschappelijke inpassing van het hotel en parking;
- Zorgen voor een verkeersveilige ontsluiting van het gebied mede in functie van het fietsverkeer langs de fietssnelweg;
- Het bijkomend onderzoeken van de 3 alternatieven d.d. november 2021 en alternatief 4 d.d. februari 2022. Mogelijkheden in het RUP voorzien zodat deze 4 alternatieven ook gerealiseerd kunnen worden.

5.2. VISIE EN RUIMTELIJKE CONCEPTEN

Met het voorliggend RUP wenst men enerzijds de functie van hotel en aanhorende activiteiten te bestendigen op deze locatie en anderzijds tegemoet te komen aan de gewenste toekomstperspectieven zoals voorzien in het (voorwaardelijk) gunstig planologisch attest uit 2019 (zie punt 3.11 van deze nota).

5.2.1. VISIE: HOTEL VERDER UITBOUWEN TOT RECREATIEVE EN ZAKELIJKE HOTSPOT

Het hotel is gelegen op een strategische locatie:

- Nabij de haven van Antwerpen en goed bereikbaar via de N70
Het hotel neemt een belangrijke functie op in het aanbieden van overnachtingsplaatsen en locaties voor congres- en vergaderfaciliteiten voor bedrijven uit de haven en in de ruime regio;
- Langs het bovenlokaal fietsroutenetwerk en het lokaal fietsnetwerk
Ook lokaal kan het hotel een tussenstop bieden voor vele recreanten die de buurt o.a. met de fiets willen ontdekken.

De nodige werken (uitbreiding hotelkamers, uitbreiding vergader- en feestzalen, omgevingsaanleg etc.) dragen bij aan het verder ontwikkelen van het hotel tot recreatieve en zakelijke hotspot.

5.2.2. VISIE: CORRECTE PLANOLOGISCHE BESTEMMING

Volgens het huidige geldend gewestplan is het plangebied gelegen in drie bestemmingen: wonen, bufferzone en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen.

De huidige bedrijfsvoering (hotel, restaurant, vergader- en feestzalen en de daaraan verbonden activiteiten) is (deels) zonevreemd. Om de toekomstperspectieven (zoals voorzien in het planologisch attest en de vier bijkomende alternatieven d.d. november 2021 en februari 2022) mogelijk te maken, is een bestemmingswijziging nodig.

Met de nieuwe bestemming wordt de hotelfunctie en aanverwante activiteiten bestendig en zullen uitbreidingen mogelijk zijn. Onder aanverwante activiteiten verstaan we restaurant, tearoom, café, wellness-voorzieningen met zwembad, seminarie- en vergadervoorzieningen, feestzalen en eventueel ook sportinfrastructuur in functie van het hotel.

Eén conciërgewoning is toegelaten, louter wonen niet.

Als categorie van de gebiedsaanduiding voor het RUP wordt gedacht aan 'wonen'. In de stedenbouwkundige voorschriften zullen de mogelijkheden binnen het plangebied beperkt worden (zone voor hotelfunctie en aanverwante activiteiten, louter woongelegenheden worden niet toegestaan etc.).

5.2.3. RUIMTELIJK CONCEPT: AANBRENGEN VAN EEN (GROEN)BUFFER

Het plangebied grenst in het oosten aan woongebied en in het noorden en westen aan het bedrijventerrein Doornpark. Het is belangrijk om de hotelfunctie voldoende te bufferen naar de omliggende functies toe.

- Naar de private woningen langs de Grote Heidestraat ten oosten van het plangebied:

Belangrijk hier is dat er geen inkijk wordt gecreëerd in de achtertuinen van de woningen en er geen lawaaihinder optreedt voor de omwonenden (mogelijks vanuit de feestzaal of de personeelsparkeergarage (alternatief 4)).

Hierbij wordt gedacht aan een brede en hoge groenbuffer (o.a. struiken) ter hoogte van de achtertuinen.

- Naar de private woning Grote Heidestraat 3 ten oosten van het plangebied:
Op het braakliggend terrein naast Grote Heidestraat werd met de omgevingsvergunning uit 2021 een tijdelijke parking aangelegd. Alternatief 4 voorziet op de hoek van de Gentseweg – Grote Heidestraat 15 nieuwe cottages (na afbraak van de 15 oude cottages). Hierbij is het noodzakelijk dat er een buffer (bijvoorbeeld 10 meter) wordt voorzien en dat de verharding op voldoende afstand van de perceelsgrens gelegd wordt.
- Naar het bedrijventerrein Doornpark ten noorden en westen van het plangebied:
Belangrijk is dat de hotelfunctie hier gebufferd wordt van de (toekomstige) bedrijvigheid. Om het hotel visueel en akoestisch te bufferen naar de bedrijvenzone, wordt hier een dichte en hoge groenbuffer vooropgesteld. Deze groenbuffer kan bestaan uit laag- en hoogstammige beplantingen.
Ten westen van het plangebied loopt de Gaverse Beek (waterloop van tweede categorie). Hier moet rekening gehouden worden met de 5 meter bouwvrije onderhoudsstrook, waardoor langs de westkant de bufferstrook van 5m wegvalt. Langs deze zijde kan ook een wadi aangelegd worden in de bufferzone.

Momenteel is er reeds een groenbuffer aanwezig binnen het plangebied. Deze zal bestendig en verder uitgebouwd worden volgens het RUP.



| Schets ruimtelijk concept: aanbrengen van een groen(buffer)

5.2.4. RUIMTELIJK CONCEPT: LANDSCHAPPELIJKE INPASSING, BEHOUD BOS EN RUIMTE VOOR WATER EN SPOORLIJN

LANDSCHAPPELIJK INPASSING VAN (NIEUWE) BEBOUWING EN VERHARDING

Zowel de bebouwing als de verhardingen ((half) - ondergrondse parking, busparking, bovengrondse parkeerplaatsen, in- en uitritten) dienen maximaal landschappelijk ingekleed te worden.

Dit enerzijds om een kwalitatieve omgeving te creëren voor de gasten en de bezoekers van het hotel, restaurant, evenementen, vergaderingen, congressen, ... Anderzijds dient de landschappelijke inpassing bij te dragen bij de infiltratie van hemelwater en de groenbuffer (zie punt 5.2.3.).

In het RUP zal nagedacht worden over een minimale oppervlakte aan onverharde en groene zones binnen het plangebied.

BEHOUD BOS

Het bestaande bos in het noordwesten van het plangebied blijft behouden. In het najaar 2022 wordt 420 m² aan boscompensatie gerealiseerd op het volledige plangebied.



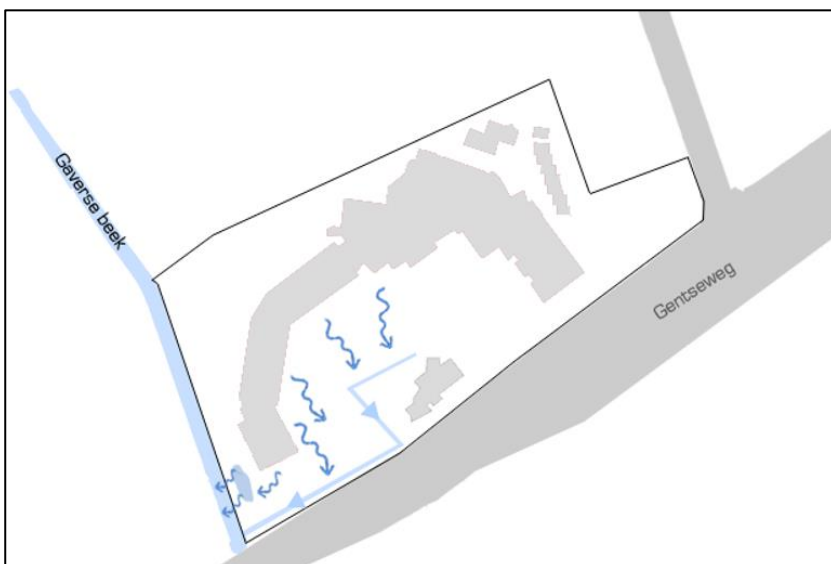
| Schets ruimtelijk concept: behoud bos

RUIMTE VOOR WATER (WADI, AFWATERINGSGRACHT EN INFILTRATIE)

Binnen het plangebied is een afwateringsgracht aanwezig. De afwateringsgracht bevindt zich ter hoogte van de (conciërge)woning langs de Gentseweg naar de zuidelijke grens van het plangebied. Deze afwateringsgracht watert af naar de Gaverse Beek en werd recent verlegd in het kader van de bouw van de nieuwe westelijke blok (hiervoor werden de nodige adviezen en vergunningen bekomen).

Eveneens werd recent een wadi aangelegd langs de westelijke zijde van het plangebied. Deze wadi watert af naar de Gaverse Beek. Hierdoor kan het overtollige hemelwater gebufferd worden door enerzijds te infiltreren of anderzijds over te lopen naar de Gaverse Beek.

Bij de uitwerking van het RUP is het belangrijk dat de afwateringsgracht en wadi minstens behouden blijven, dat de afwateringsgracht maximaal open blijft en dat er voldoende ruimte in het plangebied wordt voorzien voor infiltratie van hemelwater. Dit laatste kan o.a. door de bovengrondse parkeerplaatsen maximaal te voorzien in grasdallen, voldoende groenzones binnen het plangebied in te richten en verhardingen maximaal aan te leggen in semi-waterdoorlatende materialen.



| Schets ruimtelijk concept: ruimte voor water

RUIMTE VOOR SPOORLIJN

Ten zuiden van het plangebied ligt de spoorlijn 59 tussen Antwerpen en Gent. Gelet op de aanwezigheid van de fietssnelweg, om veiligheidsredenen en een latere mogelijke uitbreiding van spoorlijn 59, wordt een 15m bouwvrije strook voorzien vanaf het talud van de spoorlijn. Het deel van deze 15m bouwvrije strook dat binnen het plangebied valt, zal in het RUP als bouwvrij worden afgebakend.



| Aanduiding: 15m zone vanaf talud spoorlijn

5.2.5. RUIMTELIJK CONCEPT: VOLDOENDE PARKEERVOORZIENINGEN (AUTO EN FIETS) OP EIGEN TERREIN + INZETTEN OP DUURZAAMHEID

AUTOPARKEERPLAATSEN

Gezien de functie (hotel met restaurant, wellness, vergader- en feestzalen en overige bijhorende activiteiten) en de autoafhankelijke locatie, kent het plangebied reeds een hoge parkeerdruk. Met de gewenste toekomstige ontwikkelingen (o.a. uitbreiding van de feest- en congreszaal) zal de parkeerdruk op het plangebied nog verhoogd worden.

Bij de goedkeuring van het planologisch attest legde de gemeenteraad reeds op dat de parkeerdruk volledig op eigen terrein opgevangen moet worden.

Om de parkeerdruk op eigen terrein op te vangen wordt (cf. het planologisch attest) een (half) - ondergrondse parking voorzien. In deze (half) - ondergrondse parking zullen zich in de toekomst het merendeel van de parkeerplaatsen voor de bezoekers bevinden. Op het maaiveld blijven nog autostaanplaatsen over, dit in functie van in- en uitladen voor gasten, kiss & ride, andersvaliden etc.

Het parkeergebouw zal zich deels bovengronds en deels ondergronds bevinden, zo kan er op het domein een nieuw (golvend) parkachtig landschap worden gecreëerd waarmee het zicht op het viaduct van de N70 gemaskeerd zal worden.

In het planologisch attest wordt deze (half) - ondergrondse parking vóór het hotelgebouw voorzien, waarvoor de (conciërge)woning afgebroken dient te worden.

Door de geparkeerde auto's onder te brengen in een (half) - ondergrondse parking, zal er visuele rust voor de bezoekers ontstaan en komt er ruimte vrij voor een kwalitatieve groene aanleg wat zal bijdragen aan de landschappelijk inpassing (zie punt 5.2.4.).

In de voorwaarden bij het afgeleverde voorwaardelijk gunstig planologisch attest werd gesteld dat de nodige capaciteit van de parking (circa 350, 450 of 500 parkeerplaatsen), zal bepaald worden door een project-MOBER (dat opgemaakt dient te worden bij de aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning voor de aanleg van de (half) -ondergrondse parking).

In het MOBER 2023 wordt er rekening gehouden met een parkeeraanbod van 368 parkeerplaatsen, waarvan 184 (half)ondergronds en 184 op het maaiveld.



| Schets ruimtelijk concept: voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein

In november 2021 formuleerde het hotel enkele alternatieven om bijkomend te onderzoeken in het RUP (zie punt 3.12 in de nota). Alternatief 3 is het voorzien van een ondergrondse parking op de plaats van de toekomstige uitbreiding van de zalen/gebouwen in plaats van onder het middenplein/grasplein aan de Gentseweg (cfr. het planologisch attest). Bij alternatief 3 kan de bestaande conciërgewoning aan de Gentseweg behouden blijven.



| Schets ruimtelijk concept: voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein (alternatief 3)

In februari 2022 formuleerde het hotel een 4^{de} alternatief om bijkomend te onderzoeken in het RUP (zie punt 3.13 in de nota). Het parkeergebeuren werd herbekeken en ook het MOBER van 2023 werd herzien. Op basis hiervan werden volgende zaken voorgesteld:

- Men wenst het totaal aantal parkeerplaatsen deels ondergronds (onder de toekomstige uitbreiding van de feestzalen) en deels bovengronds op te richten. Hierdoor kunnen een aantal van de bestaande, vergunde parkeerplaatsen op het maaiveld behouden blijven.
- Men wenst uit te gaan van max. 368 aantal parkeerplaatsen:
 - Ondergronds: 184 parkeerplaatsen onder de nieuwe uitbreiding van de feestzalen
 - Bovengronds: 184 parkeerplaatsen op het maaiveld:
- De cottages verhuizen naar een nieuwe locatie aan de straatzijde van de Gentseweg en de Grote Heidestraat (= de plaats van de oostelijke parking). De oude locatie van de cottages wordt ingericht als groene parkeerplaats voor het personeel.



| Schets ruimtelijk concept: voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein (alternatief 4)

FIETSPARKEERPLAATSEN EN DUURZAAMHEID

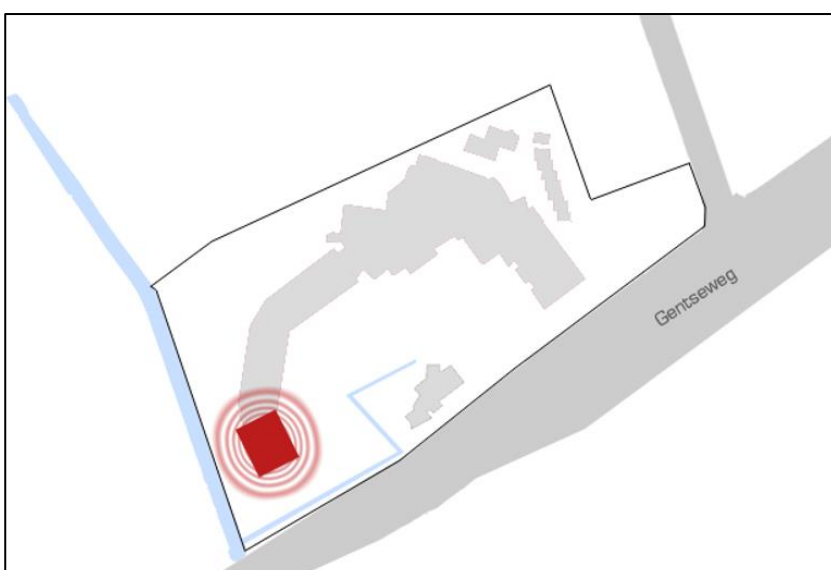
Naast het voorzien van autostaanplaatsen dient het hotel ook te voorzien in voldoende eventueel overdekte fietsenstalplaatsen met vb. de mogelijkheid voor opladen van elektrische fietsen. Het hotel dient ook te focussen op duurzame verplaatsingsvormen.

5.2.6. RUIMTELIJK CONCEPT: CREËREN VAN EEN LANDMARK

Het hotel is gelegen langs de gewestweg N70-Gentseweg, die Sint-Niklaas met Beveren verbindt. Ter hoogte van het hotel bevindt zich een viaduct, waardoor de wagens op hoogte langs het hotel rijden. Gezien de omgeving (viaduct, geen bebouwing aan de overzijde van de parallelweg) en de hotelfunctie die zichtbaar mag zijn, kan binnen het plangebied een 'landmark' toegestaan worden.

Algemeen bestaat de bebouwing uit drie bouwlagen. Zoals voorzien in het planologisch attest (korte termijn) wenst het hotel zijn capaciteit van hotelkamers te vermeerderen (62 kamers). Dit kan gerealiseerd worden in een 'hoteltoren' van maximum 7 bouwlagen hoog, in het westen van het plangebied. Deze toren zal zichtbaar zijn als 'landmark' vanop het viaduct langs de N70 en vanuit de voorbijrijdende trein.

Na het planologisch attest uit 2019, werd een vergunning bekomen voor toekomstperspectieven op korte termijn. De 'hoteltoren' is intussen gebouwd en in gebruik genomen (zie ook foto's van de aanbouw onder punt 2.2.2 van deze nota).



| Schets ruimtelijk concept: creëren van een landmark

5.2.7. RUIMTELIJK CONCEPT: MOGELIJKHEDEN VOOR UITBREIDING EN VERFRAAIING HOTEL

Om innovatief en concurrentieel te blijven wenst het hotel zijn infrastructuur te verbeteren. Het hotel wenst de buitenruimte aan het wellnessgedeelte te verfraaien en ook het bestaande buitenterras aan het restaurant te overkappen. Deze verfraaiingen zijn beperkt in oppervlakte en situeren zich aansluitend aan de bestaande bebouwing en aan de achterkant van het hotel.

Ook bestaat de vraag naar grotere feest- en vergaderlocaties. Gezien de strategische ligging aan de N70 en in de omgeving van de haven is het belangrijk dat het hotel de mogelijkheid krijgt om hierop te kunnen ingaan. Dit houdt het ombouwen en uitbreiden in van een deel van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Deze uitbreiding sluit aan bij de bestaande bebouwing ter hoogte van de Gentseweg.

5.2.8. RUIMTELIJK CONCEPT: VERKEERSVEILIGE ONTSLUITING

Het plangebied is gelegen langs de fietssnelweg F4 (Antwerpen-Gent), deze vormt een belangrijke en snelle verbinding voor fietsers. Belangrijk hierbij is dat de conflicten tussen het bestemmingsverkeer voor het plangebied en het doorgaand verkeer beperkt worden. Daarom worden de toegangen tot het plangebied (vanaf het openbaar domein) beperkt. De hoofdontsluiting gebeurt langs de Gentseweg, Ter hoogte van de westelijke 'toren' wordt enkel een ontsluiting voor hulpdiensten voorzien. Langs de Grote Heidestraat wordt ook de mogelijkheid voorzien om te ontsluiten, deze is echter secundair. Binnen het plangebied kan de interne circulatie (doordacht) aangelegd worden.

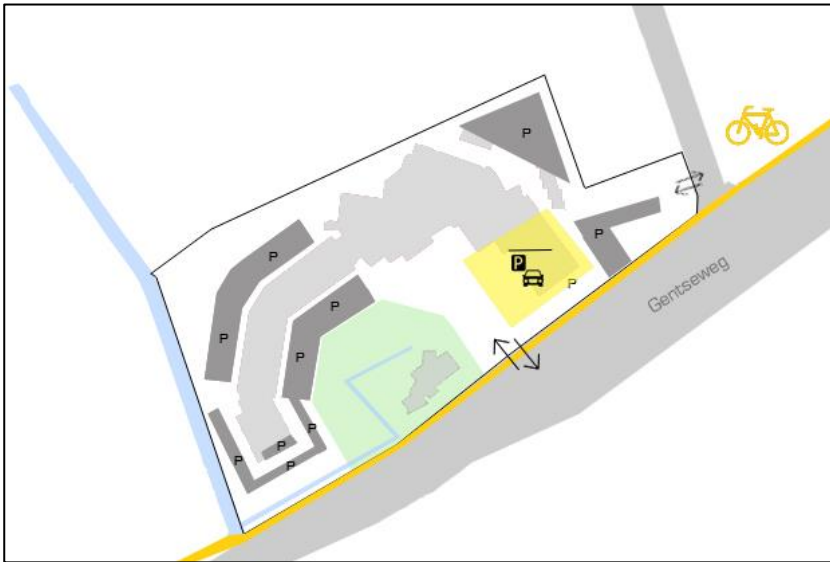
Ook dienen de afsluitingen en/of beplanting langs de Gentseweg en de Grote Heidestraat ter hoogte van de in- en uitritten afgestemd te zijn op de zichtbaarheid.



| Schets ruimtelijk concept: verkeersveilige ontsluiting

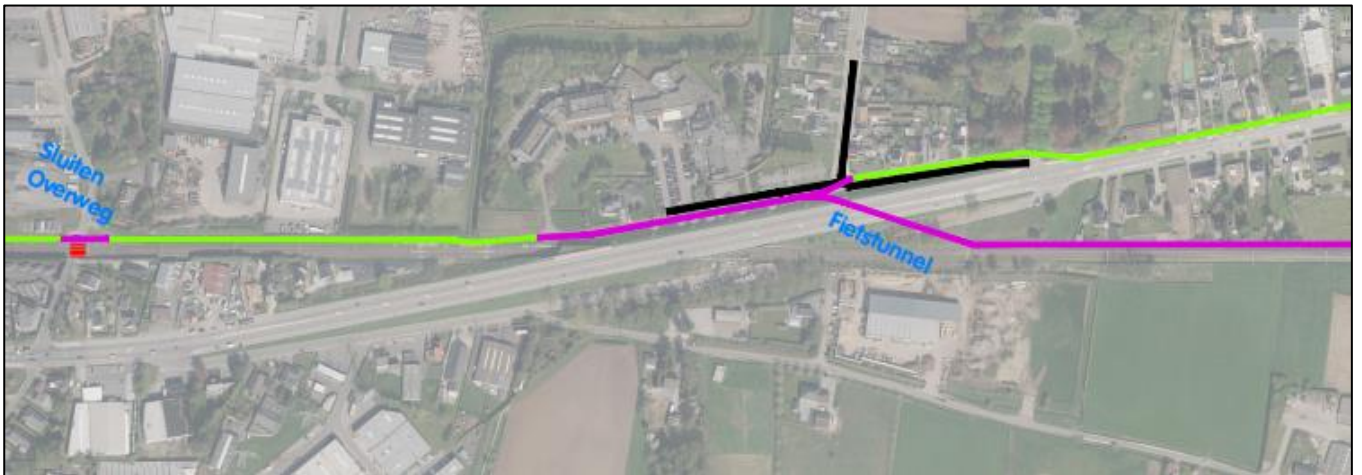


Schets ruimtelijk concept: verkeersveilige ontsluiting (alternatief 3)



| Schets ruimtelijk concept: verkeersveilige ontsluiting (alternatief 4)

Het ruimtelijk concept 'verkeersveilige ontsluiting' past eveneens binnen de visie van de gemeente om op termijn een nieuwe fietstunnel te realiseren ter hoogte van de N70 - spoorweg, Grote Heidestraat en de Gentseweg (fietstunnel onder viaduct).



| Schets visie fietspaden (2019) gemeente Beveren

5.2.9. RUIMTELIJK CONCEPT: VERSCHUIVING LOCATIE COTTAGES

De bestaande cottages, gelegen in het NO van het plangebied, dateren al van eind jaren '70. Deze zijn aan vernieuwing toe. Het hotel wenst de 15 oude cottages af te breken. Aan de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat wenst het hotel 15 nieuwe cottages te bouwen, maximaal 2 bouwlagen hoog. Door de heroriëntatie van de cottages kunnen op de nieuwe locatie bijkomend nog 45 parkeerplaatsen gerealiseerd worden (15 parkeerplaatsen voor de gebruikers van de cottages, 30 parkeerplaatsen voor de bezoekers van het hotel). De oude locatie van de cottages wordt ingericht als groene parking voor het personeel.

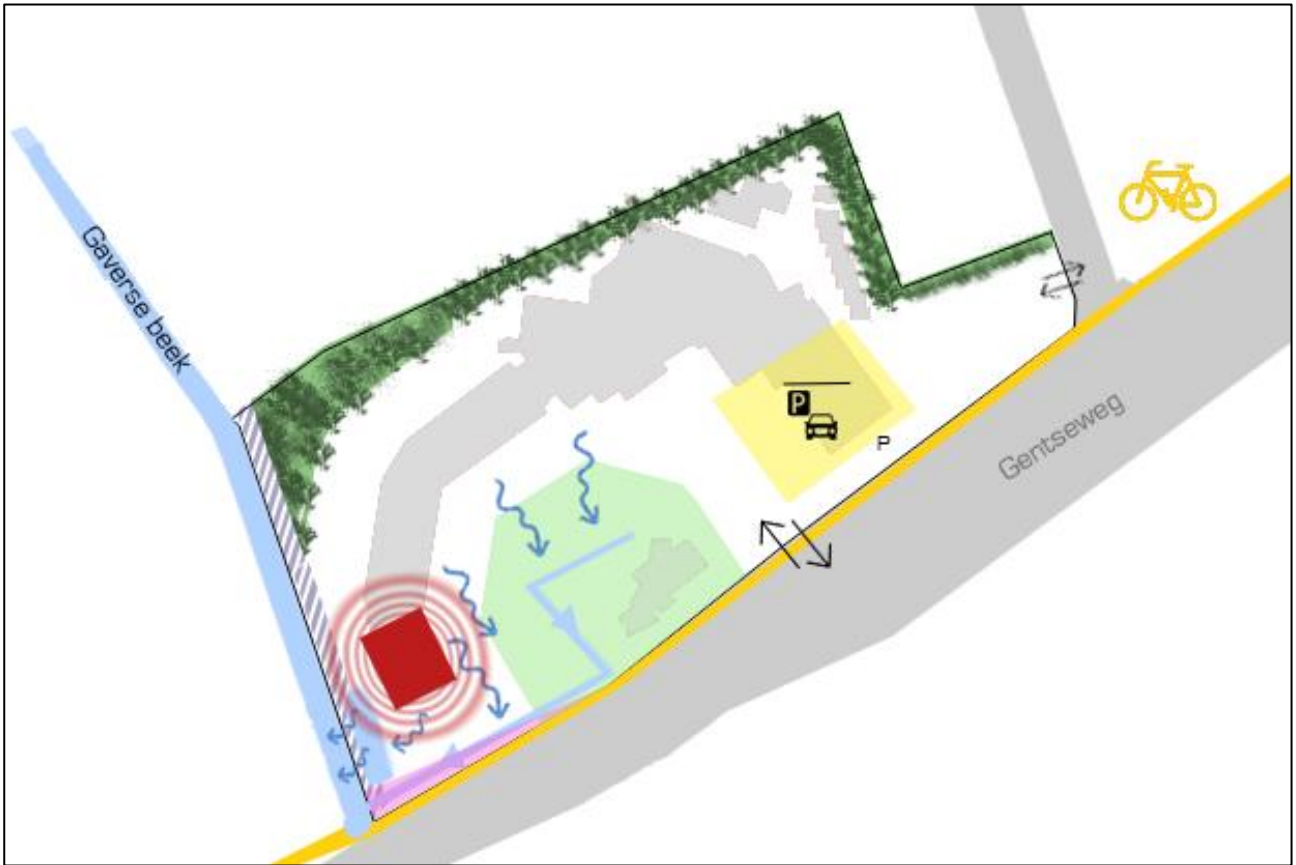


| Schets ruimtelijk concept: verschuiving cottages (alternatief 4)

5.2.10. SYNTHESCHETS



| Syntheseschets



| Syntheseschets (alternatief 3)



| Syntheseschets (alternatief 4)

5.3. KRACHTLIJNEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN

Vanuit de visie en de gewenste ruimtelijke structuur worden volgende bestemmingscategorieën in het RUP gehanteerd:

- Bestemming: Zone voor hotel en aanverwante activiteiten (artikel 1)
- Bestemmingen in overdruk:
 - Groene bufferstrook (artikel 2)
 - (Half) - ondergrondse parking (indicatief, artikel 3)
 - Landmark (indicatief, artikel 4)
 - Zone voor onderhoudstrook waterloop (indicatief, artikel 5)
 - Bouwvrije zone spoorlijn (artikel 6)
 - Te behouden bos (indicatief, artikel 7)
 - Toegangen voor gemotoriseerd verkeer (indicatief, artikel 8)

De overdrukken hebben geen eigen bestemmingscategorie, maar volgen de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Het grafisch plan geeft aan welke gronden tot welke bestemming behoren. Het grafisch plan wordt opgemaakt in fase (voor)ontwerp RUP. Een eerste aanzet van grafisch plan kan men terugvinden in bijlage.

5.3.1. ZONE VOOR HOTEL EN AANVERWANTE ACTIVITEITEN (ARTIKEL 1)

BESTEMMING

De zone voor 'hotel en aanverwante activiteiten' wordt ondergebracht onder de gebiedscategorie wonen.

Hoofdbestemming

De zone is bestemd voor het uitbaten van kamergebonden toeristische logies zoals Bed&Breakfast, gastenkamers, hotel, cottages voor kort verblijf en dergelijke. Zoals vermeld in artikel 7 tot en met 9 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 tot uitvoering van het decreet van 5 februari 2016 houdende het toeristisch logies.

Het hotel heeft een maximum van 243 kamers (groeimarge van 20% bijgeteld op het huidig aantal van 202 kamers).

De hoofdfunctie is het uitbaten van het hotel. Minimum 50% van de totaal bebouwde oppervlakte dient voorbehouden te worden voor de functie hotel.

Nevenbestemmingen

Volgende nevenbestemmingen zijn toegelaten:

- restaurant(s),
- café en/of tearoom,
- kantoren in functie van de uitbating van het hotel,
- parkeervoorzieningen,
- wellnessvoorzieningen,
- vergaderzalen,
- congres- en seminarievoorzieningen,
- feestzalen,
- beperkte sportinfrastructuur in functie van het hotel
- één conciërgewoning.

Onder aanverwante activiteiten verstaan we: restaurant, tearoom, café, wellness-voorzieningen, zwembad, congres- of seminarievoorzieningen, vergaderzalen, feestzalen, sportinfrastructuur in functie van het hotel.

Niet toegelaten functies zijn:

- dancing of discotheek,
- louter zelfstandige woongelegenheden (met uitzondering van één conciërgewoning).

INRICHTING EN BEHEER

Bebouwde ruimte

- De bebouwde en onbebouwde ruimte dient kwalitatief te worden ingericht als één geheel.
- De bebouwing dient maximaal geconcentreerd te worden. Bijgebouwen dienen beperkt te blijven.
- Gebouwen mogen maximaal drie bouwlagen bevatten. Een uitzondering wordt gemaakt voor de westelijke 'toren'. De nodige hoogte voor technische vereisten voor feestzaal, vergader- en congreszaal is toegelaten.
- De bouwhoogte moet rekening houden met de aanpalende functies (inkijk in private tuinen);

- De dakvorm is vrij te kiezen. Indien gekozen wordt voor een plat dak, dient dit maximaal als groendak, daktuin of met zonnepanelen- of boilers afgewerkt te worden.
- Alle constructies moeten opgetrokken worden uit materialen die inzake duurzaamheid en uitzicht verantwoord zijn.
- Volumes dienen op een harmonische wijze aan te sluiten enerzijds op elkaar, maar ook op hun omgeving (qua vorm, structuur, afmetingen, verdeling van gevelvlakken, volume, materiaal, ...), om tot een ruimtelijke eenheid te komen.
- Materiaalgebruik: Voor alle buitengevels wordt gebruik gemaakt van duurzame en esthetisch verantwoorde materialen en dienen beschouwd en afgewerkt te worden als voorgevels.
- Een zuinig en compact ruimtegebruik moet worden aangetoond in de aanvraag tot omgevingsvergunning.
- Maximaal één zelfstandige woning: het betreft de woning van de uitbater, eigenaar of conciërge van het hotel.

Niet-bebouwde ruimte

- Grotere niet-verdekte voorzieningen zoals een zwembad, sportterrein, speelterrein en bijhorende infrastructuur zijn toegelaten tot op minimum 10 meter van de perceelsgrens.
- De ruimte die niet in gebruik wordt genomen voor toegangen en terrassen of parking, dient te worden aangelegd als groene ruimte en moet als dusdanig worden gehandhaafd. Hierbij dient specifieke aandacht te gaan naar de integratie van de wadi en de afwateringsgracht.
- Minimaal 30% van het totale plangebied mag niet bebouwd en/of verhard worden. Deze ruimte moet aangewend worden als groene ruimte.
- Verhardingen op terrein moeten beperkt blijven en zijn toegestaan voor:
 - Terrassen;
 - Toegangen/inkompaden;
 - Interne wegenis;
 - Nodige parkeerplaatsen op het maaiveld;
 - Niet overdekte voorzieningen.
- De verharding van inkompaden en terrassen mag enkel bestaan uit kleinschalige waterdoorlatende materialen.
- Parkeerplaatsen (op het maainiveau) worden maximaal aangelegd in semi-waterdoorlatende materialen.
- Om de verkeersveiligheid op het domein te verhogen, wordt in het plangebied het traag verkeer maximaal gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
- De bestaande afwateringsgracht moet behouden blijven. Alle handelingen en activiteiten noodzakelijk voor het behoud van een maximale bergingscapaciteit (inclusief afgravingen), met respect voor de natuurlijke en ecologische kwaliteiten van de omgeving, zijn toegelaten. De afwateringsgracht wordt maximaal open gelegd.
- Afsluitingen en tuinomheiningen moeten in hoofdzaak bestaan uit streekeigen levende hagen, heesters- of bosmassieven.
- Opslag van materialen, plaatsen en/of stockeren van containers, afval, tuinbergingen en dierenhokken mogen niet zichtbaar zijn vanop de openbare weg.
- Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient steeds een landschapsplan toegevoegd te worden waarin de verhouding groen/verharding en de aanplanting duidelijk is;

Aanverwante activiteiten

- De aanverwante functies, die extra verkeer genereren, mogen enkel uitbreiden in oppervlakte, indien een oplossing is geboden voor de parkeerproblematiek (artikel 3).

Algemeen – globaal inrichtingsplan en studie naar impact op mobiliteit en aantal parkeerplaatsen

Bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning moet het ruimtelijke aspect en de impact op de mobiliteit bestudeerd worden. Bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning binnen artikel 1 moet een globaal inrichtingsplan en een studie naar de impact op mobiliteit en aantal parkeerplaatsen toegevoegd worden.

Beide documenten geven aan hoe de omgevingsvergunningsaanvraag zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is en tot de toekomstige ontwikkeling binnen het plangebied.

Beide documenten maken deel uit van het dossier van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Het globaal inrichtingsplan is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de realisatie volgens het RUP.

Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande, een aangepaste of nieuwe plannen en/of studies bevatten.

Globaal inrichtingsplan (ruimtelijk)

Het globaal inrichtingsplan dient minstens te bevatten:

- Het globaal inrichtingsplan dient een totale toekomstige visie over de invulling van het totale plangebied weer te geven. Dit wordt aangetoond aan de hand van een inrichtingsplan en een volumestudie.

De uitvoering van dit plan kan gefaseerd gebeuren. Indien fasering wordt voorzien, dient men de verschillende fase weer te geven en de omgevingsvergunningsaanvraag hierin te kaderen.

- Het voorgestelde programma wordt verduidelijkt, met aanduiding van volume en oppervlaktes van het beoogde programma, desgevallend met aanduiding van de aanpalende bestaande gebouwen;
- Motivering hoe de bepalingen inzake groenaanleg en de bufferzones/buffergroen gerespecteerd worden;

Studie naar impact op mobiliteit en aantal parkeerplaatsen

Het inrichtingsplan dient volgende zaken te onderzoeken en te motiveren hoe hiermee in de omgevingsvergunningsaanvraag wordt omgegaan:

- De ontsluiting van het plangebied (huidige en toekomstige);
Hierbij worden de hoofdtoegang en eventuele secundaire toegangen vanop de openbare weg, de interne circulatie met de parkeerplaatsen voor personenwagens en vrachtwagens en de laad- en losplaatsen aangegeven.
- De nodige parkeerplaatsen en hoe het parkeren wordt georganiseerd;
De nodige parkeerplaatsen dient berekend te worden aan de hand van standaardcijfers. In de studie moet bekeken worden hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn, waar/hoe de parkeerplaatsen worden opgevangen en dit dient ook gevolgd te worden in de omgevingsvergunningsaanvraag.
Hierin moeten het aantal parkeerplaatsen voor auto's, voor vrachtwagens en voor fietsen zijn opgenomen.
- De impact op mobiliteit;
Hier moet bestudeerd worden hoeveel verkeersbewegingen (gebruikers, bezoekers, werknemers, toeleveringen...) er zullen zijn en wat de mobiliteitsimpact is op de omgeving. Er dient ook bekeken te worden op welke manier ingezet wordt op duurzame verplaatsingsvormen.

Parkeren

- De parkeerdruk van de aanwezige functies binnen het plangebied moet op eigen terrein opgevangen worden.
 - Er worden 368 parkeerplaatsen voorzien voor de opvang van de parkeerdruk;
 - Er wordt zoveel mogelijk uitgegaan van het bundelen van de parkeerplaatsen;
- Parkeerplaatsen kunnen zowel ondergronds als bovengronds aangelegd worden, waarbij minimaal 40% van de nodige parkeerplaatsen ondergronds dient opgevangen te worden;
- Indien het aantal kamers wordt uitgebreid (> 202), dient eveneens een globaal inrichtingsplan de impact op mobiliteit en aantal parkeerplaatsen te onderzoeken;
- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen aangelegd;
- De autostaanplaatsen op het maaiveld dienen maximaal aangelegd te worden in semi-waterdoorlatende materialen.
- Er kan een aparte parking voor bussen op het maaiveld aangelegd worden;
- Er wordt voorzien in voldoende, al dan niet overdekte fietsenstallingen, vlot bereikbaar, voorzien met oplaadpunt voor elektrische fietsen.

5.3.2. GROENE BUFFERSTROOK (ARTIKEL 2, OVERDRUK)

BESTEMMING

Ten oosten, westen en noorden wordt een buffer voorzien naar het aanpalend bedrijventerrein Doornpark en de private woningen aan de Grote Heidestraat.

INRICHTING EN BEHEER

- Doet dienst als visuele en akoestische buffer.
- Aan te leggen in streekeigen beplanting.
- De groenbuffer dient aangelegd te worden vooraleer gestart kan worden met de uitbreiding van de zalen en aanleg parking.
- Buffer:
 - Naar de private woningen langs de Grote Heidestraat ten oosten van het plangebied: minimaal 10 meter breed
Buffer moet inkijk in private tuinen voorkomen.
Minimaal aan te planten met struiken.
 - Naar de private woning Grote Heidestraat 3 ten oosten van het plangebied: minimaal 10 meter
Dichte groenbuffer als buffering naar de toegangsweg en parking (of cottages in geval van alternatief 4)
 - Naar het bedrijventerrein Doornpark ten noorden van het plangebied: 5 meter
Dichte en hoge groenbuffer, bestaande uit laag- en hoogstammige beplantingen.
 - Naar het bedrijventerrein ten westen van het plangebied: Het plangebied wordt in het westen begrensd door de Gaverse beek. Ter hoogte van de Gaverse Beek (waterloop van tweede categorie) moet rekening gehouden worden met de 5 meter bouwvrije onderhoudsstrook (zie artikel 5). Hierdoor kan de groenbuffer ten westen van het plangebied niet gerealiseerd worden en valt weg.

5.3.3. (HALF) – ONDERGRONDSE PARKING (ARTIKEL 3, INDICATIEVE OVERDRUK)

BESTEMMING

Deze (half) – ondergrondse parking bundelt het merendeel van de parkeerplaatsen (minimaal 50%) voor de bezoekers.

INRICHTING EN BEHEER

- Gelegen in de zone tussen de Gentseweg en het hotelgebouw en/of onder het hotelgebouw (ter hoogte van de toekomstige uitbreiding van de zalen/gebouwen).
- Maximum 2 ondergrondse bouwlagen.
- Er zal een minimum en een maximum aantal parkeerplaatsen worden vastgelegd. Van het minimum aantal parkeerplaatsen mag afgeweken worden, indien aangetoond kan worden dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Een voorwaarde is steeds dat het parkeren op eigen terrein dient opgevangen te worden.
- In de ondergrondse constructie is aanverwante hotelaccommodatie toegelaten (bv. fietsenstalling, berging, fitnessruimte, ...).
- De parkeerplaatsen worden zowel onder- als bovengronds worden voorzien
 - Minimaal 184 parkeerplaatsen moeten ondergronds worden voorzien;
 - Naast parkeerplaatsen vb. in functie van kiss & ride, aangepaste parkeerplaatsen voor andersvaliden, oplaadpunt elektrische en/of LPG wagens, taxi, check-in/out, parkeerplaatsen horende bij de cottages, parkeerplaatsen voor personeel, worden ook parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld toegelaten
 - Bij het aanleggen van parkeerplaatsen op het maaiveld wordt maximaal uitgegaan van het behoud van de bestaande parkeerplaatsen;

5.3.4. LANDMARK (ARTIKEL 4, INDICATIEVE OVERDRUK)

Het hotel is gelegen op een zichtlocatie langs de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorlijn.

Op de plaats van de overdruk is een hoger accent (landmark met architecturale ambitie) van maximaal 7 bouwlagen toegestaan.

De architectuur in al haar onderdelen dient te getuigen van kwaliteit en duurzaamheid zowel in vormgeving als materiaalgebruik

5.3.5. ZONE VOOR ONDERHOUDSSTROOK WATERLOOP (ARTIKEL 5, INDICATIEVE OVERDRUK)

Grenzend aan het plangebied ligt de Gaverse Beek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie. Ter hoogte van de westelijke perceelsgrens zal een bouwvrije strook van 5 meter voorzien worden, voor het algemeen onderhoud van de waterloop.

Voor de voorwaarden die gelden in de onderhoudsstrook waterloop wordt verwezen naar de Wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, het Koninklijk besluit van 5 augustus 1970 houdende algemeen politiereglement van de onbevaarbare waterlopen, het provinciaal reglement van 27 mei 1955 en het Decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juni 2003.

5.3.6. BOUWVRIJE ZONE SPOORLIJN (ARTIKEL 6, OVERDRUK)

Ten zuiden van het plangebied ligt de spoorlijn 59 tussen Antwerpen en Gent. Gelet op de aanwezigheid van de fietssnelweg, om veiligheidsredenen en een latere mogelijke uitbreiding van spoorlijn 59 dient een strook van 15m vanaf het talud van de spoorlijn bouwvrij te blijven. Het deel van deze 15m bouwvrije strook dat binnen het plangebied valt, zal in het RUP als bouwvrij worden afgebakend.

5.3.7. TE BEHOUDEN BOS (ARTIKEL 7, INDICATIEVE OVERDRUK)

In het noordwesten van het plangebied is een bestaand bosje aanwezig. Dit bos blijft behouden in het RUP.

5.3.8. TOEGANGEN GEMOTORISEERD VERKEER (ARTIKEL 8 , INDICATIEVE OVERDRUK)

De overdruk 'toegangen gemotoriseerd verkeer' geeft indicatief de toegangen weer van het plangebied met de openbare weg. Om de conflicten met het doorgaand gemotoriseerd en fietsverkeer langs de Gentseweg te beperken, wordt het aantal toegangen naar het plangebied beperkt:

- De hoofdtoegang van het hotel gebeurt langs de Gentseweg met op het terrein een aansluiting naar de (half) - ondergrondse parking, waarbij de in- en uitrit van elkaar gescheiden zijn;

- De ontsluiting voor o.a. de leveranciers (en eventueel ook voor het personeel en de bezoekers van de cottages) ligt ter hoogte van de Grote Heidestraat.

Bij de keuze en hoogte van de afscheiding en afsluitingen ter hoogte van de Gentseweg en Grote Heidestraat moet rekening gehouden worden met een goede zichtbaarheid van de trage weggebruikers ter hoogte van de verschillende toegangen naar het hotel.

6. PLANOPTIE

6.1. VOORSTEL AFBAKENING PLANGEBIED EN REIKWIJDTE

Gelet op de ligging van het plangebied en de lokale schaal van ontwikkeling, wordt aangenomen dat de reikwijdte van het RUP zich beperkt tot de grenzen van het plangebied.

Het plangebied van het voorliggend RUP heeft een totale oppervlakte van circa 3,8 hectare. Het plangebied wordt afgebakend zoals voorzien op het bijgevoegde plan feitelijke juridische toestand.

Het plangebied maakt geen deel uit van een groter geheel.

De exacte afbakening van de zonering zal tijdens de procedure moeten worden gepreciseerd, dit afhankelijk van eventuele wijzigingen. In het RUP wordt gekozen voor eenvoudige zoneringen, dit met duidelijke voorschriften.

6.2. DETAILLERINGSGRAAD

Het RUP regelt de planologische bestemming en bijhorende inrichtingsvoorschriften voor het plangebied. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwicht tussen juridische zekerheid en voldoende flexibiliteit bij de ontwikkeling van het plangebied. De detailleringsgraad van het RUP is hoger dan de detailleringsgraad van het gewestplan.

6.2.1. STARTNOTA

In de startnota werden de planopties zeer algemeen gehouden. Deze keuze van detaillering wordt gemaakt door het planteam.

De startnota is een eerste aanzet en is nog geen ontwerpplan waarover al beslissingen genomen zijn. Het is belangrijk dat er in de startnota nog niet te specifiek gegaan wordt, zodat er in dialoog gegaan kan worden over de planopties met adviesinstanties, stakeholders, burgers en andere participanten. Waarna de planoptie flexibel ingespeeld kan worden op de opmerkingen.

Het RUP zal randvoorwaarden opleggen om de geplande functies binnen het plangebied optimaal te laten functioneren met respect voor de onmiddellijke omgeving.

De intentie bestaat erin om naar inrichting in de bestemmingszone(s) 1 een noodzakelijke basiskwaliteit vast te leggen (groenzones, bouwtypologie,...) zodat de opgestelde concepten hun uitvoering kennen en 2) de ontwikkeling van de zone maximaal vrij te laten zodat er voldoende ontwerprijheid bestaat op projectniveau om te zoeken naar een gepaste invulling. De bouwmogelijkheden worden vastgelegd in de vorm van globale waardes (minimum en maximum bruto bebouwd oppervlak, bouwhoogte of een aantal bouwlagen). Op die manier kan er geschoven worden met volumes in het gebied en maximaal worden gestreefd naar de meest geschikte inpassing voor het beoogde programma.

6.2.2. SCOPINGNOTA

De scopingnota bouwt verder op de startnota en houdt rekening met alle adviezen en opmerkingen op de startnota. In de scopingnota werden de planopties verder verfijnd dit door de verdere uitwerking van het project op de site (o.a. doordat er meer gekend is inzake het ontwerp zie punt 5.3.4 van deze nota). In de scopingnota wordt gekeken naar een eerste aanzet van grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

6.2.3. (VOOR)ONTWERP RUP

Het RUP regelt de planologische bestemming met bijhorende inrichtings- en beheervoorschriften voor het plangebied. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwicht tussen juridische zekerheid en flexibiliteit. De afbakening van het RUP gebeurt op niveau van de kadastrale percelen. De detailleringsgraad van het RUP is hoger dan de detailleringsgraad van het gewestplan.

6.3. ALTERNATIEVEN

6.3.1. BASISALTERNATIEF - VOORKEURSALTERNATIEF

Het basisplan/basisproject is het plan of project dat voorgedragen wordt door de initiatiefnemer (gemeente Beveren) en waarvoor (eventueel) alternatieven worden ontwikkeld en beoordeeld.

Voor het RUP 'Hotel Van der Valk Beveren' is het basisplan het afgeleverde voorwaardelijk gunstig planologisch attest. Dit houdt in dat het basisplan voorziet in een juiste planologische bestemming van de bestaande en de gewenste hotel- en restaurantactiviteiten met bijhorende accommodatie voor vergaderingen, congres en feestzalen. Zo wordt het hele plangebied herbestemd voor wonen en aan wonen aanverwante activiteiten met eveneens het voorzien van een buffer. Daarnaast behoren ook de randvoorwaarden van planologische aard, die opgelegd werden in het planologisch attest, tot het basisplan.

Aanvullend aan het basisplan worden nog vier opties of alternatieven onderzocht in het RUP. Het zijn alternatieven die ofwel bijkomend aan het basisplan kunnen worden uitgevoerd (alternatief 1 en 2), of die een bepaald element van het basisplan wijzigen (alternatief 3 en 4) of die een bijkomende mogelijkheid toelaten op het basisplan vb. indien het RUP beide mogelijkheden toelaat (alternatief 3 en 4). Alternatief 4 is afgestemd op de cijfers en inzichten uit het MOBER 2023.

- Alternatief 1:
Op korte termijn wenst men de buitenruimte van de wellness te verfraaien en beperkte bijkomende verharding aan te leggen. Het RUP onderzoekt of dit alternatief bijkomend aan het basisalternatief kan worden gerealiseerd.
- Alternatief 2
Op korte termijn wenst men aan de achterzijde van het restaurant een terras met gesloten overkapping te voorzien. Het RUP onderzoekt of dit alternatief bijkomend aan het basisalternatief kan worden gerealiseerd.
- Alternatief 3
Op korte termijn wenst men de ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen. Bij dit alternatief kan de conciërgewoning behouden blijven. Het planologisch attest (basisalternatief) voorziet de ondergrondse parking echter onder het midden plein.
Het RUP onderzoekt of de ondergrondse parking ook onder het hotelgebouw kan worden gerealiseerd.
Alternatief 3 kan gezien worden als een inrichtingsalternatief voor de locatie van de (half) – ondergrondse parking (zie punt 6.3.3).
- Alternatief 4
Op korte termijn wenst men het parkeren op te splitsen in een deel ondergronds en een deel bovengronds
 - Men wenst een ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen (zoals alternatief 3) en dit voor 184 parkeerplaatsen (in plaats van 450 parkeerplaatsen).
 - 184 parkeerplaatsen op het maaiveld rond het hotel kunnen behouden blijven.

6.3.2. NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is het 'alternatief' dat erin bestaat het voornemen van het plan niet uit te voeren en er geen RUP opgemaakt wordt.

Het nulalternatief is geen alternatief, gezien een planologisch attest voor het plangebied goedgekeurd werd. Voor de verdere uitwerking van het planologisch attest is de opmaak van een RUP noodzakelijk.

Naar aanleiding van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest (afgeleverd door de gemeenteraad op 17/12/2019) heeft het gemeentebestuur zich echter geëngageerd tot opmaak van een RUP voor het hotel waardoor het nulalternatief niet wenselijk is en daarom niet weerhouden wordt.

6.3.3. LOCATIE- EN INRICHTINGSALTERNATIEVEN

Naast het nulalternatief kan er eveneens gekeken worden naar de locatie- en inrichtings-en/of uitvoeringsalternatieven. Gezien er een planologisch attest voor het plangebied goedgekeurd werd is het onderzoeken van locatiealternatieven niet relevant. Daarnaast zijn de inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven beperkt. Deze zijn immers afgestemd op de actuele situatie, het gewenste beleid en de ontwikkelingswensen van de overheid en betrokken eigenaars. Bovendien dient het RUP rekening te houden met de opgenomen ruimtelijke randvoorwaarden opgelegd binnen het afgeleverde planologisch attest.

LOCATIEALTERNATIEF

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

Het planologisch attest voor 'Hotel Van der Valk' te Beveren bevestigt dat het bedrijf behouden kan blijven op de plaats waar het gevestigd is. Het onderzoeken van alternatieve locaties is bijgevolg niet aan de orde.

INRICHTINGSALTERNATIEF

Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen eenzelfde plan- of projectgebied een andere (ruimtelijke) configuratie van dezelfde bouwstenen te voorzien.

Het planologisch attest biedt de mogelijkheid om het bedrijf op korte termijn en op lange termijn uit te breiden.

In navolging van het planologisch attest werd reeds een omgevingsvergunning afgeleverd voor de werken op korte termijn (de werken op termijn zijn reeds aangevangen). Rekening houdende hiermee, zullen bij de uitwerking van het RUP verschillende inrichtingsmogelijkheden geanalyseerd worden. Enkel de meest essentiële en kwalitatieve elementen voor de gewenste ontwikkeling zullen uiteindelijk doorvertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

Alternatief 3 en 4 kunnen gezien worden als een inrichtingsalternatief voor de locatie van de (half) – ondergrondse parking.

6.4. OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Bij inwerkingtreding van voorliggend RUP worden de onderstaande voorschriften en bepalingen opgeheven:

- De algemene voorschriften van het gewestplan 'Sint-Niklaas – Lokeren' (KB 7/11/1978) voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van onderhavig RUP.

7. ONDERZOEK NAAR EFFECTEN OP HET MILIEU EN DE MENS

De aanzet tot de m.e.r.-screening (onderzoek tot m.e.r.) wordt geïntegreerd in de startnota van het voorliggend RUP. Deze screening dient dan ook samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken van de startnota (bestaande situatie-referentiesituatie,) de planningscontext waarbinnen het RUP kadert en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen) en het plan van de bestaande en juridische toestand.

De watertoets wordt mee verwerkt in dit onderzoek.

7.1. METHODIEK

Als eerste stap in het onderzoek tot m.e.r. wordt nagaan of het RUP niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is volgens de regelgeving, zoals vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering 'houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage' van 10/12/2004 en wijzigingen, het MER-VR-decreet van 18 december 2002 en het plan-m.e.r.-decreet van 27 april 2007. Indien dit niet het geval is, kan overgegaan worden tot de beschrijving en evaluatie van de te verwachten effecten van het voorgenomen plan en de redelijke alternatieven.

Om het onderzoek naar de milieueffecten op een kwalitatieve en eenduidige wijze te kunnen voeren, worden de ontwikkelingsmogelijkheden die worden geboden door het RUP gebundeld in een aantal planingrepen.

7.2. TOEPASSINGSGEBIED

Het RUP is niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig, omwille van de volgende redenen:

- Het RUP vormt geen kader voor de toekenning van een project vermeld in bijlage I, II of III van het BVR van 10/12/2004 en wijzigingen.
- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage III van het BVR 'houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage' van 10/12/2004 en wijzigingen, namelijk: o Bijlage III rubriek 10: infrastructuurprojecten: 10b) Stadsontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterrein (projecten die niet onder bijlage II vallen)
- Het voorgenomen plangebied regelt het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau omdat het plangebied circa 3,8 ha betreft en 0,025 % van het grondgebied van Beveren. Het lokaal niveau kan mee worden gemotiveerd vanuit het lokale karakter van de te verwachten invulling, de lokale bevoegdheid voor de opmaak van het RUP, de beperkte schaal, de lokale bediening en omvang.
- Bovendien houdt het RUP een kleine wijziging in omdat het een beperkte juridisch planologische wijziging inhoudt. Het plan wordt opgemaakt naar aanleiding van een voorwaardelijk gunstig planologisch attest waarbij voorzien wordt in de bestemming van het hotel en de mogelijkheid voor de korte en lange termijn uitbreidingen onder voorwaarden. Het plan voorziet in een herbestemming van zone voor wonen, bufferzones en zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's naar een gebied voor hotel en aanverwante activiteiten.
- Het RUP is niet gelegen in of nabij een vogel- of habitatrichtlijngebied. Een passende beoordeling is niet vereist zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet aangezien er geen betekenisvolle aantasting verwacht wordt van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone, door de voorgenomen kleine wijzigingen binnen een klein gebied op lokaal niveau.

Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:

- indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht;
- indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht.

7.3. ONDERZOEK NAAR DE TE VERWACHTEN MILIEUEFFECTEN

7.3.1. BODEM

CHECKLIST POTENTIËLE INGEPEN DISCIPLINE BODEM	JA	NEE
Bodemverstoring en grondstofvoorraden		
Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?

Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenzone)?

Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)

Erosie

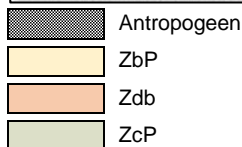
Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?

BODEMVERSTORING EN GRONDSTOFVOORRADEN

Referentiesituatie

- Kwetsbaarheid van de bodem:
In het plangebied komen diverse bodemtypes voor:
 - In het oosten komt een droge zandbodem zonder profiel met onbepaald profiel (ZbP) voor. Deze bodem komt ook terug aan de westelijke perceelsgrens.
 - In het westen is het een matig natte zandbodem met structuur B horizont (Zdb).
 - Centraal komt er een smalle strook voor als matig droge zandbodem zonder profiel of met onbepaald profiel (ZcP).
 - In het zuiden komt een kleine strook antropogeen (bebouwde zone) voor.

Deze bodems hebben een bodemprofiel dat niet kwetsbaar is voor profielverstoring.



| Bodemkaart (Geopunt, juli 2021)

- Aanwezigheid van bodemkundig erfgoed
Binnen of grenzend aan het plangebied is geen bodemkundig erfgoed aanwezig.
- Aanwezigheid van ontginning:
Binnen of grenzend aan het plangebied is geen ontginning aanwezig.

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken), en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

Bovendien zijn grote delen van het plangebied reeds verhard en/of bebouwd.

Er worden dan ook geen significant negatieve effecten van bodemverdichting of profielvernietiging verwacht.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

Bovendien zijn grote delen van het plangebied reeds verhard en/of bebouwd.

Rekening houdend met alternatief 4 (2023: voorzien van 368 parkeerplaatsen, waarvan 184 bovengronds en 184 ondergronds, en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant negatieve effecten van bodemverdichting of profielvernietiging verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

BODEMKWALITEIT EN BODEMVERONTREINIGING

Het plan voorziet geen risico-activiteiten voor verontreiniging of herbestemmingen naar een ander bestemmingstype. Aanzienlijke effecten ten aanzien van bodemkwaliteit worden bijgevolg niet verwacht.

Referentiesituatie

- Bodemverontreiniging:

In het plangebied is een oriënterende bodemonderzoek gekend (dossiernummer 100092, rapportdatum 12/12/2022). Er zijn geen beschrijvende bodemonderzoeken gekend, alsnog bodemsaneringsprojecten. Volgens de databank van OVAM is er op het terrein een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd. Er is een gewijzigd oriënterend bodemonderzoek (rapportdatum 2/06/2023) uitgevoerd in het kader van een overdracht. In het rapport komt de bodemsaneringsdeskundige tot het volgende besluit voor de kadastrale percelen 1376E en 1383H. In het grondwater komt een gemengd overwegend historische verontreiniging met PFAS (20 EU DWRL) voor. Deze verhoogde concentraties worden beschouwd als een gemengd overwegend historische verontreiniging omdat zij te linken valt aan de gedetecteerde PFAS verontreiniging op de 3M productiesite te Zwijndrecht (perceel 467E). Zo wordt 26% aanzien als gemengd-nieuwe bodemverontreiniging en 74% als gemengd-historische bodemverontreiniging. Huidige onderzoekslocatie betreft een verspreidingsperceel. Uit het oriënterend bodemonderzoek blijkt dat er een duidelijke aanwijzing is dat de vastgestelde concentratieverhoging een ernstige bodemverontreiniging vormt voor mens of milieu. De prioriteitsklasse 4c is van toepassing. Bijgevolg moet er een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd worden.

Op basis van het 'Stappenplan bodemonderzoek asbest' is dit kadastraal perceel niet asbestverdacht.

Buiten het plangebied werden enkele oriënterende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Grenzend aan het plangebied, in het noordwesten is een oriënterend bodemonderzoek gekend (dossiernummer 51810, rapportdatum 31/07/2012)
- Grenzend aan het plangebied, in het noordwesten is een oriënterend bodemonderzoek gekend (dossiernummer 100331, rapportdatum 23/12/2022)
- Ten noordwesten van het plangebied is een oriënterend bodemonderzoek gekend (dossiernummer 94405, rapportdatum 31/08/2020)
- Ten westen van het plangebied is een oriënterend bodemonderzoek gekend (dossiernummer 76032, rapportdatum 9/12/2016)
- 100331



- Potentiële risico-activiteiten voor verontreiniging:
Het RUP voorziet geen bestemming met potentiële risicoactiviteiten voor verontreiniging. Voor zover geweten, worden er in de onmiddellijke omgeving geen risicoactiviteiten voor verontreiniging uitgevoerd.

Effectenbespreking

Bij de ontwikkeling van het hotel zal de bestaande Vlare/Vlarema/Vlarebo regelgeving gevolgd worden. Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond. Maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlare, Vlarebo, Vlaremo) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

Indien noodzakelijk wordt verwezen naar de technische richtlijn grondwaterhandelingen (veelal veeleer toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): <http://www.ovam.be/bodem/duurzame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging>.

Rekening houdend met de alternatieven (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, zal er sowieso voor de bouw van evenementenzaal met ondergrondse parking een technisch verslag en bemalingsnota opgemaakt worden. In het kader van het technisch verslag zal nogmaals een grondstaal onderzocht worden op PFAS. Bij de bemalingsnota zal PFAS dienen opgenomen te worden en zal gecontroleerd worden of het water al dan niet moet gezuiverd worden bij lozing.

Na de bouw worden op basis van huidige gegevens geen risico's richting mens of milieu verwacht. Er kan redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake bodemkwaliteit optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant negatieve effecten inzake bodemkwaliteit verwacht.

Er is nagegaan of een wijziging in bestemming ook een wijziging in bestemmingstype van de bodem tot gevolg kan hebben. Het plan voorziet een herbestemming van woongebied, bufferzone en gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen naar een zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen).

- Wonen is opgenomen als bestemmingstype III,
- een gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen is opgenomen als bestemmingstype V,
- voor een grond die in een bufferzone gelegen is, wordt de bodemsaneringsnorm bepaald op basis van de bodemsaneringsnormen van de gronden die aan de bufferzone grenzen. In dit geval is dit woongebied en gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (art.2. besluit van 14/12/2007 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming (VLAREBO 2008)).

Voor een deel van het plangebied is er een wijziging wat de bodemsaneringsnorm betreft. Voor de omzetting van een gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (bestemmingstype V) naar zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen – bestemmingstype III) is er een herbestemming naar een bestemmingstype met strengere bodemsaneringsnormen. Aangezien de bestemming gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen op het plangebied nooit is uitgevoerd en er steeds een hotelfunctie aanwezig was, wordt ervanuit gegaan dat er geen verhoging is van de gezondheidsrisico's.

De nieuwe bestemming hotel en aanverwante activiteiten laat een mix van verschillende activiteiten toe waaronder hotel, restaurant, tearoom, café, kantoren in functie van uitbating van het hotel, parkeervoorzieningen, wellness-voorzieningen, vergaderzalen, congres-seminarievoorzieningen, feestzalen, beperkte sportinfrastructuur in functie van het hotel, één conciërgewoning.

Milderende maatregelen

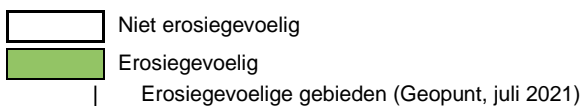
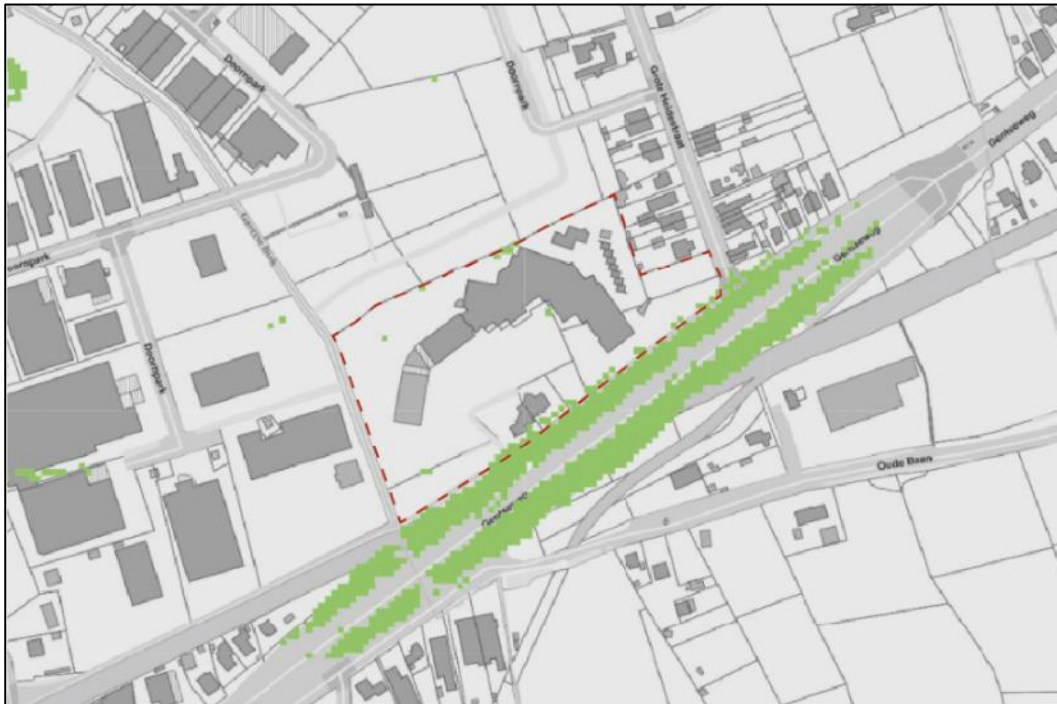
Niet van toepassing.

EROSIE

Referentiesituatie

- Erosiegevoeligheid (watertoets):
De erosiegevoeligheidskaart wordt opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie. De erosiegevoeligheid is verder afhankelijk van de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie dan een braakliggend terrein. Een permanente invulling van de onbebouwde en onverharde ruimte zal een positief effect hebben op de erosiebeperking.

Het plangebied en de onmiddellijke omgeving worden overwegend aangeduid als niet erosiegevoelig. Op de grens van het plangebied wordt de Gentseweg aangeduid als erosiegevoelig. In het plangebied zijn er enkele zones, die zeer beperkt in oppervlakte zijn, aangeduid als erosiegevoelig, deze liggen voornamelijk in de smalle bosgordel in het noorden van het hotelgebouw. De andere twee erosiegevoelige plekken zijn centraal ter hoogte van het hotelgebouw en één in de zuidwestelijke hoek van het plangebied.



- Gevoeligheid voor grondverschuivingen:
Voor het plangebied werden geen gegevens gevonden voor gevoeligheid voor grondverschuivingen.

Effectenbespreking

Door de bebouwing zal er minder hemelwater in de bodem kunnen infiltreren, waardoor deze mogelijks kan verdrogen. Het overtollige hemelwater dat op verhardingen en constructies terechtkomt, zoveel mogelijk terug in de bodem infiltreren. Bij de invulling van de projectzone wordt gestreefd naar duurzame maatregelen, o.a. verharding in semi-waterdoorlatende materialen, aanleg van een wadi, etc. Er zullen maximale percentages of oppervlaktes voor verhardingen worden opgelegd. In het RUP zullen bepalingen worden opgenomen inzake de afvoer van hemelwater (infiltratie, geen rechtstreekse lozing in de riolering, ...).

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Rekening houdend met alternatief 4: voorzien van 184 parkeerplaatsen ondergronds en 184 parkeerplaatsen bovengronds, verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen

gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant negatieve effecten op erosie verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

CONCLUSIE DISCIPLINE BODEM

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

7.3.2. WATER

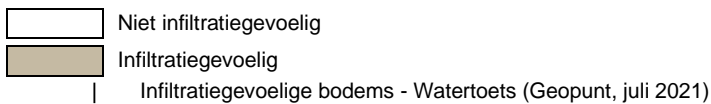
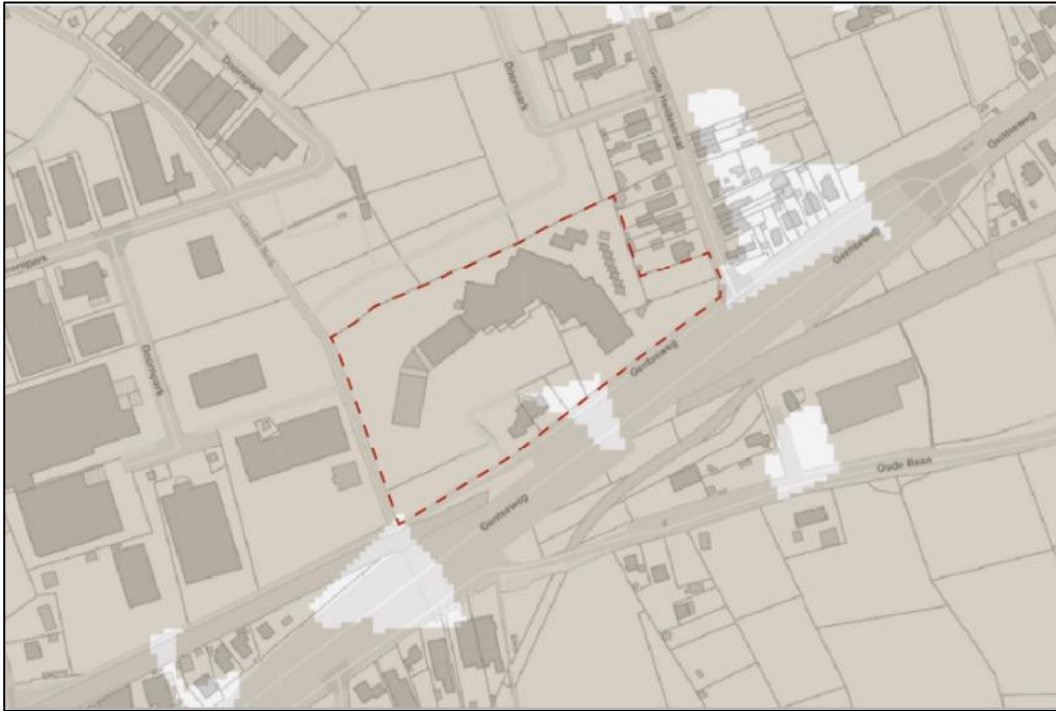
CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE WATER	JA	NEE
Grondwater		
Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. bedrijvenszone)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Oppervlaktewater		
Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Afvalwater		
Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

GRONDWATER

Referentiesituatie

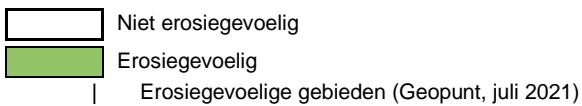
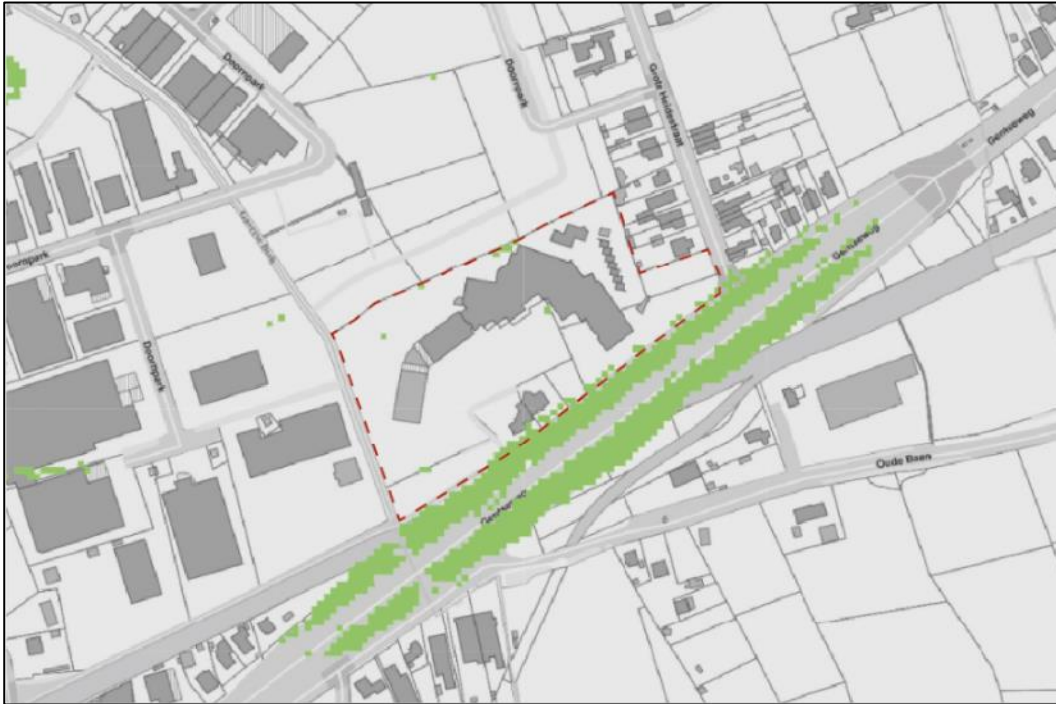
- Wijziging in de verhouding verhard/onverhard:
Het plangebied is grotendeels verhard. In het noorden en westen is nog een smalle bosgordel aanwezig, vòòr het hotelgebouw en in het oosten van het plangebied is nog een grasveld aanwezig.
- Ligging van het plan in niet-infiltratiegevoelige zones (watertoets):
De kaart met de infiltratiegevoelige bodems werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt.

Het volledig plangebied, met uitzondering van een heel kleine zone ter hoogte van de bestaande parking aan de Gentseweg, wordt aangeduid als infiltratiegevoelig. Het hemelwater kan hier gemakkelijk infiltreren in de ondergrond door de bodem.

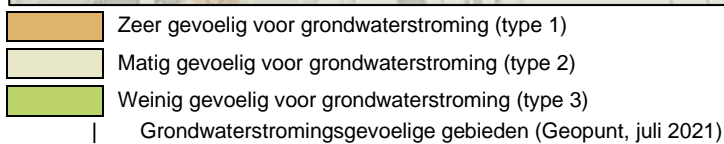


- Ligging van het plan ter hoogte van valleigebied -winterbedkaart (watertoets):
De winterbedkaart duidt gebieden aan waar verandering in bodemgebruik aanleiding kan geven tot een gewijzigd afvoergedrag bij overstromingen. Aangezien dit gewijzigd afvoergedrag enkel relevant is voor omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Binnen het plangebied bevinden zich geen afbakeningen van de winterbedkaart.
- Erosiegevoeligheid (watertoets):
De erosiegevoeligheidskaart wordt opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie.

Het plangebied en de onmiddellijke omgeving worden overwegend aangeduid als niet erosiegevoelig. Op de grens van het plangebied wordt de Gentseweg aangeduid als erosiegevoelig. In het plangebied zijn er enkele zones, zeer beperkt in oppervlakte, aangeduid als erosiegevoelig. Deze liggen voornamelijk in de smalle bosgordel in het noorden van het hotelgebouw. De andere twee erosiegevoelige plekken zijn centraal ter hoogte van het hotelgebouw en één in de zuidwestelijke hoek van het plangebied.



- Ligging van het plan in grondwaterstromingsgevoelig gebied type 1 (waternoets):
 Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de waternoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming. Het plangebied is overwegend matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Enkel ter hoogte van de bestaande parking aan de Gentseweg is er een heel kleine zone zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1).



- Ligging van het plan in zones die aangeduid zijn als kwetsbaar op de grondwaterkwetsbaarheidskaart: De grondwaterkwetsbaarheidskaarten van Vlaanderen geven de risicograad aan van verontreiniging van het grondwater in de bovenste 'watervoerende laag' door stoffen die van het aardoppervlak de bodem indringen. Wat betreft de grondwaterkwetsbaarheid is het plangebied zeer kwetsbaar (Ca1). Ca1-gronden hebben een zandige en/of beperkte (dikte tot minder dan 5 m) deklaag. De watervoerende laag bestaat uit zand (Geopunt, 2020).
- Ligging binnen beschermingszone voor drinkwaterwinning: Het plangebied bevindt zich niet in of nabij een waterwingebied en bijhorende beschermingszones type I en II vastgesteld ter uitvoering van het decreet van 24/01/1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer.

Aanwezigheid van percelen met verontreiniging (o.a. bodemonderzoeken, saneringen); in en nabij het plangebied (evt. verwijzen naar discipline bodem).

In en rondom het plangebied zijn oriënterende bodemonderzoeken gekend, maar geen beschrijvende en/of bodemsaneringsprojecten (OVAM, 2023).

Effectenbespreking

Kwantiteit/ verharding (grondwaterhuishouding)

Het plan veroorzaakt een toename van de verharding t.o.v. de bestaande situatie.

Alternatief 1 en 2 voorzien in een beperkte toename van de verharding t.o.v. de bestaande situatie en t.o.v. het basisplan.

Alternatief 3 zorgt niet voor een toename van de verharding t.o.v. de bestaande situatie en t.o.v. het basisplan

Alternatief 4 zorgt voor een beperkte toename van de verharding t.o.v. de bestaande situatie en t.o.v. het basisplan

(een artificieel oppervlak op de bodem door verharding, gebouwen, wegen en andere constructies).

- Het plangebied is momenteel al veel verhard. Het bedrijf heeft een omgevingsvergunning ontvangen voor de bouw van een toren bestaande uit 3 tot 7 bouwlagen voor 62 bijkomende hotelkamers. Deze 'toren' werd ondertussen al gebouwd (ingebruikname najaar 2021) aansluitend aan de westkant van het bestaande hotelgebouw.
- Voor de opvang van de parkeerdruk voorziet het (basis)plan in de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. Indien deze parking vóór het hotelgebouw wordt geplaatst, zal de bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg verdwijnen. De zone waar de (conciërge)woning verdwijnt, zal groen ingericht worden. Alternatief 3 en 4 voorzien de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw. Bij dit alternatief kan de bestaande (conciërge)woning behouden blijven.
- Alternatief 1 voorziet in het verfraaien van de buitenruimte van de wellness met een beperkte bijkomende verharding (circa 280 m²).
- Alternatief 2 voorziet in de aanleg van een terras met gesloten overkapping. Dit zorgt voor een verharding van circa 360 m².
- Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Het plangebied krijgt verder een groene inkleding.
- Bij alternatief 4 verhuizen de cottages naar de straatzijde (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) op de plaats van de bestaande oostelijke parking. De locatie van de oude cottages wordt ingericht als een groene parking (infiltreerbaar). Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening en hiervoor is voldoende ruimte binnen het plangebied aanwezig. Er wordt voorzien in een beperkt hergebruik van water en verschillende mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater door o.a. de groene bosgordel/buffer in het noorden en westen, de bestaande groene buffer in het oosten, het grasplein voor het hotel, de groene inkleding van het plangebied en het voorzien van semi-waterdoorlatende materialen bij aanleg van nieuwe verharding. De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en er wordt voorzien in de aanleg van een wadi. Door de nieuwe bebouwing zal hemelwater minder in de bodem kunnen infiltreren, waardoor deze mogelijks kan uitdrogen. Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zal het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij alternatief 4 echter blijft er 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan.
- Bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder het grasplein zal de (conciërge)woning verdwijnen en wordt het maaiveld boven de parking groen ingericht. Bij de inrichting van de ondergrondse parking

onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw blijft het bestaande groene grasplein behouden.

- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen en infiltrerbaar ingericht.
- Er worden beperkingen gesteld aan de verhardingsgraad.
- Er wordt eveneens voorzien in de aanleg van een wadi zodat hemelwater kan gebufferd worden.
- Het bestaand bosje in het noordwesten blijft behouden.
- Er zijn geen kwetsbare zones voor grondwaterstijging/ verlaging (geen winningen of kwetsbare vegetaties (moerassen, natte heide, broekbossen, vennen) aanwezig in het plangebied.

Het plan voorziet in een (half) - ondergrondse constructie waardoor grondwaterstromen kunnen geblokkeerd of bemoeilijkt worden.

Plan geeft met grote waarschijnlijkheid geen aanleiding tot projecten met grotere permanente bemaling (bv. t.b.v. tunnel-infrastructuur).

- Het plan voorziet in een beperkte omvang en diepte van de ondergrondse constructies.
- Constructies gaan niet tot op een afsluitende geologische laag zoals een kleilaag.
- Het plan is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).
- Het plan voorziet geen grote aaneengesloten ondergrondse constructies in kwetsbare zones zoals: valleizones, zones met een kwetsbare waterhuishouding en zones met slecht doorlatende geologische lagen.
- De aanwezigheid van de ondergrondse constructies, zoals kelderverdiepingen, ondergrondse parkings/technische ruimten, kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Gezien het eerder kleine wijzigingen betreffen, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstroming.
- Inzake grondwaterstroming moet advies gevraagd worden aan de bevoegde instanties (VMM afdeling operationeel waterbeheer) inzake grondwatergevoeligheid, indien het volgende wordt voorzien in het plangebied
 - het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien;
 - het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha;
 - het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter.

Plan heeft geen permanente wijziging (verhoging/ verlaging) van de grondwaterstand tot doel (bv. t.b.v. natuur of landbouw).

- Het plan is gelegen buiten een zone voor drinkwaterwinning. Het is tevens niet gelegen nabij grondwaterwinningen die winnen uit dezelfde watervoerende laag.
- Tijdelijke bemalingen tijdens de aanlegfase met niet permanente impact (bv geen impact op grondwaterstandsgevoelige vegetatie) zijn niet aanzienlijk.
- Gezien op het plangebied reeds een bestaand hotelgebouw met aparte cottages, parkings en een bestaande (conciërge)woning aanwezig is, worden er bij de uitbreiding van het hotelgebouw en de aanleg van de (half) -ondergrondse parking geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstand.

Kwaliteit (grondwater- kwaliteit)

Activiteiten met risico op verontreiniging zijn mogelijk uit te sluiten in het plangebied.

Het plan voorziet geen aantrekking van verontreiniging via bemaling.

- Het plan is niet gelegen in een zone voor drinkwaterwinning.
- De bestaande Vlarem/Vlarema/Vlarebo regelgeving zal gevolgd worden: Eventuele accidentele grondwaterverontreiniging door het planvoornemen is uit te sluiten (het plan voorziet geen bestemming industrie) (noch is er geen feitelijk voorkomen van verontreinigde grond), maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlaremo) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het

Het plan voorziet geen activiteiten met risico op verontreiniging binnen beschermingszone voor drinkwater.

grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/ VLAREBO/ VLAREM/ VLAREMA.

- Bemaling tijdens de aanlegfase is tijdelijk. Er worden geen permanente bemalingen verwacht. Op projectniveau dient steeds voldaan te worden aan de geldende Vlarem-regelgeving inzake bemaling opdat bemaling een zo klein mogelijke impact heeft. Op dit niveau zijn er ook technische mogelijkheden te voorzien zoals bemalingsdebieten beperken, afdammen bouwputten, retourbemaling, infiltratie elders maar nabij maximaliseren, enz.. Aanzienlijke effecten worden niet verwacht.

Milderende maatregelen
Niet van toepassing.

OPPERVLAKTEWATER

Referentiesituatie

Binnen het plangebied zijn geen van volgende kwetsbaarheden gedetecteerd:

- Relevante wijziging in de verhouding verhard/onverhard
- Waterlopen en waterbeheerders (Watertoets):

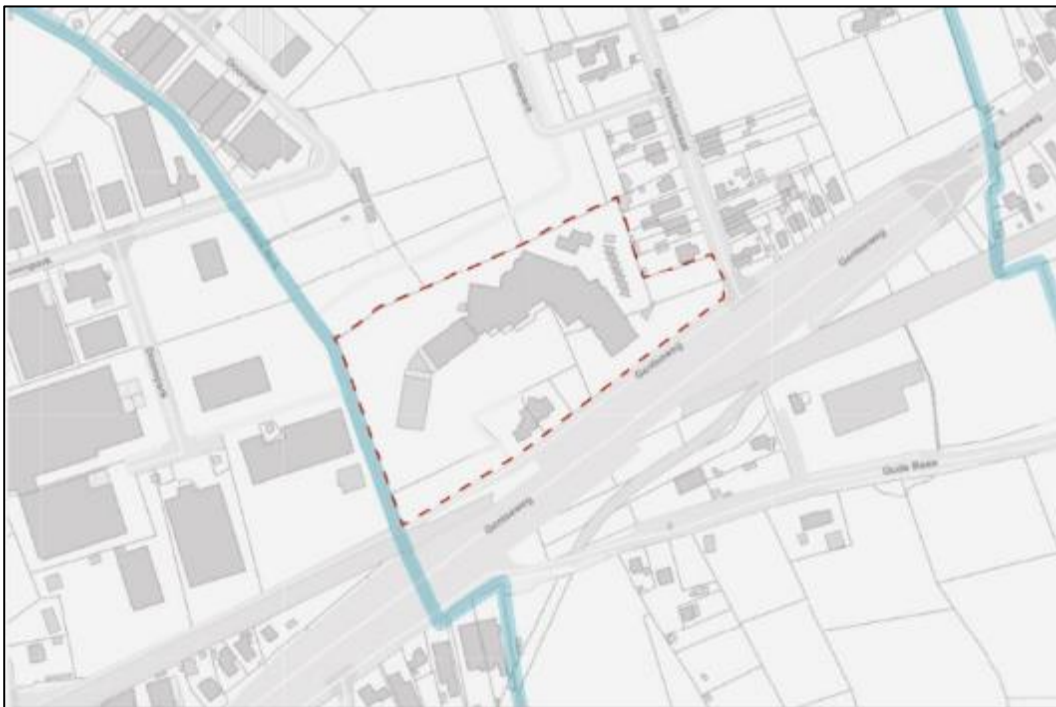
Binnen het plangebied zijn volgende waterlopen aanwezig:

- een afwateringsgracht in het zuiden van het plangebied (code van de VHA²⁸-waterloop -9). Deze watert af naar de Gaverse Beek, een geklasseerde waterloop van 2^{de} categorie (beheer Provincie Oost-Vlaanderen).

De Gaverse Beek is gelegen buiten het plangebied, aan de westelijke grens van het plangebied.

Ten noorden van het plangebied zijn eveneens nog enkele afwateringsgrachten aanwezig.

Op circa 300 meter van het plangebied ligt de Beverse Beek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie, beheerd door de provincie.



Waterloop van tweede categorie



| VHA-waterlopen volgens categorie (Geopunt, juli 2021)

- Ligging ter hoogte van overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2023):
Het plangebied is ter hoogte van de noordelijke en westelijke perceelsgrenzen gelegen in pluviaal overstromingsgevoelig gebied met kleine kans op overstromingen. Het plangebied is niet gelegen in fluviaal overstromingsgevoelig gebied.
- Het overgrote deel van het plangebied is niet gelegen in een 'van nature overstroombaar gebied met als oorsprong een waterloop'. In het plangebied zelf is er enkel ter hoogte van de bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg een klein

²⁸ Vlaamse Hydrologische Atlas

van nature overstroombaar gebied met als oorsprong een waterloop' aanwezig. Buiten het plangebied, aan de oostelijke grens, is er ter hoogte van de woningen aan de Grote Heidestraat en aan de zuidwestelijke grens nog een 'van nature overstroombaar gebied met als oorsprong een waterloop' aanwezig



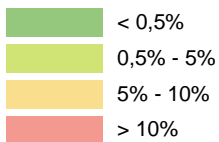
 Waterloop
|  Van nature overstroombare gebieden (Geopunt, juli 2021)

In het plangebied en de onmiddellijke omgeving liggen niet in een risicozones voor overstromingen (2017).

- Het plangebied ligt niet in een overstromingsgebied of oeverzone;
- Het plangebied is niet opgenomen in een signaalgebied;
- Het plangebied is niet opgenomen in een stroomgebiedsbeheersplan;
- Het plangebied watert niet af naar een zone kwetsbaar vanuit ecologie (bijvoorbeeld Habitat/ Vogelrichtlijngebied).
- Hellingenkaart (watertoets):
De hellingenkaart werd opgemaakt om de gevoeligheid voor overstroming en erosie van het gebied te kunnen beoordelen. Steile hellingen kunnen aanleiding geven tot een grote hoeveelheid afvloeiende neerslag, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.
- Het plangebied kent een redelijk vlak reliëf met hellingspercentages kleiner dan 0,5% en tussen 0,5 en 5%. Plaatselijk zijn er kleine gebieden met een hellingspercentage tussen de 5%-10%. Deze zijn in het noorden, in de noordwestelijke hoek, de zuidwestelijke hoek van het plangebied gesitueerd. Ook centraal in het plangebied ter hoogte van het hotelgebouw is een kleine strook met een hellingspercentage tussen 5%-10% gekarteerd. Ter hoogte van de Gentseweg is een hellingspercentage van meer dan 10% gekarteerd. Dit komt overeen met de N70-Gentseweg. In het noordwesten en zuidwesten van het plangebied zijn er nog 2 heel kleine zones met een hellingspercentage van meer dan 10%.



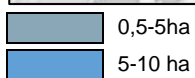
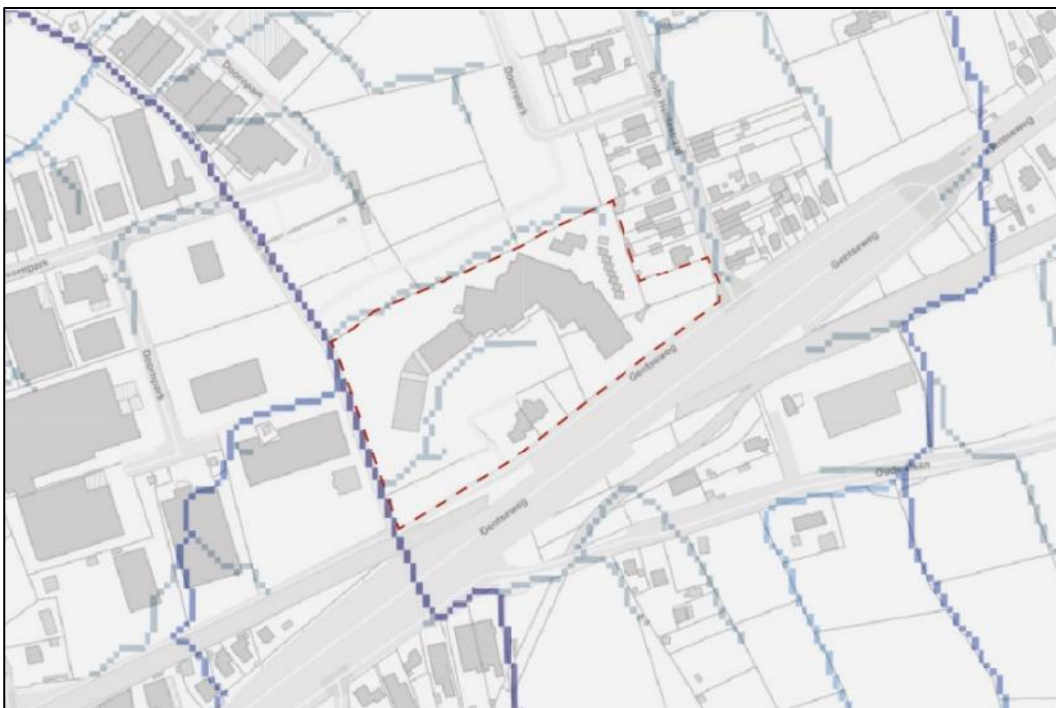
Geen informatie

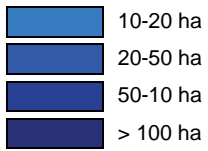


| Hellingenkaart - Watertoets (Geopunt, juli 2021)

- Afstroming (watertoets)

Centraal in het plangebied is een enkelvoudige en meervoudige afstromingslijn voor water aanwezig. Ook aan de noordelijke en westelijke grens van het plangebied en ter hoogte van de Grote Heidestraat is een enkelvoudige en meervoudige afstromingslijn voor water aanwezig. In het plangebied zal het water via de voorziende van het hotelgebouw richting afwateringsgracht (0,5-5 ha) en zo naar de Gaverse Beek (> 100 ha) lopen. Ter hoogte van de noordelijke perceelsgrens zal het water ook richting de Gaverse beek lopen.



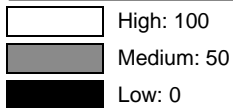


| Afstromingskaart - enkelvoudige stroomlijnen (Geopunt, juli 2021)



| Afstromingskaart - meervoudige stroomlijnen (Geopunt, juli 2021)

- Waterdoorlaatbaarheid
Een groot deel van het plangebied heeft een lage waterdoorlaatbaarheid omwille van de bestaande gebouwen en parkings.



| Waterdoorlaatbaarheidskaart bodem - 2015 (Geopunt, juli 2021)

Overstromingsrichtlijn en toekomstig klimaat

De globale risicokaart is een combinatie van de potentieel getroffen inwoners, het type economische bedrijvigheid, de verontreinigde installaties en de potentieel getroffen beschermde gebieden.

- De globale risicokaart – toekomstig klimaat – kleine kans (PLU) is een kaartlaag die het scenario geeft waarbij er een kleine kans is van voorkomen van pluviale overstromingen (tgv hevige buien) met klimaatverandering. De kaart duidt op het plangebied 3 zones aan:
 - ten zuidwesten van het plangebied. Deze zone komt in grote lijnen overeen met de plaats waar momenteel de wadi werd aangelegd. (type residentieel gebied)
 - ten noorden van het hotel wordt een lijnvormige zone aangeduid., Deze zone komt overeen met de bufferzone die momenteel aanwezig is op het terrein en die het plan ook behoudt. (type akkerland)
 - De Gaverse beek op de westelijke grens van het plangebied. (type industrieel gebied)



- Type Residentieel gebied
- Type Akkerland
- Type Industrieel gebied

| Globale risicokaart – toekomstig klimaat – kleine kans (PLU) – (Waterinfo_juli 2022)

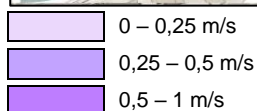
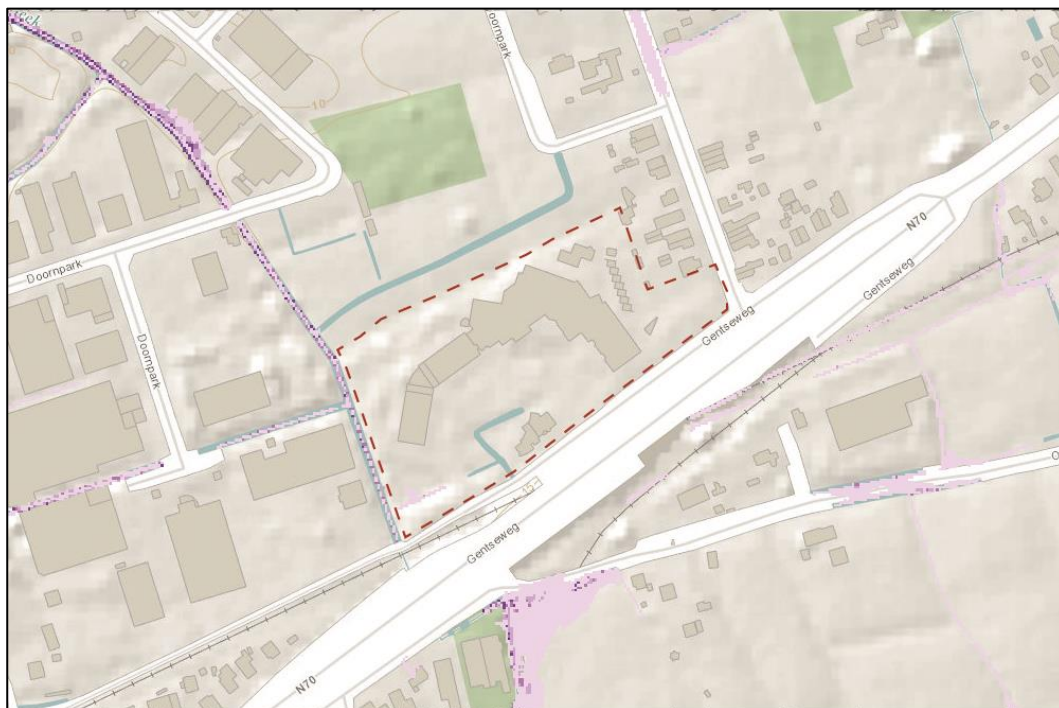
- Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal is een kaart die de gebieden toont waar er een overstromingsgevaar is ten gevolge van hevige buien (pluviaal) voor drie verschillende scenario's (kleine kans, middelgrote kans, grote kans), rekening houdend met de klimaatverandering.
 - ten zuidwesten van het plangebied. Deze zone komt in grote lijnen overeen met de plaats waar momenteel de wadi werd aangelegd. Hier is overwegend een kleine kans.
 - ten noorden van het hotel wordt een lijnvormige zone aangeduid., Deze zone komt overeen met de bufferzone die momenteel aanwezig is op het terrein en die het plan ook behoudt. Hier wordt overwegend een kleine kans aangeduid.
 - De Gaverse beek op de westelijke grens van het plangebied. Hier wordt overwegend een kleine kans aangeduid.



- Grote kans
- Middelgrote kans
- Kleine kans

| Overstromingsgevoelige gebieden – pluviaal (Watertoets 2023)

- **Stroomsnelheid – toekomstig klimaat – grote kans (PLU):** Deze kaart toont de maximale stroomsnelheid in het potentieel overstroomde gebied voor pluviale overstromingen (tgv hevige buien) met een grote kans van voorkomen en met klimaatverandering. Stroomsnelheden worden enkel weergegeven daar waar er volledige 2-D modellen zijn die een accurate inschatting van de stroomsnelheid mogelijk maken. Op de kaart wordt de Gaverse beek aangeduid met snelheden overwegend rond de 0-0,25 m/s; 0,25 – 0,5 m/s en 0,5 – 1 m/s.



Stroomsnelheid – toekomstig klimaat – grote kans (PLU) – (Waterinfo_juli 2022)

Effectenbespreking

Kwantiteit/ verharding/ overstroming

Het plan voorziet niet in een verharding binnen of inname van overstromingsruimte in signaalgebied of effectief overstromingsgevoelig gebied.

In het plan/RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (2023) en technisch achtergronddocumenten (en wijzigingen).

- Bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m², dienen bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen genomen te worden om het effect van deze 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://oostvlaanderen.be/wonen-en-leven/waterlopen/watertoets.html>)
- De invulling van het plangebied creëert enkele wijzigingen in de toegelaten bebouwde en verharde oppervlakte. Zo werd een omgevingsvergunning goedgekeurd voor de bouw van een toren van 3 tot 7 bouwlagen hoog voor 62 bijkomende hotelkamers (footprint circa 648 m²). Deze 'toren' werd ondertussen al gebouwd (ingebruikname najaar 2021) aan de westkant van het bestaande hotelgebouw. Voor de opvang van de parkeerdruk voorziet het plan in de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zal het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij

alternatief 4 blijven er 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan. Bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder het grasplein zal de (conciërge)woning verdwijnen en wordt het maaiveld boven de parking groen ingericht. Bij de inrichting van de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw blijft het bestaande groene grasplein behouden.

- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen en infiltreerbaar ingericht.
- Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden.
- Alternatief 1 voorziet in het verfraaien van de buitenruimte van de wellness met een beperkte bijkomende verharding (circa 280 m²).
- Alternatief 2 voorziet in de aanleg van een terras met gesloten overkapping. Dit zorgt voor een verharding van circa 360 m².
- Bij alternatief 4 verhuizen de cottages naar de straatzijde (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) op de plaats van de bestaande oostelijke parking. De locatie van de oude cottages wordt ingericht als een groene parking (infiltreerbaar).
- Nieuwe verharding wordt aangelegd in semi-waterdoorlatende materialen. Het plangebied krijgt een groene inkleding zodat er ruimte is om water te kunnen opvangen, infiltreren en vertraagd af te voeren en bergen.
- Het bestaand bosje in het NW van het plangebied blijft behouden.
- De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden. Het plan geeft ook de mogelijkheid tot het aanleggen van een wadi voor het bufferen van hemelwater.
- Het plangebied is niet gelegen in effectief en/of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Enkel ter hoogte van de Gentseweg is een kleine zone aangeduid als een 'van nature overstroombaar gebied met voorsprong een waterloop'. In het plangebied is een afwateringsgracht aanwezig die afwatert naar de Gaverse Beek, gelegen net buiten het plangebied in het westen. In het plan is hier mee rekening gehouden door het vrijwaren van voldoende ruimte voor de afwateringsgracht, het voorzien van een wadi en het beperken van de verhardingsgraad.
- Het plangebied watert niet af naar een zone kwetsbaar vanuit ecologie (bijvoorbeeld Habitat/ Vogelrichtlijngebied)

Structuurkwaliteit

Het plan behoudt de bestaande afwateringsgracht en houdt deze open

- Binnen het plangebied is een afwateringsgracht aanwezig. De afwateringsgracht bevindt zich ter hoogte van de (conciërge)woning langs de Gentseweg naar de zuidelijke grens van het plangebied. Deze afwateringsgracht watert af naar de Gaverse Beek en werd recent verlegd in het kader van de bouw van de nieuwe westelijke blok (hiervoor werden de nodige adviezen en vergunningen bekomen).
- Het plan behoudt de bestaande afwateringsgracht. Deze afwateringsgracht blijft open en krijgt voldoende ruimte.
- Ten westen van het plangebied ligt de Gaverse Beek. De bestaande regelgeving (5 meter zone) wordt gevolgd.

Kwaliteit

Cf bodem

- Bestaande regelgeving zal gevolgd worden.
- Het plangebied watert niet af naar een zone kwetsbaar vanuit ecologie (bijvoorbeeld Habitat/ Vogelrichtlijngebied)

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.






AFVALWATER

Referentiesituatie

- Het zoneringsplan geeft de verschillende zuiveringszones weer en werd opgesteld in samenwerking tussen de gemeenten en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Op dit plan zijn 4 zuiveringszones terug te vinden:
 - Centraal gebied: er is al geruime tijd riolering aanwezig en die is aangesloten op een waterzuivering.
 - Collectief geoptimaliseerd buitengebied: er is recent riolering aangelegd en die is aangesloten op een waterzuivering.
 - Collectief te optimaliseren buitengebied: er is riolering gepland of er is riolering aanwezig maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering.
 - Individueel te optimaliseren buitengebied: er is geen riolering voorzien. Het afvalwater moet individueel gezuiverd worden met een IBA.

Volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij is het plangebied deels gelegen in een centraal gebied en deels gelegen in een zone 'collectief geoptimaliseerd buitengebied'. Enkel voor perceel 1387^E (zuidwestelijke hoek) zijn geen gegevens beschikbaar. Dit houdt in dat bijna het volledige plangebied is aangesloten op een waterzuivering.



-  Centraal gebied
 -  Collectief te optimaliseren buitengebied
 -  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
 -  Individueel te optimaliseren buitengebied
 -  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA geplaatst
- | Zoning- en uitvoeringsplannen (VMM, juli 2021)

Effectenbespreking

Met het uitbreiden van het aantal hotelkamers en het verbouwen van de bestaande accommodatie voor het voorzien van een grotere capaciteit van de vergaderzalen, feestzalen en congresfaciliteiten wordt er bijkomende afvoer van (afval)water voorzien. Volgende randvoorwaarden worden hierbij aangehouden:

- Er zal een gescheiden riolering aangelegd worden op de site voor de afvoer van het (afval)water. De voorziene afvalwaterriool (DWA) dient aangesloten te worden op een bestaande afvalwaterriool in de directe omgeving.
- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en infiltratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan, ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd.

Voor de vier alternatieven d.d. november 2021 en februari 2022 worden geen bijkomende afvoer van (afval)water t.o.v. het basisplan verwacht.

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminars, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en een beperkt te verwachten aandeel aan afvalwater en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater

wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en geen verwacht aandeel van bijkomende afvoer van (afval) water t.o.v. het basisplan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450, opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en geen verwacht aandeel van bijkomende afvoer van (afval) water t.o.v. het basisplan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant negatieve effecten vanuit afvalwater verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

CONCLUSIE WATERTOETS

De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen.

- Er zal een gescheiden riolering aangelegd worden op de site voor de afvoer van het (afval)water. De voorziene afvalwaterriool (DWA) dient aangesloten te worden op een bestaande afvalwaterriool in de directe omgeving.
- Bij het oprichten van nieuwe constructies en/of uitbreiden van bestaande constructies, moet men voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (2023) inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Deze verordening voorziet bepalingen over het verplicht aanleggen van infiltratievoorzieningen en hemelwaterputten. Om de wateroverlast te milderen hanteert de provincie Oost-Vlaanderen strengere voorwaarden voor buffering dan deze vermeld in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Hemelwater afkomstig van alle dakoppervlakken moet worden opgevangen in hemelwaterputten. Hergebruik van hemelwater uit hemelwaterputten is verplicht. De overloop van de hemelwaterputten moet worden aangesloten op een infiltratievoorziening.
- Wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:
 - het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter.
- Verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

CONCLUSIE DISCIPLINE WATER

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

7.3.3. BIODIVERSITEIT

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE BIODIVERSITEIT

JA

NEE

Biotoopverlies / biotoopwijziging

Biotoopverlies door ruimtebeslag

Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving?

Biotoopwijziging

Verdroging / vernatting:

Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?

Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)

Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersmissies)?

Rustverstoring (door geluid en licht)

Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz)?

Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?

Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?

Barrièrevorming en versnippering

Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?

Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysieke scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?

Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?

AANDACHTSGEBIEDEN: NATURA-2000-GEBIEDEN, RAMSAR-GEBIED, VEN-GEBIED

Referentiesituatie

- In en in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied.
 - Het meest nabijgelegen vogelrichtlijngebied bevindt zich op circa 4,8 km afstand: Schorren en polders van de Beneden-Schelde (BE2301336)
 - Het meest nabijgelegen habitatrichtlijngebied bevindt zich op circa 2,6 km afstand: Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats (BE2100045)
 - Het meest nabijgelegen Ramsar-gebied ligt op 12,5 km afstand: De Schorren te Doel (Beveren), de Galgenschuur te Lillo (Antwerpen) en het Groot Buitenschuur te Zandvliet (Antwerpen) (ID 4, Ramsar nr. 327)
- Het plangebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren), noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten.

In en in de nabije omgeving van het plangebied bevinden zich geen VEN-gebieden²⁹ of IVON³⁰gebieden.

 - Het dichtstbijzijnde VEN-gebied ligt op circa 6,2 km afstand: De Wase Scheldepolders (gen) (ID509) en op circa 8 km afstand: De Wase Scheldepolders (geno) (ID 265)
 - Het dichtstbijzijnde IVON- gebied ligt op 6,8 km afstand: De vallei van de Boven-Zeeschelde van de Dender- tot de Rupelmonding (nvwg)(ID 160)

Effectenbespreking

Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Rekening houdend met de aard van de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder

²⁹ Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is het geheel van gebieden met een actuele of potentiële hoge natuurwaarde waarin een specifiek beleid inzake natuurbehoud gevoerd wordt. Het VEN bestaat uit Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

³⁰ Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)

toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) worden geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Rekening houdend met de aard van alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450, opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) worden geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Rekening houdend met de aard van de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) worden geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Rekening houdend met de aard van alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450, opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) worden geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

De afstand tot de Natura 2000 en VEN-gebieden is te groot om een negatief effect te hebben.

Het plan en de vier alternatieven (cumulatief effect) voorzien geen bijkomende verstoring voor de aandachtsgebieden (Natura-2000, Ramsar en VEN).

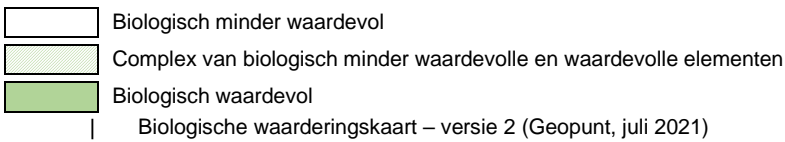
Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

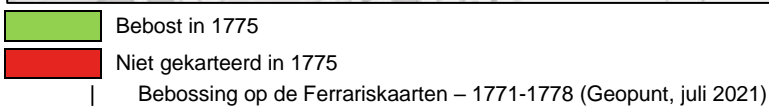
BIOTOOPVERLIES/ BIOTOOPWIJZIGING

Referentiesituatie

- Biologische waarderingskaart- aanwezigheid van biologisch waardevolle zones die beïnvloed kunnen worden:
De biologische waarderingskaart (BWK), is een cartografische inventaris van de biologische waarde van de vegetatie op elk perceel in het Vlaams gewest.
Het plangebied wordt gekarteerd als 'biologisch minder waardevol', omwille van minder dichte bebouwing. Deze kartering gebeurde op basis van interpretatie orthofoto's van 2014.



- Het plangebied is niet opgenomen in de boskartering van 1990.
- Aanwezigheid van oudere bossen:
Binnen het plangebied zijn er – volgende de bosleeftijdkaart - geen oudere bossen aanwezig.
- Grenzend aan het plangebied is in de oostelijke hoek van het plangebied een gebied gekarteerd op de Ferrariskaarten als bebost in 1775.



- De Vandermaelenkaart geeft aan dat in het plangebied 2 zones bebost waren in 1850. Ook ten noorden en ten oosten van het plangebied was bos aanwezig in 1850.



Bebost in 1850
 | Bebossing op de Vandermaelenkaart – 1846-1854 (Geopunt, juli 2021)

- Ligging nabij Vlaamse en erkende natuureservaten of bosreservaten:
Er bevinden zich in het plangebied geen Vlaamse of erkende natuureservaten. Er bevinden zich in het plangebied eveneens geen bosreservaten.
- Ligging nabij ruimtelijk kwetsbare gebieden:
Het plan ligt niet in of naast gebieden met volgende bestemming op het bestemmingsplan: natuurgebieden met wetenschappelijke waarde, natuurgebieden (N-gebieden), bosgebieden, bosgebieden met ecologisch belang, valleigebieden (of 'agrarische gebieden met landschappelijke waarde'), agrarisch gebied met landschappelijke (of 'bijzondere') waarde (vallei- of brongebieden) of andere groengebieden op bestemmingsplannen.
- Landinrichtingsplan en -projecten – 2019
In het plangebied ligt geen landinrichtingsplan of -project of een natuurinrichtingsproject.

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en het gegeven dat het plangebied momenteel al voor een groot deel bebouwd/verhard is, dat er in en nabij het plangebied geen biologisch waardevolle zones zijn gelegen, dat het plangebied in 1850 wel bos bevatte maar dat dit bos niet werd opgenomen in de boskartering van 1990 en op de bosleeftijdskaart, dat er noch erkende of Vlaamse natuureservaten, bosreservaten of groengebieden op bestemmingsplannen aanwezig zijn, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/-wijziging optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat het plangebied momenteel al voor een groot deel bebouwd/verhard is, dat er in en nabij het plangebied geen biologisch waardevolle zones zijn gelegen, dat het plangebied in 1850 wel bos bevatte maar dat dit bos niet werd opgenomen in de boskartering van 1990 en op de bosleeftijdskaart, dat er noch erkende of Vlaamse natuureservaten, bosreservaten of groengebieden op bestemmingsplannen aanwezig zijn, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/-wijziging optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven, en het gegeven dat het plangebied momenteel al voor een groot deel bebouwd/verhard is, dat er in en nabij het plangebied geen

biologisch waardevolle zones zijn gelegen, dat het plangebied in 1850 wel bos bevatte maar dat dit bos niet werd opgenomen in de boskartering van 1990 en op de bosleeftijdkaart, dat er noch erkende of Vlaamse natuurreservaten, bosreservaten of groengebieden op bestemmingsplannen aanwezig zijn, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/-wijziging optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant negatieve effecten op biotoopverlies/-wijziging verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

RUST- EN LICHTVERSTORING (GELUID, LICHT, RECREATIEDRUK)

Het plan voorziet geen specifiek geluidsproducerende activiteiten of functies, noch wordt er verwacht dat er functies worden voorzien met een relevante toename in lichtbronnen of recreatiedruk. Aanzienlijke effecten ten aanzien van rustverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

De vier alternatieven voorzien geen specifiek geluidsproducerende activiteiten of functies, noch wordt er verwacht dat er functies worden voorzien met een relevante toename in lichtbronnen of recreatiedruk. Aanzienlijke effecten ten aanzien van rustverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

Ten opzichte van de huidige bestaande toestand wordt geen aanzienlijke toename van lichtbronnen of rustverstoring verwacht aangezien momenteel al een hotel aanwezig is met in het westen en noorden het bedrijventerrein Doornpark en in het oosten de bestaande woningen aan de Grote Heidestraat. Het plan voorziet in een uitbreiding van het bestaande hotelgebouw (de 'toren' in het westen is momenteel al gebouwd en werd in het najaar 2021 in gebruik genomen) en de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. De uitbreiding (circa 1100 m²) voor het ombouwen en uitbreiden van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden zal ook geen aanzienlijke toename veroorzaken naar lichtbronnen of rustverstoring.

De drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend worden onderzocht bovenop het basisalternatief, zullen geen aanzienlijke toename van lichtbronnen of rustverstoring veroorzaken.

Alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, zal geen toename van lichtbronnen of rustverstoring veroorzaken.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten van rustverstoring verwacht.

Ook volgens de huidige planologische toestand wordt geen aanzienlijke toename van lichtbronnen of rustverstoring verwacht aangezien het plangebied momenteel bestemd is als woongebied, bufferzone en gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen.

Effectenbespreking

- De activiteiten die mogelijk zijn binnen het plangebied zijn niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat (hotel, restaurant, tearoom, café, kantoren in functie van de uitbating van het hotel, parkeervoorzieningen, wellness-voorzieningen, vergaderzalen, congres- en seminarievoorzieningen, feestzalen, beperkte sportinfrastructuur in functie van het hotel, één conciërgewoning)
- Er zijn geen gevoelige soorten te verwachten in de nabije omgeving.

Het RUP heeft als doel een vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminars, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken. Aanvullend worden de vier alternatieven onderzocht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

VERSNIPPERING EN BARRIÈREWERKING

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

De drie alternatieven d.d. november 2021 zorgen niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

Alternatief 4 d.d. februari 2022 zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes voorkomen, geen erkende of Vlaamse natuureservaten, bosreservaten of geen groengebieden op bestemmingsplannen zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes voorkomen, geen erkende of Vlaamse natuureservaten, bosreservaten of geen groengebieden op bestemmingsplannen zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes voorkomen, geen erkende of Vlaamse natuureservaten, bosreservaten of geen groengebieden op bestemmingsplannen zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

CONCLUSIE DISCIPLINE BIODIVERSITEIT

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

7.3.4. LANDSCHAP BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	JA	NEE
Landschap (zie ook aandachtsgebieden)		
<i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechtekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)?
- Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?
- Wijziging van historische parcelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?

Uitzicht

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren?

Zoals:

- Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.

Bouwkundig erfgoed

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:

- Afbraak van bouwkundig erfgoed.
- Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning, ... van het erfgoed mogelijks verdwijnt.
- Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuur aanleg)

Archeologie

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:

- Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)
- Permanente veranderingen in de grondwaterafvoer
- Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein

AANDACHTSGEBIEDEN/ -ELEMENTEN

Referentiesituatie

Binnen en in de omgeving van het plangebied is geen Unesco erfgoed aanwezig.

- Geen aanwezigheid van beschermd onroerend erfgoed binnen het plangebied.
 - Geen aanwezigheid van beschermde cultuurhistorische landschappen binnen het plangebied.
 - Geen aanwezigheid van beschermde monumenten binnen het plangebied.
- Aanwezigheid van elementen uit vastgestelde inventarissen:
 - Landschapsatlas met ankerplaatsen, relictzones, lijnrelict en puntrelict: Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053)
 - Historische tuinen en parken: niet aanwezig in het plangebied
 - Houtige beplanting: niet aanwezig in het plangebied
 - Archeologische zones: niet aanwezig in het plangebied
 - Bouwkundig erfgoed
Niet van toepassing in het plangebied.
- Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen erfgoedlandschappen aanwezig.
- Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen beheer of onroerend erfgoedrichtplannen aanwezig.
- Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen overige aspecten uit erfgoedbesluiten (erfgoedwaarde, verbodsbepalingen) gekend.

Effectenbespreking

LANDSCHAP

Landschapsstructuur en -erfgoed

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechtekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053), maar hiervan is op terrein niets meer van waar te nemen. Het plangebied behoudt de bestaande afwateringsgracht.

De drie alternatieven d.d. november 2021 voorzien geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053), maar hiervan is op terrein niets meer van waar te nemen.

Alternatief 4 voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053), maar hiervan is op terrein niets meer van waar te nemen.

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

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op de landschapsstructuur en -erfgoed verwacht.

Landschapsuitzicht

Het plan voorziet in de oprichting van een 'toren' van 3 tot 7 bouwlagen hoog voor de uitbreiding van het hotel met 62 kamers. Deze 'toren' werd ondertussen al gebouwd (ingebruikname najaar 2021). Het plan maakt ook een (half) - ondergrondse parking mogelijk waarbij op het maaiveld een golvend landschap kan ontstaan. Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Deze uitbreiding is aansluitend bij de bestaande bebouwing. De verschillende planopties zorgen niet voor een visuele verstoring in het landschap omdat:

- o ter hoogte van het plangebied de gewestweg N70-Gentseweg aangelegd is op een viaduct om een kruising te vormen met de spoorlijn. Het viaduct is al zeer herkenbaar in het landschap aanwezig. De 'toren' zal hierdoor geen verstoring van skyline of het creëren van visuele barrières vormen;
- o het plangebied omringd wordt door het bedrijventerrein zowel langs de noord- en westkant;
- o de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorlijn eveneens langs de zuidkant van het plangebied lopen;
- o de uitbreiding van de feest- en vergaderzalen aansluit bij de bestaande bebouwing;
- o de (half) - ondergrondse parking en het te creëren golvend landschap temidden ligt van het plangebied en omgeven wordt door bebouwing en afsluiting/hagen ter hoogte van de Gentseweg;
- o het landschap door zowel het bedrijventerrein, de viaduct, de spoorlijn al verstoord is;
- o het plangebied in het oosten aansluit bij woongebied aan de Grote Heidestraat.

Dit alles zal geen grote wijziging in het uitzicht of het landschapskarakter veroorzaken.

Aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht worden dan ook niet verwacht.

Bijkomend worden ook drie alternatieven d.d. november 2021 onderzocht. Het verfraaien van de buitenruimte van de wellness en bijkomende verharding, het aanleggen terras met overkapping aan achterzijde van het restaurant en het aanleggen van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw zorgen niet voor een visuele verstoring in het landschap omdat:

- o de bijkomende verharding aan de wellness en het aanleggen en overkappen van het terras aan het restaurant beperkt zijn qua oppervlakte en aansluiten bij de bestaande bebouwing. De bijkomende bebouwing en/of verharding zijn tevens achter het bestaande hotelgebouw gelegen, niet zichtbaar vanop de Gentseweg of Grote Heidestraat en volledig gebufferd door groen;
- o de parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw gelegen is, zorgt niet voor een bijkomende ruimte-inname en geen/beperkte wijziging creëert van het omliggende landschap;
- o het landschap door zowel het bedrijventerrein, de viaduct, de spoorlijn al verstoord is;
- o het plangebied in het oosten aansluit bij woongebied aan de Grote Heidestraat;
- o het plangebied omringd wordt door het bedrijventerrein zowel langs de noord- en westkant;
- o de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorlijn eveneens langs de zuidkant van het plangebied lopen;
- o de gewestweg N70-Gentseweg aangelegd is op een viaduct om een kruising te vormen met de spoorlijn. Het viaduct is al zeer herkenbaar in het landschap aanwezig;

Dit alles zal geen grote wijziging in het uitzicht of het landschapskarakter veroorzaken.

Aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht worden dan ook niet verwacht.

Bijkomend wordt ook alternatief 4 onderzocht. Het voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; het opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) en het omzetten van de locatie van de oude cottages naar groene parking zorgen niet voor een visuele verstoring in het landschap. Het verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg-Grote Heidestraat zorgt wel voor een visuele wijziging in het landschap. Daar is momenteel de oostelijke parking aanwezig.

De visuele verstoring in het landschap is beperkt omdat:

- de parkeergelegenheden deels op het maaiveld en deels ondergronds worden voorzien. Hierdoor kunnen een aantal bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld behouden blijven. De parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw zorgt niet voor een bijkomende ruimte-inname en creëert geen/beperkte wijziging van het omliggende landschap;
- de parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen en infiltreerbaar ingericht;
- de locatie van de cottages wordt gewijzigd waarbij de oude cottages in de noordoostelijke hoek van het plangebied worden afgebroken. Op deze plaats komt een groene personeelsparking (infiltreerbaar);
- de nieuwe cottages die aan de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat worden geplaatst, worden beperkt in hoogte namelijk 2 bouwlagen;
- er een beperkt aantal nieuwe cottages worden gebouwd (hetzelfde aantal als bij de bestaande situatie namelijk 15);
- het landschap door zowel het bedrijventerrein, de viaduct, de spoorlijn al verstoord is;
- het plangebied in het oosten aansluit bij woongebied aan de Grote Heidestraat;
- het plangebied omringd wordt door het bedrijventerrein zowel langs de noord- en westkant;
- de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorlijn eveneens langs de zuidkant van het plangebied lopen;
- de gewestweg N70-Gentseweg aangelegd is op een viaduct om een kruising te vormen met de spoorlijn. Het viaduct is al zeer herkenbaar in het landschap aanwezig;

Dit alles zal wel een wijziging in het uitzicht aan de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat veroorzaken, maar geen grote wijziging in het algemene landschapskarakter.

Aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht worden ook niet verwacht.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op het landschapsuitzicht verwacht.

- Traditionele landschappen

Het plangebied is gelegen binnen het traditioneel landschap 'zandstreek buiten de Vlaamse Vallei, gelegen in het Land van Waas'. Dit landschap wordt gekenmerkt door kleine onregelmatige en versnipperde ruimten begrensd door vegetatie (bos) en bebouwing, een nagenoeg vlakke topografie waar de begrenzing met de omliggende landschappen door de topografie bepaald wordt; reliëf (steilranden, zandrug, valleien), bossen en een sterk verstedelijkt weefsel

- Landschapsatlas – 2001

Doorheen het plangebied loopt het lijnrelict: de Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling (L40053)



Lijnrelict

| Landschapsatlas – 2001 (Geopunt, juli 2021)

- Landschapkenmerkenkaart

Binnen het plangebied: Volgens de landschapskenmerkenkaart is het plangebied gelegen in de cluster van lijnvormige landschapselementen bolle akkers van het Waasland. Deze wordt gekenmerkt door de typische percelering en de perceelsrandbegroeiing.

Buiten het plangebied:

- Ten zuiden van het plangebied liggen twee lijnvormige landschapselementen namelijk de spoorweg en de interstedelijke hoofdweg.
- Ten westen van het plangebied liggen drie lijnvormige landschapselementen namelijk hoogspanningsleidingen.
- Ten zuidwesten ligt eveneens een cluster van vlakvormige landschapselementen namelijk cluster van naaldbossen (in het Waasland).
- Grenzend en ten oosten van het plangebied ligt het vlakvormig landschapselement verstedelijking.



- Vlakvormig landschapselement
- Cluster vlakvormige landschapselementen
- Cluster lijnvormige landschapselementen
- Lijnvormig landschapselement – waterloop of kanaal
- Lijnvormig landschapselement

| Landschapskenmerkenkaart 2000 (geopunt, juli 2021)

Effectenbespreking

Structuur- en relatiewijzigingen en erfgoedwaarden

Geplande activiteiten hebben geen wijziging of verstoring van de aanwezige historische landschapsstructuur (percelering, wegen, waterlopen, ...) in het aandachtsgebied tot gevolg.

Het plan zorgt niet voor een aantasting of vernietiging van historische lijnstructuren zoals verdedigingslijnies, dijken, historische loop van waterlopen, karakteristieke dreven, ... De afwateringsgracht werd voor de aanleg van de 'westelijke' toren'

- Een wijziging is de uitbreiding van het hotelgebouw met een 'toren' van 3 tot 7 bouwlagen hoog en dit aan de westkant van het bestaande hotelgebouw. Deze 'toren' werd inmiddels gebouwd en werd in het najaar 2021 in gebruik genomen. Daarnaast laat het plan ook de mogelijkheid om ter hoogte van het hotelgebouw een (half) - ondergrondse parking aan te leggen. Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zal het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij alternatief 4 blijven er 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan. Bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder het grasplein zal de (conciërge)woning verdwijnen en wordt het maaiveld boven de parking groen ingericht. Bij de inrichting van de

verlegd. Het plan behoudt de afwateringsgracht.

Het plan zorgt niet voor een aantasting, vernietiging of doorsnijding van historische kavelstructuren, nederzettingen (bv. t.g.v. bebouwing, aanleg van infrastructuur of verandering in bodemgebruik).

ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw blijft het bestaande groene grasplein behouden.

- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen en infiltrerbaar ingericht.
- Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden.
- Alternatief 1 voorziet in het verfraaien van de buitenruimte van de wellness met een beperkte bijkomende verharding (circa 280 m²).
- Alternatief 2 voorziet in de aanleg van een terras met gesloten overkapping. Dit zorgt voor een verharding van circa 360 m².
- Bij alternatief 4 verhuizen de cottages naar de straatzijde (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) op de plaats van de bestaande oostelijke parking. De locatie van de oude cottages wordt ingericht als een groene parking (infiltrerbaar).
- Het plangebied is al grotendeels bebouwd/verhard.
- Binnen het plangebied is een afwateringsgracht aanwezig. De afwateringsgracht bevindt zich ter hoogte van de (conciërge)woning langs de Gentseweg naar de zuidelijke grens van het plangebied. Deze afwateringsgracht watert af naar de Gaverse Beek en werd recent verlegd in het kader van de bouw van de nieuwe westelijke blok (hiervoor werden de nodige adviezen en vergunningen bekomen). De bestaande afwateringsgracht naar de Gaverse Beek blijft open en behouden. De bestaande bomenrij/buffer ter hoogte van de noordelijke en westelijke perceelsgrens blijft behouden rekening houdend met de 5m ruimingsstrook langs een waterloop (Gaverse Beek).
- Het plan/RUP heeft reeds aandacht voor de belangrijke bestaande landschappelijke structuren binnen het gebied en integreert deze in zijn ontwerp. Zo wordt de bestaande bomenrij/buffer behouden, wordt de bestaande afwateringsgracht behouden en krijgt deze voldoende ruimte.
- Er is geen doorsnijding van landschappelijke en ruimtelijke eenheden.
- De contextwaarde (omgeving van het historische landschap) is reeds verstoord in de huidige situatie.
- Aanwezige kleine landschapselementen (KLE's) worden geïntegreerd in het planvoornemen.
- Het plan situeert zich niet in of nabij erfgoedlandschap. Door het plangebied loopt het lijnrelict de Bunkerlinie Hoofdwierstandstelling (L40053) maar deze is niet meer zichtbaar in het landschap.
- Er is geen conflict tussen het planvoornemen en de specifieke verbodsbepalingen in de beschermingsbesluiten, voorschriften van het erfgoedlandschap, of in de vaststellingsbesluiten van vastgestelde relicten.
- Het plangebied wordt gebufferd ten opzichte van het bedrijventerrein Doornpark. Er wordt eveneens een buffer aangelegd ten opzichte van de bestaande woningen in het oosten.
- Behoud van actuele waarde van het gebied staat voorop.
- Het planvoornemen wijzigt de ensemble- of contextwaarde niet.

Wijziging landschapsuitzicht/ perceptieve kenmerken

Het plan zorgt voor een zeer beperkte verandering van het bodemgebruik.

Het plan zorgt voor een beperkte wijziging van het landschapsuitzicht (bv. door het verwijderen, veranderen of toevoegen van bomen(rijen), houtkanten,

- Door de ontwikkeling binnen het plangebied zal er een beperkte invloed zijn op het landschapsuitzicht. Het landschapsuitzicht wordt momenteel gevormd door het bestaande bedrijventerrein Doornpark, de spoorlijn en de kruising van de gewestweg N70-Gentseweg. Het viaduct is zeer duidelijk in het landschap aanwezig. De 'toren' tot 7 bouwlagen hoog, de bouw van de (half) - ondergrondse parking met golvend landschap op het maaiveld en de beperkte uitbreidingen in functie van de vergader- en feestzalen

gebouwen, wegen, verhardingen, hoogspanningsmasten, vijvers, verhardingen, ...).

zullen hierdoor maar een beperkte invloed uitoefenen op het landschapsuitzicht. Ook de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte van de wellness, de aanleg en overkapping van het terras aan het restaurant en de aanleg van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw zullen maar een zeer beperkte invloed uitoefenen op het landschapsuitzicht. Alternatief 1 en 2 bevinden zich achter het hotelgebouw, aansluitend aan bestaande bebouwing en zijn volledig gebufferd t.o.v. de noordkant van het plangebied. Alternatief 3 bevindt zich onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw.

- Alternatief 4 bevindt zich aansluitend bij de bebouwing aan de Gentseweg en de bebouwing aan de Grote Heidestraat. Het verplaatsen van de cottages naar de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat zorgt wel voor een wijziging van het landschapsuitzicht (vooral aan de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat). De ondergrondse parking en het behoud van een aantal parkeerplaatsen op het maaiveld beïnvloedt het bestaande landschapsuitzicht niet.
- Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) een beperkte invloed uitgeoefend op het landschapsuitzicht.
- De openheid/geslotenheid van het landschap wordt beperkt aangetast door het planvoornemen. De cumulatie van het basisplan en de 3 alternatieven d.d. november 2021 zorgen niet voor een wijziging van de openheid/geslotenheid van het landschap.
- Alternatief 4 zorgt door het verplaatsen van de cottages naar de hoek Gentseweg - Grote Heidestraat voor een geslotener zicht vanop de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat. Maar aangezien de cottages beperkt zijn in aantal en hoogte en het plangebied al grotendeels bebouwd is, wordt de openheid/geslotenheid van het landschap door alternatief 4 beperkt gewijzigd. De cumulatie van het basisplan en de vier alternatieven zorgen voor een beperkte wijziging van de openheid/geslotenheid van het landschap.
- De zones waar nieuwe constructies mogelijk zijn, zijn relatief beperkt. Aan de westkant van het hotelgebouw werd een nieuwe 'toren' gebouwd. Ter hoogte van het hotelgebouw voorziet het plan in de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. Indien deze parking wordt aangelegd voor het hotel, dient de bestaande (conciërge)woning ter hoogte van de Gentseweg te verdwijnen. Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden.. Alternatief 1 en 2 bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied; alternatief 3 (en alternatief 4) bevindt zich onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw. Alternatief 4 bevindt zich aansluitend bij de bebouwing aan de Gentseweg en de bebouwing aan de Grote Heidestraat.
- Het plan voorziet randvoorwaarden of voorschriften aangaande de hoogte van bebouwing of inpasbaarheid van hogere bebouwing.
- Het planvoornemen behoudt de bestaande bomenrijen in het noorden en westen van het plangebied, behoudt eveneens de bestaande afwateringsgracht en houdt rekening met de ruimingsstrook van 5 meter aan de Gaverse Beek. Het plan voorziet om bovengronds, op de plaats van de (half) - ondergrondse parking, een nieuw parkachtig landschap te creëren. Bij alternatief 3, waarbij de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw wordt gebouwd, blijft het groene grasplein behouden. Ook de bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg kan bij alternatief 3 behouden blijven. Bij alternatief 4 blijven een deel van de bestaande parkeerplaatsen behouden, alsook het groene grasplein en de bestaande (conciërge)woning.

- Er is geen doorsnijding van ruimtelijke relaties.
- Het plan vormt geen bijkomende visuele barrières tussen belangrijke visuele relaties en vergezichten. Momenteel zorgt het bestaande viaduct met de gewestweg N70-Gentseweg, de spoorlijn en het bedrijventerrein al voor een verstoring van de visuele relatie en vergezichten.
- Er zijn reeds (menselijke) verstoringen aanwezig. Het plangebied is momenteel al voor grote delen bebouwd en verhard.
- Het planvoornemen voorziet in een visuele buffering van zijn gebouwen en parkings, dit door het behoud van de bomenrijen in het noorden en westen. Ook wordt het plangebied ten opzichte van de bestaande woningen in het oosten gebufferd. In het zuiden blijft het merendeel van de bestaande hagen behouden waarbij tevens rekening wordt gehouden met een goede zichtbaarheid van de trage weggebruikers ter hoogte van de verschillende toegangen naar het hotel.
- De 'toren' fungeert eerder als een landmark richting de gewestweg N70-Gentseweg en wordt aan de zuidkant niet visueel gebufferd.
- Het planprogramma behoudt de waardevolle landschapselementen (bv. KLE's).

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

BOUWKUNDIG ERFGOED

Referentietoestand

Binnen het plangebied bevinden zich geen panden opgenomen in de inventaris van onroerend erfgoed.

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan / de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminars, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en het gegeven dat er geen waardevolle bouwkundig erfgoedelementen werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat er geen waardevolle bouwkundig erfgoedelementen werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds (enkele bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld rondom het hotel kunnen behouden blijven) en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en het gegeven dat er geen waardevolle bouwkundig erfgoedelementen werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

ARCHEOLOGIE

Referentietoestand

Mogelijke kwetsbaarheden:

- Het plangebied is niet gelegen binnen een 'gebied waar geen archeologie te verwachten is'.
- Het plangebied is niet gelegen binnen of nabij een archeologische site.
- Het plangebied is niet gelegen binnen of nabij een afgebakende archeologische zone.
- De Centrale Archeologische Inventaris (CAI) is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Binnen het RUP zijn er geen archeologische vindplaatsen gekarteerd (Onroerend Erfgoed, 2019).
- Volgens de wetenschappelijke inventaris archeologisch erfgoed zijn er binnen en in de omgeving van het plangebied geen archeologische vindplaatsen gekarteerd.
- Er zijn geen kwetsbare bodems aanwezig die een erfgoedwaarde hebben (zoals plaggen en podzolbodems: zie discipline bodem)

Effectenbespreking

Rekening houdend met de ligging van het plan: Het plangebied is niet gelegen in een beschermde archeologische site, het plangebied is niet gelegen in een afgebakende archeologische zone, er zijn volgens de wetenschappelijke inventaris archeologisch erfgoed binnen het plangebied geen archeologische vindplaatsen gekarteerd, het plangebied is niet gelegen binnen een gebied waar geen archeologie te verwachten is en rekening houdend met de aard van het plan - waarbij effecten van bodemverstoring of grondwaterpeilwijziging niet verwacht worden tot buiten deze zone', kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed optreden.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

CONCLUSIE DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

7.3.5. MENS & RUIMTE

MOBILITEIT

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE MENS	JA	NEE
Mobiliteit		
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Referentiesituatie

- Het plangebied heeft een goed bereikbaarheidsprofiel:
 - Het plangebied wordt ontsloten door de Gentseweg. Dit is een lokale weg type III (weg bestaande uit 1 rijbaan). De bezoekers kunnen het hotel en de parkings bereiken via de Gentseweg.
 - Ter hoogte van het hotel Beveren vormt de Gentseweg een parallelweg aan de gewestweg N70 (Gentseweg) die op een talud is gelegen i.f.v. de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent.
 - De gewestweg N70 (Gentseweg), secundaire weg type III, loopt ten zuiden van het plangebied.
 - Ten oosten van het plangebied ligt de Grote Heidestraat, een lokale weg type II.
- Het plangebied is eveneens goed bereikbaar met de fiets:
 - De Gentseweg – N70 ter hoogte van het plangebied is onderdeel van een bovenlokale functionele fietsroute.
 - Langs het plangebied (Gentseweg) loopt de fietssnelweg F4 Antwerpen-Gent.
 - De Gentseweg ter hoogte van het plangebied maakt eveneens deel van een toeristisch fietsknooppuntennetwerk van Vlaanderen Fietsland. De Gentseweg is gelegen tussen knooppunt nr. 3 en nr. 77.
 - De Grote Heidestraat, die ten oosten van het plangebied is gelegen, is onderdeel van een lokale fietsroute.
- Er zijn geen bestaande afwikkelingsproblemen ten aanzien van de ontsluitende wegen gekend of problemen met de verkeersleefbaarheid en – veiligheid.
- De Gentseweg kenmerkt zich in de huidige toestand als:

- Een lokale weg type III (weg bestaande uit 1 rijbaan).
- Bestaat uit 2x1 rijstroken met aan de noordzijde een breed voetpad achter de haagstructuur. Dit voetpad loopt tot aan de toegang van Hotel Beveren. Verder in westelijke richting is enkel een 2x1 weg aanwezig.
- In de Gentseweg ligt tot net voorbij de aansluiting van de Grote Heidestraat aan de noordzijde een dubbelrichtingsfietspad. Dit is de doortrekking van het dubbelrichtingsfietspad van de N70. Na de aansluiting van de Gentseweg wordt dit dubbelrichtingsfietspad op de Gentseweg gebracht. Verder wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer tot aan de aansluiting van het vrijliggend fietspad langs de spoorlijn.
- De Grote Heidestraat kenmerkt zich in de huidige toestand als:
 - Een lokale weg type II.
 - Heeft een 2x1 profiel.
 - Vrijliggend gemengd fiets-voetpad aan beide zijden.
- De gewestweg N70-Gentseweg ter hoogte van het plangebied kenmerkt zich in de huidige toestand als:
 - Een secundaire weg type III.
 - De N70-Gentseweg heeft een 2x1 profiel met een centrale strook die ingericht is als opstelstrook voor afslagbewegingen.
 - Aan beide zijden van de N70 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Richting Sint-Niklaas is dit zelfs een dubbelrichtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad. Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.
 - Ter hoogte van de aansluiting van de Gentseweg is een afslagstrook (linksaf komende van Sint-Niklaas) en een uitvoegstrook (rechtsaf komende van Beveren) aanwezig.
 - Op de viaduct gaat de N70 naar een 2x2 profiel met vrijliggende enkelrichtingsfietspaden.
- Via het openbaar vervoer is het plangebied bereikbaar met de bus:
 - De Lijn bedient met lijn 81, halte Grote Heidestraat, de omgeving van Hotel Beveren. De halte is gelegen op 240 m van de perceelsgrens van Hotel Beveren. Tot aan de ingang bedraagt de afstand 440 m. Lijn 81 heeft een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie.
- Beveren heeft een station op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het station is op 3,3 km van hotel Beveren gelegen.
- Ten zuidwesten van het plangebied ligt de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. De Gentseweg kruist ter hoogte van de zuidwestelijke hoek van het plangebied de spoorlijn. De Gentseweg loopt in het westen dood en loopt dan verder als een wandel- of fietsweg tot aan de Doornstraat- Doornpark.

Effectenbespreking

Voor de effecten op vlak van mobiliteit wordt verwezen naar het MOBER (2023) en de hoofdstukken 3.15.2Verkeersgeneratie (auto) t.e.m 3.15.4 Effecten op het kruispunt Gentseweg – N70 in deze toelichtingsnota.

Wijziging verkeersafwikkeling

- | | |
|---|---|
| <p>Het planvoornemen zorgt niet voor een belangrijke bijkomende verkeersgeneratie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Zowel voor de huidige toestand en de toestand op de kort termijn worden aan het kruispunt Gentseweg – N70 geen tot wachttijden korter dan 15 seconden verwacht zowel op een weekdag als een weekenddag. Er blijft steeds nog voldoende restcapaciteit over op de verschillende takken van het kruispunt en het kruispunt zelf. Dezelfde conclusie kan gegeven worden voor de lange termijn met een wekelijks event. Voor de lange termijn met een maandelijks event worden er geen tot wachttijden maximaal tot 15 seconden verwacht zowel op een weekdag als een weekenddag. Er blijft steeds nog voldoende restcapaciteit over op de verschillende takken van het kruispunt en het kruispunt zelf. |
| <p>Het planvoornemen brengt de verkeersafwikkeling niet in het gedrang.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Het plangebied is momenteel goed ontsloten voor autoverkeer. Er wordt geen noemenswaardige toename van vrachtverkeer verwacht vanuit het planvoornemen. Er zijn momenteel geen afwikkelingsproblemen gekend. De toename van de belasting van de verschillende ontsluitende wegen is zeer beperk en dit bijkomend verkeer vanuit het planvoornemen brengt de afwikkeling van deze wegen niet in het gedrang. ● Het mobiliteitsprofiel toont aan dat de wekelijkse, de maandelijks en de trimestriële evenementen een beperkte impact hebben op belasting op het kruispunt Gentseweg – N70 en de wegenis. Voor trimestriële evenementen zijn bijkomende maatregelen nodig om de parkeer capaciteit op te vangen. |

Wijziging infrastructuur

- | | |
|--|--|
| <p>Het plan zorgt niet voor een afschaffing of</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Het planvoornemen geeft geen aanleiding tot een wijziging in organisatie van de ruimte waardoor gebieden ruimtelijk versnipperd worden of er barrièrevorming optreedt. Aanzienlijke effecten worden niet verwacht. |
|--|--|

- versnippering van trage wegen.
- Het plan voorziet geen wijziging van de bereikbaarheid of doorgankelijkheid voor traag verkeer.
- Het plan zorgt er niet voor dat bestaande linken volledig worden afgesloten, het zorgt niet voor een belangrijke verlenging van de loopafstand vanuit het plangebied naar de dichtstbijzijnde bus/tramhalte of centrum, zorgt niet voor een belangrijke omrijfactor voor fietsers of langere looptijd voor voetgangers.
 - Het plan voorziet geen nieuwe verbindingen voor een betere doorwaadbaarheid en/of een betere bereikbaarheid / toegankelijkheid van het plangebied.
 - Het hotelgebouw is gelegen op privédomein. Het plan wijzigt niets aan de bereikbaarheid voor bezoekers die met de fiets of te voet komen.
 - Het planvoornemen zorgt niet voor een vermindering van de bereikbaarheid van terreinen voor landbouwvoertuigen.

Verkeersleefbaarheid

- Het plan geeft aanleiding tot een verbeterde verkeersveiligheid
- Het plan geeft aanleiding tot een verbeterd parkeergebeuren
- Het plan voorziet in de opvang van de parkeervraag op eigen terrein of op locatie bij trimestriële evenementen en maandelijks evenementen in het weekend.
 - Het aantal ontsluitingen van het plangebied met de openbare weg wordt beperkt.
 - Aan de ontsluitingen van het plangebied met de openbare weg zal aandacht gaan naar de fiets- en voetgangersveiligheid door wegmarkeringen en voldoende zichtbaarheid van de aankomende trage weggebruikers.
 - Het terrein zal eveneens voorzien in voldoende fietsstallingen.
 - Het planvoornemen stimuleert het openbaar vervoer. Bij grote evenementen zal eventueel gebruik gemaakt worden van shuttle bussen en parkeerwachters, dit om afwikkeling van de parkeerdruk op het openbaar vervoer weg te nemen.

Milderende maatregelen

Zie hoofdstuk 3.15.5

Conclusie discipline mens & mobiliteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mobiliteit te verwachten zijn.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mobiliteit verwacht.

RUIMTELIJKE ASPECTEN

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE MENS	JA	NEE
Ruimtelijke aspecten		
<i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>		
Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Ruimtebeleving</i>		
Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

RUIMTEGEBRUIK & RUIMTEBELEVING

Referentiesituatie

De beschrijving van de feitelijk bestaande ruimtelijke toestand van het plangebied is ook terug te vinden in hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Momenteel zijn in het plangebied volgende gebouwen/functies aanwezig:

- het hotelgebouw. In het hotelgebouw zijn naast hotelkamers ook nog aanwezig: een receptie, keuken, restaurants met terras, vergaderzalen, feestzalen, een wellnesscomplex met sauna, stoombad, relaxruimte, belevingsdouche, een volledig vernieuwde zwembad met een zonneterras, overdekte kinderspeeltuin,...

- 15 cottages
 - De bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg
- In het plangebied is geen aanwezigheid van herbevestigde agrarische gebieden of landbouwgebruikspercelen.

Effectenbespreking

Door uitvoering van het plan dienen geen bestaande functies te verdwijnen. De woonfunctie blijft ook mogelijk binnen het hotelgebouw. Planologisch verdwijnt wel de bestemming ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen, maar deze functie komt momenteel in het plangebied niet voor (is er ook nooit geweest). De bufferzone volgens het gewestplan verdwijnt maar de bestaande bufferzone aan de noord, west en oostkant van het plangebied wordt door het planvoornemen net op de juiste plaats ingetekend en krijgt de bestemming overdruk groene bufferstrook. Effecten ten aanzien van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit worden bijgevolg niet als aanzienlijk verwacht.

De gewenste uitbreiding op korte termijn volgens het planologisch attest, namelijk de 'toren' in het westen, is momenteel al gebouwd. Visueel is dit een beperkte wijziging. Dit veroorzaakt geen wijziging t.o.v. de privacy voor de woningen in het oosten van het plangebied aangezien de toren zich in het westen van het plangebied bevindt. De hogere bebouwing beïnvloedt in zeer beperkte mate het windklimaat en de schaduwwerking.

De effecten zijn beperkt aangezien de uitbreiding een beperkte hoogte heeft, grenst aan bestaand bedrijventerrein, spoorweg en gewestweg en de toren op een zekere afstand tot de woningen aan de Grote Heidestraat is gelegen. Ook de aanleg van de (half) -ondergrondse parking met golvend landschap op het maaiveld en de beperkte uitbreiding van de vergader- en feestzalen (visie lange termijn volgens het planologisch attest) veroorzaken geen wijziging t.o.v. de privacy voor de woningen in het oosten van het plangebied aangezien momenteel al een hoge brede buffer naar de bestaande woningen in het oosten op het gebied aanwezig is en het planvoornemen deze bestaande buffer ook behoudt. Ook zorgen de (half) -ondergrondse parking en de uitbreidingen van de vergader- en feestzalen niet voor een grote visuele wijziging aangezien de (half) - ondergrondse parking te midden van het plangebied ligt, de bestaande buffers al aanwezig zijn op het plangebied en ook behouden blijven, de (half) - ondergrondse parking in het westen, noorden en oosten omgeven is door bebouwing, de uitbreiding van de vergader- en feestzaal zeer beperkt is en aansluit bij de bestaande bebouwing, het plangebied gelegen is temidden van het bedrijventerrein en het plangebied dichtbij de gewestweg N70 en spoorweg is gelegen.

De drie alternatieven d.d. november 2021 veroorzaken geen wijziging van de bestaande functies t.o.v. het basisplan. De drie alternatieven veroorzaken een heel beperkte visuele wijziging en geen wijziging t.o.v. de privacy voor de woningen in het oosten van het plangebied. Alternatief 1 en 2 zijn zeer beperkte uitbreidingen aansluitend bij bestaande bebouwing en zijn gelegen achter het hotelgebouw en volledig gebufferd via de buffer aan de noordzijde van het plangebied. Alternatief 3, de ondergrondse parking, is gelegen onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw. Bij alternatief 3 kan zowel de bestaande (conciërge)woning en het bestaande grasplein voor het hotelgebouw aan de Gentseweg behouden blijven.

Alternatief 4 veroorzaakt geen wijziging van de bestaande functies t.o.v. het basisplan. Alternatief 4 veroorzaakt een visuele wijziging en geen wijziging t.o.v. de privacy voor de woningen in het oosten van het plangebied. De nieuwe groene personeelsparkeergarage zal zich op de plaats van de oude cottages situeren en daar is al een grote groene buffer richting achtertuinen van de woningen Grote Heidestraat aanwezig. De nieuwe cottages worden aan de straatzijde op de hoek van de Gentseweg – Grote Heidestraat gesitueerd. Tussen de cottages en de woning aan de Grote Heidestraat is nog een verbindingsweg gelegen. De woning aan de Grote Heidestraat 3 wordt ook gebufferd ten opzichte van het plangebied. De aanleg van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw veroorzaakt geen tot een zeer beperkte visuele wijziging. Bij alternatief 4 kan zowel de bestaande (conciërge)woning, het bestaande grasplein en een deel van de bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld rond het hotelgebouw behouden blijven.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op ruimtegebruik, privacy en ruimtebeleving verwacht.

Ruimtegebruik

Het plan geeft geen aanleiding tot het verdwijnen van bestaande functies.

- Door het planvoornemen verdwijnt circa 1 ha met bestemming gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen en circa 0,6 ha bufferzone en wordt het volledige plangebied omgezet naar zone voor hotel en aanverwante functies (gebiedscategorie wonen)
- Enerzijds is er een verlies van circa 1 ha gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen maar anderzijds is deze functie in realiteit niet aanwezig geweest op het plangebied. De bufferzone volgens het gewestplan

verdwijnt maar de bestaande bufferzone aan de noord, west en oostkant van het plangebied wordt door het planvoornemen net op de juiste plaats ingetekend en krijgt de bestemming overdruk groene bufferstrook.

- Het verlies van functies wordt gecompenseerd door het versterken van de bestaande functies.

Ruimtebeleving

- Het plan zorgt voor een beperkte wijziging in visuele beleving.
- Het plan zorgt niet voor hinder vanuit lichteffecten voor bewoners.
- Het plan geeft mogelijkheid tot bouwen tot 7 bouwlagen hoog wat een beperkte beïnvloeding betekent van windklimaat en schaduwwerking.
- Door de ontwikkeling binnen het plangebied zal er een beperkte invloed zijn op de visuele beleving. Het landschapsuitzicht wordt momenteel gevormd door het bestaande bedrijventerrein Doornpark, de spoorlijn en de kruising van de gewestweg N70-Gentseweg. Het viaduct is zeer duidelijk in het landschap aanwezig. De nieuwe toren tot 7 bouwlagen hoog (momenteel al gebouwd) zal hierdoor maar een beperkte invloed uitoefenen op de visuele beleving.
- De openheid/geslotenheid van het landschap wordt beperkt gewijzigd door het planvoornemen De cumulatie van het basisplan en de 3 alternatieven d.d. november 2021 zorgen niet voor een wijziging van de openheid/geslotenheid van het landschap.
- Alternatief 4 zorgt door het verplaatsen van de cottages naar de hoek Gentseweg - Grote Heidestraat voor een geslotener zicht vanop de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat. Maar aangezien de cottages beperkt zijn in aantal en hoogte en het plangebied al grotendeels bebouwd is, wordt de openheid/geslotenheid van het landschap door alternatief 4 beperkt gewijzigd. De cumulatie van het basisplan en de vier alternatieven zorgen voor een beperkte wijziging van de openheid/geslotenheid van het landschap.
- De zones waar nieuwe constructies mogelijk zijn, zijn relatief beperkt. Aan de westkant van het hotelgebouw werd de nieuwe 'toren' recent gebouwd. Alternatief 1 en 2 voorzien een beperkte bijkomende uitbreiding/verharding in het noorden van het plangebied. Ter hoogte van het hotelgebouw voorziet het plan in de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. Alternatief 4 verplaatst de cottages naar de parking op de hoek Gentseweg-Grote Heidestraat. Op de plaats van de oude cottages wordt een groene personeelsparking voorzien.
- Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zal het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij alternatief 4 blijft 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan.
- De parkeerplaatsen op het maaiveld worden groen en infiltrerbaar ingericht.
- Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden.
- Ook de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte van de wellness, de aanleg en overkapping van het terras aan het restaurant en de aanleg van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw

zullen maar een zeer beperkte invloed uitoefenen op het landschapsuitzicht/visuele beleving. Alternatief 1 en 2 bevinden zich achter het hotelgebouw, aansluitend aan de bestaande bebouwing en zijn volledig gebufferd t.o.v. de noordkant van het plangebied. Alternatief 3 bevindt zich onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw.

- Alternatief 4 veroorzaakt een visuele wijziging en geen wijziging t.o.v. de privacy voor de woningen in het oosten van het plangebied. De nieuwe groene personeelsparking zal zich op de plaats van de oude cottages situeren en daar is al een grote groene buffer richting achtertuinen van de woningen Grote Heidestraat aanwezig. De nieuwe cottages worden aan de straatzijde op de hoek van de Gentseweg – Grote Heidestraat gesitueerd. Tussen de cottages en de woning aan de Grote Heidestraat is nog een verbindingsweg gelegen. Ter hoogte van de woning Grote Heidestraat 3 wordt op het plangebied eveneens een groene buffer voorzien. De aanleg van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw veroorzaakt geen tot een zeer beperkte visuele wijziging.
- Het plan voorziet randvoorwaarden of voorschriften aangaande de hoogte van bebouwing of inpasbaarheid van hogere bebouwing.
- Het plan voorziet om bovengronds, op de plaats van de (half) - ondergrondse parking, een nieuw parkachtig landschap te creëren. Hiervoor moet de (conciërge)woning aan de Gentseweg verdwijnen. Bij alternatief 3 en 4, waarbij de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw komt te liggen, blijft het bestaande grasplein en de (conciërge)woning aan de Gentseweg behouden.
- Het planvoornemen behoudt de bestaande bomenrijen in het noorden en westen van het plangebied, behoudt eveneens de bestaande afwateringsgracht en houdt rekening met de ruimingsstrook van 5 meter aan de Gaverse Beek.
- Het plan vormt geen bijkomende visuele barrières tussen belangrijke visuele relaties en vergezichten. Momenteel zorgt het bestaande viaduct met de gewestweg N70-Gentseweg, de spoorlijn en het bedrijventerrein al voor een verstoring van de visuele relatie en vergezichten.
- Het planvoornemen voorziet in een visuele buffering van zijn gebouwen en parkings, dit door het behoud van de bomenrijen in het noorden en westen. Ook wordt de bestaande buffer ten opzichte van de bestaande woningen in het oosten behouden. In het zuiden blijft het merendeel van de bestaande hagen behouden waarbij tevens rekening wordt gehouden met een goede zichtbaarheid van de trage weggebruikers ter hoogte van de verschillende toegangen naar het hotel. De 'toren' fungeert eerder als een landmark richting de gewestweg N70-Gentseweg en wordt aan de zuidkant niet visueel gebufferd.
- Het planprogramma behoudt de waardevolle landschapselementen.

- Aangezien de 'toren' (westkant plangebied) op een grote afstand is gelegen van de woningen aan de Grote Heidestraat en het plangebied aan de oostkant ook werd gebufferd door een brede groene buffer, zal er geen lichthinder zijn voor de bewoners van de Grote Heidestraat (oostkant plangebied).

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

Conclusie discipline mens – ruimtelijke aspecten

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.

GEZONDHEID (INCLUSIEF GELUID EN LUCHT)

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE MENS	JA	NEE
Gezondheid		
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtmissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen,)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties ³⁵ (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Referentiesituatie

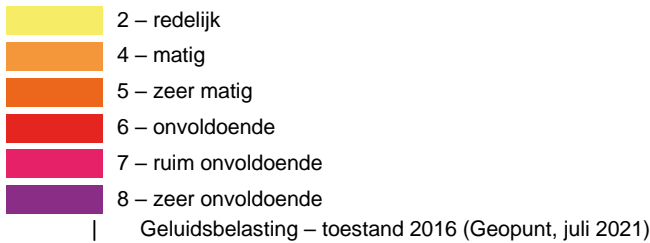
- Het plangebied is gelegen langsheen de gewestweg N70-Gentseweg en de spoorlijn. De immissie van geluid en trillingen dringt het plangebied binnen.
- Het gebied ligt niet in een locatie met een relatief slechte luchtkwaliteit.
- Het plan voorziet een toename van verkeersgeneratie (zie discipline mobiliteit).
- Ten westen van het plangebied liggen 3 hoogspanningsleidingen.
- Voor een deel van het plangebied is er een wijziging wat de bodemsaneringsnorm betreft. Voor de omzetting van een gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (bestemmingstype V) naar zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen – bestemmingstype III) is er een herbestemming naar een bestemmingstype met strengere bodemsaneringsnormen. Aangezien de bestemming gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen op het plangebied nooit is uitgevoerd en er steeds een hotelfunctie aanwezig was, wordt ervanuit gegaan dat er geen verhoging is van de gezondheidsrisico's.
- Het plangebied ligt in een locatie met een belast geluidsklimaat.

Volgens de geluidsbelastingskaart is de geluidsbelasting gemiddeld zeer matig in het plangebied. De geluidsbelasting is het slechts in het zuiden van het plangebied en verbetert naarmate men verder van de gewestweg N70 gaat. De waarden variëren van zeer onvoldoende aan de gewestweg tot zeer matig in het midden van het plangebied tot matig aan de noordelijke perceelsgrens.



- 0 – zeer goed
- 1 – goed

³⁵ Hieronder worden gebieden met woonfunctie (woongebied volgens juridisch planologische bestemming of groep van minstens 5 bestaande, niet onteigende of in onteigeningsplannen opgenomen wooneenheden die een ruimtelijk aaneengesloten geheel vormen) en kwetsbare locaties (alle terreinen waarop zich scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen bevinden) verstaan.



- Geluidsbelasting wegverkeer – Lden – 2021

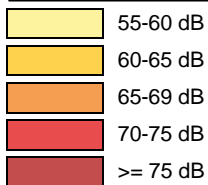
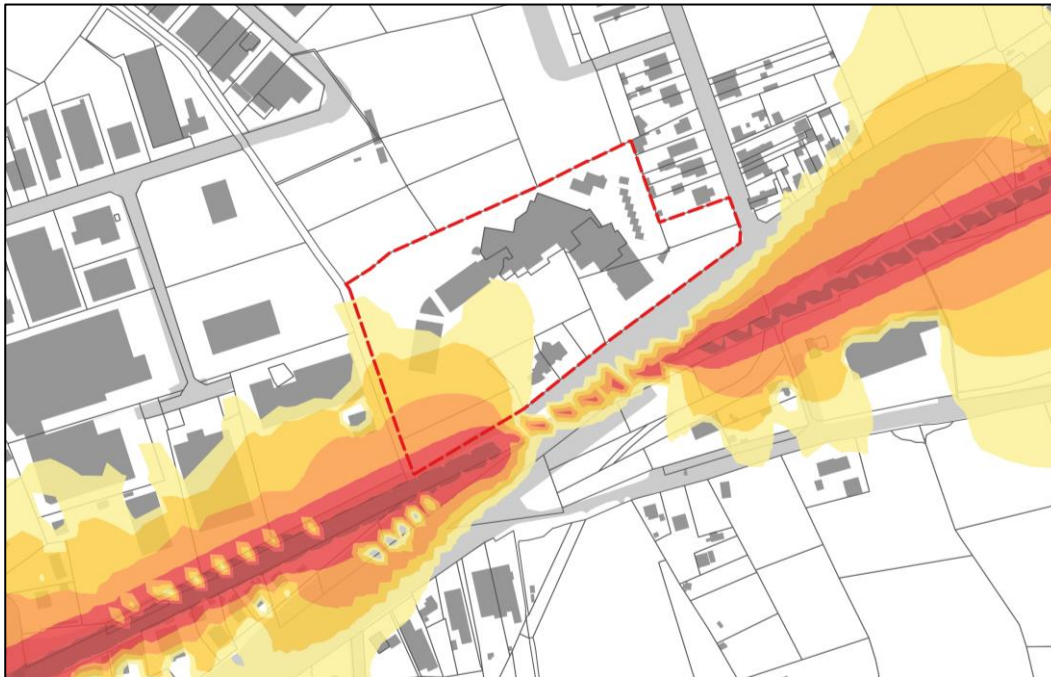
Het centraal en zuidelijk deel van het plangebied kent een duidelijke strategische geluidsbelasting door het wegverkeer. De strategische geluidsbelasting varieert van ≥ 75 dB en 70-75 dB aan de gewestweg, tot 65-69 dB aan de Gentseweg en 55-60 dB centraal in het plangebied. Het noordelijk deel van het plangebied kent geen strategische geluidsbelasting door het wegverkeer.



- Geluidsbelasting Spoorwegen – Lden – 2016

De kaart met de geluidsbelasting door de spoorwegen geeft aan dat aan de westkant van het plangebied er duidelijk geluidsbelasting is. Dit gaat van ≥ 75 dB en 70-75 dB ter hoogte van de Gentse weg en de zuidwestelijke punt van het plangebied, tot 65-69 dB en 60-65 dB in het westen van het plangebied met uitlopers van 55-60 dB centraal in het plangebied en de noordwestelijke punt van het plangebied.

Langs de oostkant van het plangebied blijft de geluidsbelasting beperkt tot 55-60 dB en dit ter hoogte van de bestaande parkeerplaats.



Geluidsbelasting spoorverkeer Lden – 2021 (Geopunt, 2023)

- Het plangebied kent geen geluidsbelasting door Luchtverkeer

Effectenbespreking

Geluid

Het plan voorziet een beperkte wijziging van de verkeersgeneratie ter hoogte van kwetsbare gebieden zoals wonen en zorgfuncties.

Geen aanwezigheid van gevoelige functies nabij drukke verkeerswegen of spoorwegen.

- De toename van het verkeer bedraagt minder dan 25%, waardoor er geen geluidseffect van een toename van het verkeer wordt verwacht (toename < 1dB).
- Het planvoornemen laat 1 conciërgewoning toe. Momenteel ligt de (conciërge)woning aan de Gentseweg. Indien de (half) - ondergrondse parking voor het hotelgebouw wordt gelegd, verdwijnt deze (conciërge)woning aan de Gentseweg.
- Het planvoornemen houdt rekening met een doordachte inrichting van het terrein door het voorzien van voldoende buffering van het hotelgebouw en de parking naar de woningen in de Grote Heidestraat.
- Er is reeds geluidsverstoring in de omgeving, dit door de gewestweg en de spoorweg ten zuiden van het plangebied. Het planvoornemen voorziet geen bijkomende geluidsverstoring.
- Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) geen bijkomende geluidsverstoring verwacht.

Lucht

Het plan voorziet geen negatieve effecten inzake lucht

- De actuele luchtkwaliteit in het plangebied en omgeving bedraagt 21-30 microgram/m³ en is goed.
- Er wordt een verwaarloosbare toename aan luchtmissies verwacht.
- Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) geen negatieve effecten inzake lucht verwacht.

Licht en geur

Het plan voorziet niet in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen

- Het plan voorziet niet in een relevant aandeel van bijkomende lichtbronnen. Het bestaande hotelgebouw is al verlicht en ook de bestaande parkings. De uitbreiding langs de westkant van het hotelgebouw (de 'toren' werd recent

gebouwd) en de (half-) ondergrondse parking zorgen niet voor een groot aandeel bijkomende lichtbronnen.

- Er worden geen geuremissies of wijzigingen in geuremissies verwacht.
- Het plan houdt voldoende rekening met opgaande buffering ten aanzien van de bestaande woningen, zodat lichthinder grotendeels wordt vermeden.
- De vier alternatieven veroorzaken geen relevant aandeel van bijkomende lichtbronnen, geen wijzigingen in geuremissies en worden voldoende gebufferd ten aanzien van bestaande woningen zodat lichthinder grotendeels wordt vermeden.
- Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op geuremissies en lichthinder verwacht.

Straling (Laag frequente elektromagnetische (ELF) straling ten gevolge hoogspanningslijnen)

Ten westen van het plangebied liggen 3 hoogspanningsleidingen.

- Ten westen van het plangebied op circa 60 meter van de westelijke perceelsgrens van het plangebied liggen 3 hoogspanningsleidingen van Elia (één 150KV hoogspanningsleiding (Kallo-Mercator (124)) en twee 380KV hoogspanningsleidingen (Doel-Mercator)(52)).
- Er worden geen aanzienlijke effecten op de gezondheid verwacht door stralingen.

Verontreiniging

Het plan voorziet geen functies die bodemverontreiniging veroorzaken

Zie bespreking onder discipline bodem – bodemkwaliteit en bodemverontreiniging. Het plan voorziet in een herbestemming van ambachtelijke zone en kleine en middelgrote ondernemingen, bufferzone en woongebied naar zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen).

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

Conclusie discipline mens – gezondheid

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – gezondheid te verwachten zijn.

VEILIGHEID

CHECKLIST POTENTIËLE INGREPEN DISCIPLINE MENS	JA	NEE
Veiligheid		
RVR-toets werd uitgevoerd (zie punt 8.2 van deze nota). Er dient geen ruimtelijk veiligheidsrapportage opgemaakt te worden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Referentiesituatie

Het plan voorziet geen kwetsbare functies noch risicovolle installaties/inrichtingen. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

De vier alternatieven voorzien geen kwetsbare functies noch risicovolle installaties/inrichtingen. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid verwacht.

Resultaat RVR-toets: Er bevinden zich geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten. Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

Conclusie discipline mens – veiligheid

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – veiligheid te verwachten zijn.

7.3.6. KLIMAAT

Referentiesituatie

De huidige functies en activiteiten binnen het gebied oefenen geen significant negatief effect uit op de atmosfeer en de klimatologische factoren.

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen / de planingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) , kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten. Het plangebied is momenteel al voor grote delen verhard. Het planvoornemen zorgt voor een uitbreiding van het hotelgebouw aan de westkant met 62 kamers (momenteel al gebouwd), de aanleg van een (half) - ondergrondse parking en een uitbreiding van de vergader- en feestzalen. De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en krijgt voldoende ruimte. Er zal ook een wadi worden aangelegd en de bestaande bomenrijen aan de noordelijke en westelijke perceelsgrens blijven behouden. De bestaande oostelijke buffer blijft eveneens behouden.
- Er wordt voorzien in beperkt hergebruik van water en verschillende mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater door o.a. de groene bosgordel/buffer in het noorden en westen, de bestaande groene buffer in het oosten, het grasplein voor het hotel, de groene inkleding van het plangebied en het voorzien van semi-waterdoorlatende materialen bij aanleg van nieuwe verharding. De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en er wordt voorzien in de aanleg van een wadi.
- Het water dat neervalt op de verhardingen en parkings dient maximaal te kunnen infiltreren of af te wateren naar de beplanting, afwateringsgracht en/of wadi.
- Het plan heeft een vloed op een duurzame modal shift. Er worden fietsenstalplaatsen voorzien. Voor de maandelijkse evenementen wordt bekeken of shuttle bussen kunnen worden ingelegd. Voor trimestriële evenementen is dit noodzakelijk.
- Het plan heeft aandacht voor duurzame energie. Het hotel werd al voorzien van zonnepanelen.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-) emissies (van bijvoorbeeld industrie/ verwarming/ veeteelt).

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- De drie alternatieven hebben geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- De drie alternatieven hebben geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- De drie alternatieven hebben geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- De drie alternatieven hebben geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten. Het plangebied is momenteel al voor grote delen verhard. De drie alternatieven veroorzaken een beperkte bijkomende verharding. De aanleg van de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebied (alternatief 3) veroorzaakt geen bijkomende ruimte-inname en behoudt het bestaande grasplein en de bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg.
- De drie alternatieven veroorzaken geen wijziging van de verkeersgeneratie t.o.v. het basisplan.
- De drie alternatieven hebben geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-) emissies (van bijvoorbeeld industrie/ verwarming/ veeteelt).

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d.

november 2021, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Alternatief 4 heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Alternatief 4 heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Alternatief 4 heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Alternatief 4 heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten. Het plangebied is momenteel al voor grote delen verhard. Alternatief 4 veroorzaakt geen tot een beperkte bijkomende verharding. De aanleg van de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebied veroorzaakt geen bijkomende ruimte-inname en behoudt het bestaande grasplein en de bestaande (conciërge)woning aan de Gentseweg. Een aantal bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld blijven behouden. Het verplaatsen van de cottages naar de straatzijde aan de Gentseweg – Grote Heidestraat veroorzaakt een verschuiving van de verharding aangezien de zone waar de oude cottages gesitueerd zijn, wordt ingericht als een groene infiltreerbare personeelsparking. De nieuwe cottages komen op de plaats van de bestaande oostelijke parking.
- Alternatief 4 veroorzaakt geen wijziging van de verkeersgeneratie t.o.v. het basisplan.
- Alternatief 4 heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-) emissies (van bijvoorbeeld industrie/ verwarming/ veeteelt).

Er worden door het basisplan en de vier alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op het klimaat verwacht.

Milderende maatregelen

Niet van toepassing.

CONCLUSIE DISCIPLINE KLIMAAT

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

7.4. VERDER TE ONDERZOEK DISCIPLINES EN NEVENDISCIPLINES

Op basis van de momenteel voorhanden zijnde informatie, wordt geconcludeerd dat er voor de verschillende disciplines geen aanzienlijke negatieve effecten worden verwacht door de uitvoering van voorliggend plan.

Het gaat om volgende disciplines:

- Bodem;
- Water;
- Biodiversiteit,
- Landschap, onroerend erfgoed en archeologie;
- Mens & ruimte;
- Klimaat.

Er dienen geen disciplines verder onderzocht te worden.

Indien gedurende de verdere procedure toch blijkt dat niet zondermeer kan gesteld worden dat er geen aanzienlijke negatieve effecten worden verwacht voor een bepaalde discipline, zal deze discipline verder onderzocht worden.

7.5. CUMULATIEVE EFFECTEN

Er worden geen cumulatieve effecten verwacht.

7.6. GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op circa. 11 km van de meest nabij gelegen lands- of gewestgrens met Nederland. Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten (zoals hiervoor beschreven) en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht.

7.7. GELET OP DE AARD VAN HET PLAN, DE OMVANG VAN DE EFFECTEN ZOALS HIERVOOR BESCHREVEN EN DE GROTE AFSTAND TOT EEN LANDS- OF GEWESTGRENS WORDEN GEEN AANZIENLIJKE GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN LEEMTEN IN DE KENNIS

Er zijn geen leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat de aanzienlijkheid van bepaalde effecten niet beoordeeld kan worden.

7.8. GLOBALE CONCLUSIE OVER DE AANZIENLIJKHEID VAN MILIEUEFFECTEN

Op basis van de beschikbare informatie op dit moment, kan uit het effectenonderzoek besloten worden dat het voorgenomen plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Voor het RUP/PA Hotel Van der Valk te Beveren dient overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 van het DABM geen plan-MER te worden gemaakt.

8. WATERTOETS

Het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2013 bepaalt dat voor elk (ruimtelijk) plan de watertoets moet gebeuren waarin wordt nagegaan of het plan geen schadelijke effecten heeft op het natuurlijk watersysteem.

8.1. TOETSING

De beschrijving van de watertoets werd mee opgenomen in het onderzoek naar de effecten op het milieu en de mens. De relevante kaarten zijn daar raadpleegbaar.

THEMATISCHE KAART	PLANGEBIED
WATERLOPEN	In het plangebied is een afwateringsgracht naar de Gaverse Beek aanwezig. Buiten het plangebied: <ul style="list-style-type: none">- De Gaverse Beek, een geklasseerde waterloop van 2de categorie (op de grens van het plangebied)- De Beverse beek, een geklasseerde waterloop van 2^{de} categorie (op 300 m van het plangebied)
OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN	Pluviaal overstromingsgevoelig met kleine kans
INFILTRATIEGEVOELIGE BODEMS	Infiltratiegevoelig, uitzondering een heel kleine zone ter hoogte van de bestaande parking aan de Gentseweg
GRONDWATERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN	<ul style="list-style-type: none">- Overwegend matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type I ter hoogte van de bestaande parking aan de Gentseweg:)
EROSIEGEVOELIGE GEBIEDEN	Niet erosiegevoelig uitgezonderd enkele zones: <ul style="list-style-type: none">- Aan de Gentseweg,- Enkele kleine zones in de smalle bosgordel in het noorden, centraal ter hoogte van het hotelgebouw en in de zuidwestelijke hoek van het terrein.
SIGNAALGEBIEDEN	Niet aanwezig
HELLINGEN	<ul style="list-style-type: none">- Overwegend hellingspercentage: < 0,5 % en 0,5-5%- Plaatselijk kleine gebieden met hellingspercentage 5%-10%:- > 10%: ter hoogte van de Gentseweg en twee zones in het noordwesten en zuidwesten van het plangebied
WATERBED	Niet aanwezig
WATERGEVOELIG OPENRUIMTEGEBIED	Niet aanwezig

Het plangebied omvat een oppervlakte aan gebouwen en verhardingen die ervoor zorgen dat de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk wordt beperkt.

8.2. EFFECTEN OP HET WATERSYSTEEM

Voor de volledige uitwerking van de watertoets wordt verwezen naar het onderzoek naar de effecten op het milieu en de mens (mer-screening)

8.2.1. WIJZIGING VAN HET OVERSTROMINGSREGIME

Vandaag kent het plangebied geen overstromingsproblematiek. Het RUP beoogt het omzetten van een 'harde' bestemming (gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen en woongebied) naar eveneens een 'harde' bestemming (zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen)). Ook wordt de bestaande bufferzone volgens het gewestplan omgezet naar zone voor hotel en aanverwante activiteiten (gebiedscategorie wonen) met een groene bufferstrook als overdruk. In het plangebied blijven de bestaande groene buffers in het noorden, oosten

en westen behouden en wordt het plangebied eveneens groen ingekleed. Er wordt voorzien in voldoende infiltratiemogelijkheden van hemelwater, de bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en er wordt een wadi aangelegd. De nieuwe verharding wordt aangelegd in minimaal semi-waterdoorlatende materialen.

Algemeen gezien is de invloed van het RUP op het watersysteem bijgevolg beperkt gezien de beperkte uitbreiding van de gebouwen, het behoud van de bestaande groenbuffers, het behoud van de infiltratiemogelijkheden en afwateringsgracht en de aanleg van een wadi.

De invloed van de drie alternatieven op het watersysteem is eveneens beperkt gezien de beperkte uitbreiding/verharding in het noorden van het plangebied (alternatief 1 en 2), geen bijkomende ruimte-inname door het plaatsen van de parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3), het behoud van het groene grasveld wat positief is voor het behoud van de infiltratiemogelijkheden.

De invloed van alternatief 4 op het watersysteem is eveneens beperkt, gezien de bouw van een ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw niet leidt tot een bijkomende ruimte-inname. Een deel van de bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld blijft behouden en wordt groen en infiltrerend ingericht. Het verplaatsen van de cottages veroorzaakt geen tot een beperkte wijziging in verharding aangezien de nieuwe locatie van de cottages al verhard is (= bestaande oostelijke parking). De oude cottages worden afgebroken en op die locatie wordt een groene parking (infiltrerend) aangelegd.

Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op het watersysteem verwacht.

Bij het verlenen van een vergunning dient minstens voldaan te zijn aan de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van het afval en hemelwater.

8.2.2. WIJZIGING VAN DE INFILTRATIE EN AFSTROMINGSHOEVEELHEID

De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont aan dat het gebied overwegend infiltratiegevoelig is. Enkel ter hoogte van de parking aan de Gentseweg is er een kleine zone niet infiltratiegevoelig. De infiltratie in deze bodem naar de ondergrond verloopt relatief eenvoudig door de aanwezige bodem.

- Het plangebied is momenteel al veel verhard. Het bedrijf heeft een omgevingsvergunning ontvangen voor de bouw van een toren bestaande uit 3 tot 7 bouwlagen voor 62 bijkomende hotelkamers. Deze toren werd recent gebouwd (ingebriukname najaar 2021) aansluitend aan de westkant van het bestaande hotelgebouw. Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Alternatief 1 en 2 voorzien een beperkte bijkomende uitbreiding/verharding in het noorden van het plangebied.
- Voor de opvang van de parkeerdruk voorziet het plan in de aanleg van een (half) - ondergrondse parking. Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zullen het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij alternatief 4 blijven er 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan. Deze worden groen en infiltrerbaar ingericht.
- Bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder het grasplein zal de (conciërge)woning verdwijnen en wordt het maaiveld boven de parking groen ingericht. Bij de inrichting van de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw blijft het bestaande groene grasplein behouden.
- Het plangebied krijgt verder een groene inkleding.
- Bij alternatief 4 verhuizen de cottages naar de straatzijde (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) op de plaats van de bestaande oostelijke parking. De locatie van de oude cottages wordt ingericht als een groene parking (infiltrerbaar).
- Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening en hiervoor is voldoende ruimte binnen het plangebied aanwezig. Er wordt voorzien in beperkte hergebruik van water en verschillende mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater door o.a. de groene bosgordel/buffer in het noorden en westen, de bestaande groene buffer in het oosten, het grasplein voor het hotel, de groene inkleding van het plangebied en het voorzien van semi-waterdoorlatende materialen bij aanleg van nieuwe verharding. De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en er wordt voorzien in de aanleg van een wadi.
- Er worden beperkingen gesteld aan de verhardingsgraad.
- De bestaande groene buffers (bomen/struiken/hagen) in het noorden, oosten, westen van het plangebied blijven behouden. Er wordt eveneens voorzien in de aanleg van een wadi zodat hemelwater kan gebufferd worden.

Bijgevolg kan verwacht worden dat voorliggend RUP geen significante effecten zal veroorzaken op de infiltratie en afstroming van hemelwater.

Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen significant effecten op de infiltratie en afstroming van hemelwater verwacht.

8.2.3. WIJZIGEN VAN HET EROSIEGEDRAG

Het plangebied en de onmiddellijke omgeving worden overwegend aangeduid als niet erosiegevoelig. Op de grens van het plangebied wordt de Gentseweg aangeduid als erosiegevoelig. In het plangebied zijn er enkele zones, die zeer beperkt in oppervlakte zijn, aangeduid als erosiegevoelig. Deze liggen voornamelijk in de smalle bosgordel in het noorden van het hotelgebouw. De andere twee erosiegevoelige plekken zijn centraal ter hoogte van het hotelgebouw en één in de zuidwestelijke hoek van het plangebied.

De erosiegevoeligheidskaart wordt opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie. De erosiegevoeligheid is verder afhankelijk van de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie dan een braakliggend terrein. Een permanente invulling van de onbebouwde en onverharde ruimte zal een positief effect hebben op de erosiebeperking.

De erosiegevoelige zones in het plangebied hebben een zeer beperkte oppervlakte, waardoor het plan hier geen aparte maatregelen voor voorziet. Het plan voorziet al verschillende andere opgelegde maatregelen om het risico op erosie te vermijden en het opvangen, vertraagd afvoeren en infiltreren van hemelwater te realiseren.

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminaries, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en het gegeven dat er enkel op de zuidelijke grens van het plangebied (aan de Gentseweg) en op enkele zones zeer beperkt in oppervlakte in het plangebied namelijk ter hoogte van de noordelijke bosgordel en 2 kleine plekken centraal en ten zuidwesten in het plangebied erosiegevoelige gronden werden aangetroffen en dat er geen gronden voorkomen die gevoelig zijn voor grondverschuivingen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op erosie verwacht.

8.2.4. WIJZIGEN VAN DE GRONDWATERSTROMING

Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de watertoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming. Deze stroming kan immers beïnvloed of verstoord worden door ondergrondse constructies.

Het plangebied is overwegend matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Enkel ter hoogte van de bestaande parking aan de Gentseweg is er een heel kleine zone zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1). Het plan voorziet in een beperkte omvang en diepte van de ondergrondse constructies. De constructies gaan niet tot op een afsluitende geologische laag zoals een kleilaag. Het plan voorziet geen grote aaneengesloten ondergrondse constructies in kwetsbare zones zoals: valleizones, zones met een kwetsbare waterhuishouding en zones met slecht doorlatende geologische lagen. De aanwezigheid van de ondergrondse constructies (zoals kelderverdiepingen en ondergrondse parkings/technische ruimten) kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Gezien het eerder kleine wijzigingen betreffen, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstroming.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en het gegeven dat alternatief 1 en 2 eerder kleine wijzigingen zijn en dat de ondergrondse parking (alternatief 3) wel een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg kan hebben maar dat deze constructie niet gaat tot op een afsluitende geologische laag en niet gelegen is in kwetsbare zones zoals valleizones, zones met een kwetsbare waterhuishouding en zones met slecht doorlatende geologische lagen, kan gesteld worden dat geen aanzienlijke effecten verwacht worden op de grondwaterstroming.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en het gegeven dat de verschuiving van de cottages een beperkte wijziging is en dat de ondergrondse parking (alternatief 4) wel een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg kan hebben maar dat deze constructie niet gaat tot op een afsluitende geologische laag en niet gelegen is in kwetsbare zones zoals valleizones, zones met een kwetsbare waterhuishouding en zones met slecht doorlatende geologische lagen, kan gesteld worden dat geen aanzienlijke effecten verwacht worden op de grondwaterstroming.

Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op de grondwaterstroming verwacht.

8.2.5. WIJZIGING VAN HET OPPERVLAKTE EN GRONDWATER

Het plan is gelegen buiten een zone voor drinkwaterwinning en niet gelegen nabij grondwaterwinningen die winnen uit dezelfde watervoerende laag. De discipline grond- en oppervlaktewater valt uiteen in twee subdisciplines, namelijk grond- en oppervlaktewaterhuishouding en de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater

- Wijziging van de grond- en oppervlaktewaterhuishouding
 - Volgens de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA) maakt het plangebied deel uit van het Benedenscheldebekken.
- 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 RUP geen activiteiten zullen voortbrengen die een significante invloed hebben op de kwaliteit van het watersysteem.
 - Volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij is het plangebied deels gelegen in een centraal gebied en deels gelegen in een zone 'collectief geoptimaliseerd buitengebied'. Enkel voor perceel 1387^E (zuidwestelijke hoek) zijn geen gegevens beschikbaar. Dit houdt in dat bijna het volledige plangebied is aangesloten op een waterzuivering.

Door het planvoornemen wordt er bijkomende afvoer van (afval)water verwacht. Volgende randvoorwaarden worden hierbij aangehouden:

- Er zal een gescheiden riolering worden aangelegd op de site voor de afvoer van (afval)water. De voorziene afvalwaterriool (DWA) dient aangesloten te worden op een bestaande afvalwaterriool in de directe omgeving
- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en infiltratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan, ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd.

Voor de vier alternatieven worden geen bijkomende afvoer van (afval) water t.o.v. het basisplan verwacht.

Rekening houdend met de aard van het plan/de ingrepen (vertaling van het voorwaardelijk positief planologisch attest, dit houdt o.a. in het bestendigen van het hotel, het herbestemmen van het volledige plangebied naar hotel en aanverwante activiteiten om de bestaande hotel- en restaurantfunctie met mogelijkheden voor wellness, seminars, vergaderingen, feesten e.d. en de gewenste uitbreidingen/activiteiten op korte en lange termijn mogelijk te maken) en een beperkt te verwachten aandeel aan afvalwater en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Rekening houdend met de drie alternatieven d.d. november 2021 (verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en aanleggen ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw) die bijkomend onderzocht worden bovenop het basisplan, en geen te verwachten bijkomend

aandeel aan afvalwater t.o.v. het basisplan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Rekening houdend met alternatief 4 (voorzien van 368 parkeerplaatsen in plaats van 450; opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deels ondergronds (parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw), verplaatsen van de cottages naar de straatzijde op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (= op locatie van een bestaande parking); omzetten locatie van de oude cottages naar groene parking) dat bijkomend onderzocht wordt bovenop het basisplan en de drie alternatieven d.d. november 2021, en geen te verwachten bijkomend aandeel aan afvalwater t.o.v. het basisplan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater verwacht.

8.3. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE WATERHUISHOUDING

Mits rekening te houden met voldoende waterbuffering (hergebruik van hemelwater, infiltratie, vertraagde afvoer, ...), kan aangenomen worden dat het plan geen betekenisvolle negatieve impact zal hebben op het watersysteem en dat dit geen hogere belasting geeft voor de ontvangende waterlopen. Ook kan aangenomen worden dat de vier alternatieven geen betekenisvolle negatieve impact zullen hebben op het watersysteem en dat dit geen hogere belasting geeft voor de ontvangende waterlopen. Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke effecten op de waterhuishouding verwacht.

- Het plangebied is momenteel al veel verhard. Het bedrijf heeft een omgevingsvergunning ontvangen voor de bouw van een toren bestaande uit 3 tot 7 bouwlagen voor 62 bijkomende hotelkamers. Deze toren werd ondertussen al gebouwd (ingebruikname najaar 2021) aansluitend aan de westkant van het bestaande hotelgebouw. Het plan voorziet ook in het ombouwen en uitbreiden (circa 1100 m²) van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Alternatief 1 en 2 voorzien in een beperkte bijkomende uitbreiding/verharding in het noorden van het plangebied.
- Voor de opvang van de parkeerdruk voorziet het plan in de aanleg van een (half) -ondergrondse parking. Zowel bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw (alternatief 3) als onder het grasplein zullen het merendeel van de parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. Bij alternatief 4 echter blijft er 184 parkeerplaatsen op het maaiveld bestaan. Deze worden groen en infiltreerbaar ingericht. Bij de inrichting van de (half) – ondergrondse parking onder het grasplein zal de (conciërge)woning verdwijnen en wordt het maaiveld boven de parking groen ingericht. Bij de inrichting van de ondergrondse parking onder de toekomstige uitbreiding van de zalen/hotelgebouw blijft het bestaande groene grasplein behouden. Het plangebied krijgt verder een groene inkleding.
- Bij alternatief 4 verhuizen de cottages naar de straatzijde (hoek Gentseweg – Grote Heidestraat) op de plaats van de bestaande oostelijke parking. De locatie van de oude cottages wordt ingericht als een groene parking (infiltreerbaar).
- Het plangebied krijgt verder een groene inkleding.
- Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening en hiervoor is voldoende ruimte binnen het plangebied aanwezig. Er wordt voorzien in een beperkt hergebruik van water en verschillende mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater door o.a. de groene bosgordel/buffer in het noorden en westen, de bestaande groene buffer in het oosten, het grasplein voor het hotel, de groene inkleding van het plangebied en het voorzien van semi-waterdoorlatende materialen bij aanleg van nieuwe verharding. De bestaande afwateringsgracht blijft open en behouden en er wordt voorzien in de aanleg van een wadi.
- Er worden beperkingen gesteld aan de verhardingsgraad.
- Er wordt eveneens voorzien in de aanleg van een wadi zodat hemelwater kan gebufferd worden.
- Er zal een gescheiden riolering worden aangelegd op de site voor de afvoer van (afval)water. De voorziene afvalwaterriool (DWA) dient aangesloten te worden op een bestaande afvalwaterriool in de directe omgeving.
- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en infiltratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan, ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd.
- De bestaande groene buffers (bomen/struiken/hagen) in het noorden, oosten, westen van het plangebied blijven behouden.

8.4. CONCLUSIE

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht gelet op de integratie van bovenstaande maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding in het voorliggend RUP. Eveneens worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht van de vier alternatieven gelet op de integratie van bovenstaande maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding in het voorliggend RUP. Er worden door het basisplan en de 4 alternatieven (cumulatief effect) dan ook geen aanzienlijke negatieve effecten gelet op de integratie van bovenstaande maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding verwacht.

Het blijft uiteraard zo dat de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen in het plangebied aan de watertoets onderworpen moeten worden. Hierbij wordt verwezen naar de gewestelijke verordening inzake de opvang van hemelwater, die van toepassing is.

9. VEILIGHEIDSRAPPORTAGE – RVR-TOETS

De RVR-toets is een middel om na te gaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied.

In het kader van dit RUP werd een ruimtelijke veiligheidstoets uitgevoerd op 8/07/2021, met ref. RVR-AV-1457. De conclusie hieruit is dat het RUP niet verder voorgelegd dient te worden aan de dienst Veiligheidsrapportering en er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient te worden opgemaakt. Een afschrift van dit besluit is terug te vinden als bijlage van deze nota.

10. ONDERZOEK TOT PASSENDE BEOORDELING

De passende beoordeling wordt voorgeschreven volgens artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud en is van toepassing indien het plan betekenisvolle impact kan hebben op speciale beschermingszones.

Het voorgenomen plan heeft niet te maken met het beheer van een speciale beschermingszone en het gebied is niet gelegen in of in de onmiddellijke omgeving van een habitatrictlijngebied en/of vogelrichtlijngebied, daarom moet geen passende beoordeling worden opgemaakt.

11. PUBLIEKE RAADPLEGING EN ADVIESVRAAG

Er werd een publieke raadpleging georganiseerd. In het kader van de opmaak van het RUP lagen de startnota en de procesnota tijdens de periode van 23/05/2022 tot en met 22/07/2022 ter inzage in het gemeentehuis en waren de nota's beschikbaar op de gemeentelijke website. Tijdens de periode van 60 dagen werden de bevoegde adviesinstanties geraadpleegd over de start- en procesnota.

Conform de wetgeving werd tevens een participatiemoment (infomarkt) georganiseerd op 15 juni 2022.

De adviezen en opmerkingen op de startnota werden door het planteam verwerkt.

Hieronder wordt aangegeven hoe zal worden omgegaan met de suggesties om het plan te verbeteren en de aandachtspunten in functie van het effectenonderzoek. Deze elementen werden in de mate van het mogelijke reeds rechtstreeks verwerkt in hoofdstuk 1 t.e.m. 10 van de scopingnota. Overige elementen zullen zoals besproken meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het voorontwerp RUP.

11.1. ADVIEZEN

Tijdens de adviesvraag werden zeven adviezen ontvangen. De adviezen worden integraal als bijlage aan de scopingnota toegevoegd.

11.1.1. DEPARTEMENT OMGEVING

27 MEI 2022 - VOORWAARDELIJK GUNSTIG

Advies

Er worden geen kennelijke strijdigheden vastgesteld met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Beveren is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het stedelijke gebied dient door het provinciebestuur Oost-Vlaanderen worden afgebakend. Het hotel speelt een rol in het stedelijk functioneren van het kleinstedelijk gebied Beveren. Het plangebied maakt kans om deel uit te maken van het kleinstedelijk gebied. Omwille van de gekende mobiliteitsproblemen op de N70 zal het provinciebestuur samen met het gemeentebestuur moeten afwegen welke rol het hotel speelt op niveau van het kleinstedelijk gebied en welke maatregelen er nodig zijn om de mobiliteitsproblemen op de N70 beheersbaar te houden. Het dossier bevat een inschatting van de mobiliteitseffecten. Het sectoraal advies van de diensten bevoegd voor mobiliteit zal richtinggevend zijn voor de keuzes die hier moeten gemaakt worden. Het lijkt logisch dat in de afweging ook andere nakende ontwikkelingen langsheen dit deel van de N70 mee worden geëvalueerd.

Reactie planteam

Het MOBER uit 2022 wordt herwerkt rekening houdend met recente verkeerstellingen en de toekomstige ontwikkelingen langs de N70.

Advies

Het richtinggevende gedeelte van het GRS Beveren stelt dat de huidige verblijfsrecreatieve mogelijkheden (waaronder Hotel Beveren) kunnen worden behouden. Het GRS doet daarbij volgende uitspraak: "Gelet op de draagkracht en de schaal van hun omgeving is verdere uitbreiding of intensivering van deze activiteiten niet gewenst". De hier voorziene uitbreidingen strijden met deze uitspraak. De uitbreidingsmogelijkheden van het hotel op korte en lange termijn dienen bijgevolg door de betrokken lokale overheden (provincie en gemeente) beoordeeld worden in samenspel met de andere voorziene ontwikkelingen in het kleinstedelijk gebied. De uitspraken uit het GRS kunnen wel niet genegeerd worden. Het planteam dient na te gaan of de uitbreidingen nog kunnen verantwoord worden in afwijking op het richtinggevende gedeelte dan wel of een gedeeltelijke herziening van het GRS nodig is.

Reactie planteam

De opmaak van het RUP Hotel Van der Valk te Beveren is niet in tegenspraak met de bepalingen uit het GRS van Beveren. Het aangevraagde planologisch attest is slechts een voorafname op de bepalingen opgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:

- het richtinggevend gedeelte: 2.3.3 Ontwikkelingsmogelijkheden voor de zonevreemde handel en horeca-activiteiten: 2.3.4 Ontwikkelingsmogelijkheden voor zonevreemde handel en horeca-activiteiten (pag. 58)
Via het ruimtelijk structuurplan kunnen tevens voorstellen worden ontwikkeld om de problematiek van de zonevreemde handelszaken en horeca-activiteiten op te lossen. De gebiedsgerichte visie wordt ook hier als basis genomen voor de ontwikkelingsperspectieven van de vergunde zonevreemde activiteiten. Dit heeft volgende consequenties:
 - *mits verzoenbaar en integreerbaar in de omgeving kunnen voor handels- en horecazaken gelegen in (aansluiting met) woonkernen en -korrels beperkte tot ruime uitbreidingsmogelijkheden en zelfs nieuwe initiatieven (in bestaande gebouwen) overwogen worden;*

- *bestaande vergunde activiteiten in woonlinten en in landbouwgebied kunnen behouden worden, mits goede integratie in de omgeving; nieuwe initiatieven zijn ongewenst, met uitzondering van initiatieven (in bestaande gebouwen) die geënt zijn op het toeristisch-recreatief netwerk;*
- *de activiteiten gelegen in het kwetsbaar openruimtegebied worden best afgebouwd.*
- het bindend gedeelte: Acties; 3.1 Op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen: onder rubriek 'Bedrijvigheid en handel' staat als punt 6. Opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor zonevreemde handel en recreatie (pag. 4).

Het deelrup Van der Valk Hotel Beveren als onderdeel van het RUP 'Zonevreemde recreatie en horeca' werd uit de RUP-procedure gesloten bij beslissing van het CBS 19 september 2016. Het RUP 'Hotel Beveren' werd hierdoor 'on hold' gezet tot na de afgifte van een gunstig planologisch attest op 29 mei 2018. Door het indienen van een nieuw planologisch attest voor dezelfde site begin 2019, bleef het RUP Van der Valk Hotel Beveren 'on hold' staan tot na een nieuwe beslissing van de gemeenteraad. Op 17 december 2019 verleende de gemeenteraad een voorwaardelijk gunstig planologisch attest voor het hotel. De procedure voor de opmaak van een RUP voor het hotel Van der Valk kon, in het kader van dat planologisch attest, opgestart worden.

Het RUP wijkt dus niet af van het richtinggevend gedeelte van het GRS en/of een gedeeltelijke herziening van het GRS is niet noodzakelijk.

Advies

De alternatieven 1, 2 en 4 die bovenop het planologisch attest worden voorzien verzwaren het programma op vlak van footprint. Vooral alternatief 4 lijkt problematisch omwille van de grote bijkomende ruimte-inname en het spreiden van de parkeermogelijkheden over de site (vanuit de goede ruimtelijke ordening wordt vooral gestreefd naar clustering). Deze spreiding zal immers ook gepaard gaan met een bijkomende verhardingsgraad. De vereiste dat minimum 20 % van het gebied niet mag bebouwd of verhard worden lijkt te laag voor een gebied van 3,8 ha waarvan een deel grenst aan de Gaversebeek.

Reactie planteam

Het planteam kiest ervoor om een nieuwe MOBER (2023) op te maken in de fase van voorontwerp. Deze MOBER bepaalt dat er maximum 368 parkeerplaatsen, waarvan 184 ondergronds, nodig zijn op eigen terrein. De 184 parkeerplaatsen op het maaiveld zullen op termijn (rekening houdend met de maatregelen die genomen worden en de modal split) afnemen in aantal en vergroend worden op termijn.

In het voorontwerp RUP wordt het minimum percentage onbebouwde of onverharde oppervlakte verder onderzocht en bekeken of het opgetrokken kan worden naar 30% i.p.v. 20%.

Advies

Er is een hoogspanningsleiding in de omgeving aanwezig. Voor wat betreft het bouwen in de nabijheid van deze hoogspanningslijn dient de aanvrager rekening te houden met het sectoraal advies van de leidingbeheerder.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

Advies

Verdere aandachtspunten zijn:

- Bij de bespreking van de effecten op klimaat en water kan men sinds kort ook gebruik maken van materiaal dat gekoppeld is aan de overstromingsrichtlijn en die ook effecten van de toekomstige klimaatwijziging in beeld brengt: <https://www.waterinfo.be/kaartencatalogus?KL=nl>

Reactie planteam

Het planteam stelt voor om het volgende kaarten toe te voegen aan de scopingnota:

1. De globale risicokaart is een combinatie van de potentieel getroffen inwoners, het type economische bedrijvigheid, de verontreinigde installaties en de potentieel getroffen beschermde gebieden. De globale risicokaart – toekomstig klimaat – kleine kans (PLU) is een kaartlaag die het scenario geeft waarbij er een kleine kans is van voorkomen van pluviale overstromingen (tgv hevige buien) met klimaatverandering. De kaart duidt op het plangebied 3 zones aan:
 - Ten zuidwesten van het plangebied. Deze zone komt in grote lijnen overeen met de plaats waar momenteel de wadi werd aangelegd.
 - Ten noorden van het hotel wordt een lijnvormige zone aangeduid. Deze zone komt overeen met de bufferzone die momenteel aanwezig is op het terrein en die het plan ook behoudt.
 - De Gaverse beek op de westelijke grens van het plangebied.
2. Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal is een kaart die de gebieden toont waar er een overstromingsgevaar is ten gevolge van hevige buien (pluviaal) voor drie verschillende scenario's (kleine kans, middelgrote kans, grote kans), rekening houdend met de klimaatverandering. Er worden drie zones aangeduid met een kleine kans op pluviale overstroming:

- Ten zuidwesten van het plangebied. Deze zone komt in grote lijnen overeen met de plaats waar momenteel de wadi werd aangelegd.
 - Ten noorden van het hotel wordt een lijnvormige zone aangeduid., Deze zone komt overeen met de bufferzone die momenteel aanwezig is op het terrein en die het plan ook behoudt.
 - De Gaverse beek op de westelijke grens van het plangebied.
3. Stroomsnelheid – toekomstig klimaat – grote kans (PLU): Deze kaart toont de maximale stroomsnelheid in het potentieel overstroomde gebied voor pluviale overstromingen (tgv hevige buien) met een grote kans van voorkomen en met klimaatverandering. Stroomsnelheden worden enkel weergegeven daar waar er volledige 2-D modellen zijn die een accurate inschatting van de stroomsnelheid mogelijk maken.
- Op de kaart wordt de Gaverse beek aangeduid met snelheden overwegend rond de 0-0,25 m/s; 0,25 – 0,5 m/s en 0,5 – 1m/s.

Advies

- Op p. 53 is er nog sprake van een verlenging van de stadstram tot Beveren centrum. In hoeverre is deze informatie nog actueel?
- Op p. 61 verwijst men naar cijfers voor het buitengebied terwijl deze site dient beoordeeld worden als onderdeel van het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau cfr. de ideeën van de provincie over de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren.
- Vaststaande rechtspraak van de Raad van State stelt dat erkende problemen niet mogen worden doorgeschoven naar het vergunningsniveau als men op planniveau hierover al een oordeel kan vellen. Het lijkt bijgevolg niet wenselijk om de capaciteit van de parking pas te bepalen ten tijde van het project-MOBER. Het verschil in berekeningswijze over het benodigd aantal parkeerplaatsen (alternatief 4 vs planologisch attest en alternatief 3) is geen alvast aan te raden handelswijze.
- In het voorstel van stedenbouwkundige voorschriften is vermeld dat het maximum aantal kamers 202 bedraagt. Er wordt evenwel een groeimarge voorzien van 20 %. Dit betekent dat het maximum aantal kamers hoger ligt dan de 202. Een dergelijke bepaling is dubbelzinnig.
- Er dienen garanties worden gegeven inzake de aanleg van de groenbuffer. Bij voorkeur is deze gerealiseerd vooraleer enige vergunning kan worden verleend.

Reactie planteam

- In Routeplan 2030 is een verlenging van de tramlijn van Melsele tot Beveren niet meer opgenomen. Dit zal worden toegevoegd in de scopingnota.
- De modal split en de gehanteerde cijfers voor buitengebied en kleinstedelijk gebieden worden verder onderzocht in het MOBER (2023).
- Eén van de randvoorwaarden bij de afgifte van het voorwaardelijk positief planologisch attest was dat het MOBER dient herzien te worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag bij afbraak van de woning en het oprichten van het parkeergebouw. Het planteam kiest ervoor om een nieuwe MOBER (2023) op te maken in de fase van voorontwerp. Deze MOBER zal bepalen hoeveel parkeerplaatsen effectief nodig zijn. Op basis daarvan kan onder andere een gerichte keuze gemaakt worden tussen de alternatieven.
- De toegelaten groeimarge van het aantal kamers van 20% zal bij het maximum aantal kamers worden geteld. Dit maakt dat er maximaal 243 kamers toegelaten worden in het hotel. Dit zal worden aangepast in de scopingnota. In de fase van voorontwerp zal dit ook opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften.
- De groenbuffer aan de oostkant, noordkant en westkant van het plangebied is momenteel al aanwezig. Aan de westkant dient rekening gehouden te worden met de 5m onderhoudsstrook langs de waterloop. In de stedenbouwkundige voorschriften zal opgenomen worden dat de groenbuffer dient gerealiseerd te worden vooraleer gestart kan worden met de uitbreiding van de zalen en de aanleg van de parking.

Advies

In dit advies van het departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Vóór de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP moet u het team Mer een bevestiging vragen dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Hiervoor moet u de startnota, de resultaten van de participatie, de ontvangen adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota via email bezorgen aan mer@vlaanderen.be. Het team Mer geeft in deze fase geen advies op de startnota. Wat het aspect externe mensveiligheid betreft stelt het dossier dat er geen RVR moet opgemaakt worden. Hiervoor verwijst het advies van het departement Omgeving naar de adviesbrief van het team Externe Veiligheid die in het dossier zit vervat .

Reactie planteam

Na goedkeuring door het College van Burgemeester en Schepenen zal de scopingnota, de plan-m.e.r.-screening, de ontvangen adviezen en opmerkingen en de verwerking ervan worden doorgestuurd naar team Mer om een bevestiging te vragen dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Op 8/07/2021 werd gesteld dat de opmaak van een RVR niet nodig is.

11.1.2. INFRABEL

15 juni 2022 – **VOORWAARDELIJK POSITIEF**

Advies

Gezien de aanwezigheid van de fietssnelweg, vraagt Infrabel de 10 meter bouwrijke strook uit te breiden tot 15 meter. Een latere uitbreiding van spoorlijn 59 mag niet gehypothekerd worden.

Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. RUP en bouwaanvragen dienen strikt te worden nageleefd.

Infrabel formuleert nog veiligheidsafstanden en algemene voorwaarden m.b.t. RUP en bouwaanvragen die strikt dienen nageleefd te worden:

- Voorwaarden grondwaterverlaging/retourbemaling: Infrabel formuleert voorwaarden rond afvoer van oppervlaktewater; voorwaarden bij grondwaterverlaging, voorwaarden bij retourbemaling, zettingscriteria en meten der zettingen,
- Algemene voorwaarden bij bouwaanvragen/omgevingsvergunningen voor aangelanden van Infrabeldomein: Infrabel formuleert o.a. voorwaarden rond bouwrijke strook langsheen het spoor, de wet van 27/04/2018 (BS 29/05/2018), verboden werken, tijdelijke uitgravingen langs het spoor, licht- en zichtopeningen, afsluitingen, werken langs de sporen, ...
- Algemene voorwaarden i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen: bouwrijke strook langsheen het spoor; biologische waarde van spoorwegbermen, aangelanden, mobiliteit, trespassing, hydraulica,...
- Algemene voorwaarden voor het plaatsen van een torenkraan naast een spoorlijn

Reactie planteam

Het planteam stelt voor om een bouwrijke zone voor spoorlijn af te bakenen op het plangebied. Vanaf het talud van de spoorlijn zal een 15m brede zone worden gemeten. Het deel van deze zone, dat in het plangebied valt, zal opgenomen worden als 'bouwrijke zone spoorlijn'.

De veiligheidsafstanden en algemene voorwaarden m.b.t. RUP en bouwaanvragen zullen worden gerespecteerd.

- Onder andere wordt het rioleringswater opgevangen in de daarvoor voorziene riolering. Volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij is het plangebied deels gelegen in een 'centraal gebied' en deels gelegen in een zone 'collectief geoptimaliseerd buitengebied'. Enkel voor perceel 1387^E (zuidwestelijke hoek) zijn geen gegevens beschikbaar. Dit houdt in dat bijna het volledige plangebied is aangesloten op een waterzuivering.
- Het oppervlaktewater op het plangebied heeft enerzijds de mogelijkheid om te infiltreren in de bodem en anderzijds af te wateren naar de afwateringsgracht en wadi op het plangebied en Gaverse beek op de grens van het plangebied. Het oppervlaktewater watert dus niet af naar de spoorweggrachten.

11.1.3. AGENTSCHAP NATUUR EN BOS

9 juni 2022 – **POSITIEF**

Advies

Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft geen opmerkingen op de startnota. Het Agentschap voor Natuur wil erop wijzen dat een deel van het plangebied bebost is. Projecten die ontwikkeld worden moeten rekening houden met het bosdecreet en de eventuele boscompensatieplicht. De beboste oppervlakte is te zien op het plan in bijlage (onderdeel van vergunning OMV_2021018190).

Reactie planteam

Het bestaande bos in de noordwestelijke hoek van het plangebied zal apart worden aangeduid op het grafisch plan als 'te behouden bos'. Verder wordt er 420 m² aan boscompensatie uitgevoerd in het najaar 2022 op het volledige plangebied.

11.1.4. DE LIJN

2022 – **POSITIEF**

Advies

In het dossier wordt verwezen naar de aanwezigheid van de halte 'Beveren Grote Heidestraat' als meest nabije toegang tot het openbaar vervoer. Dit klopt voor de huidige toestand, maar binnen het voorziene plan basisbereikbaarheid wordt de lijn 81 omgevormd tot een functionele lijn (een lijn die enkel tijdens de spitsuren rijdt, voornamelijk ten behoeve van scholieren en woon-werk-verkeer), terwijl lijn 82 via Haasdonk versterkt wordt. De best bediende halte voor het hotel wordt dan de halte Beveren Vijfstraten, die 1 km van de halte Grote Heidestraat verwijderd is (in de richting van het centrum van Beveren). Deze

situatie kan nog wijzigen in functie van de afschaffing van de overweg waarmee de N485 vandaag spoorlijn 59 kruist. De nieuwe overweg ligt mogelijk dichterbij het hotel, waardoor ook een goed bediende bushalte terug dichterbij het hotel kan komen.

Wat de verdere toekomst van het openbaar vervoer binnen de vervoerregio Antwerpen betreft, is het Routeplan 2030 op dit moment het richtinggevend document. In Routeplan 2030 is een verlenging van de tramlijn van Melsele tot Beveren niet meer opgenomen.

Reactie planteam

Deze informatie zal mee verwerkt worden in de scopingnota.

11.1.5. DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2022 – POSITIEF

Advies

Geen opmerkingen op voorliggend dossier.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

11.1.6. GECORO

20/06/2022 – Voor het volledige RUP deels gunstig met voorwaarden en deels ongunstig

Advies

De GECORO staat nog steeds achter zijn advies dat verleend is naar aanleiding van het planologisch attest. Zowel de korte termijn, de lange termijn als het parkeergebeuren werd toen gunstig geadviseerd.

Tijdens de procedure tot opmaak van het RUP zijn er intussen verschillende alternatieven toegevoegd op vraag van Hotel Beveren.

- De GECORO adviseert alternatief 1, waarbij de buitenruimte van de wellness wordt verfraaid, gunstig.
- De GECORO adviseert alternatief 2, waarbij men een gesloten overkapping wenst te voorzien aan het restaurant, gunstig.
- De GECORO adviseert alternatief 3, waarbij de ondergrondse parking onder de nieuwe feestzaal wordt voorzien zodat de conciërgewoning kan behouden blijven, gunstig.
- De GECORO is van oordeel dat ondergronds parkeren een noodzaak is. De GECORO is bereid zijn gunstig advies n.a.v. het planologisch attest bij te stellen om het ondergronds parkeren op een andere locatie op de site toe te laten.
- De GECORO adviseert alternatief 4, waarbij het parkeergebeuren deels bovengronds en deels ondergronds voorzien zal worden, ongunstig.

De GECORO is van oordeel dat dit alternatief geen beter alternatief is dan het volledig ondergronds parkeren dat initieel voorzien was onder de bestaande conciërgewoning of het voorstel van alternatief 3.

Voor de GECORO is deels bovengronds en deels ondergronds parkeren niet bespreekbaar.

Alternatief 4 is tevens ontstaan naar aanleiding van een nieuwe mobiliteitsstudie. De GECORO vraagt een grondige screening van deze mobiliteitsstudie op de correctheid ervan.

Reactie planteam

Het planteam kiest ervoor om een nieuwe MOBER (2023) op te maken in de fase van voorontwerp. Deze MOBER zal bepalen hoeveel parkeerplaatsen effectief nodig zijn. Op basis daarvan kan onder andere een gerichte keuze gemaakt worden tussen de alternatieven.

In het MOBER (02/2022) is gesteld dat 405 parkeerplaatsen (= 90% van 450) voldoende zijn om de parkeervraag op te vangen. In het MOBER van 2023 wordt het aantal parkeerplaatsen op site van Hotel Van der Valk gereduceerd tot maximum 368 parkeerplaatsen met de mogelijkheid tot afstandsparkeren bij bepaalde evenementen. Het parkeeraanbod wordt evolutief bekeken rekening houdend met de verschillende type evenementen, toekomstige ontwikkelingen zoals de bouw van een nieuwe zaal samen met een ondergrondse parkeergarage en een gewijzigd modal split op termijn. Verschillende parkeercapaciteiten (184, 228, 260, 290, 348 en 368) zijn onderzocht en er wordt rekening gehouden met meer duurzame verplaatsingen van bezoekers en werknemers.

In het planologisch attest is voorgesteld om de volledige parkeervraag te bundelen op één plaats in één gebouw. Rekening houdende met de tendensen op vlak van mobiliteit (men streeft momenteel eerder naar een afname van de autoverplaatsingen) en in het kader van duurzaam bouwen is een ondergrondse (of bovengrondse) constructie, die enkel voor parkeren bestemd is, geen goede optie. Een nabestemming is ofwel direct op te nemen (wat de bouwkost verzaagd) ofwel onbestaande waardoor

sloop zich opdringt bij inefficiënt gebruik. Indien een gebouw voor de volledige parkeervraag zou gebouwd worden en er ondertussen een lagere parkeervraag (lees duurzamere verplaatsing) kan bekomen worden, is het gebouw voor een deel nutteloos en bijgevolg niet duurzaam. Door een deel van de parkeervraag onder een te realiseren project (nieuwe zalen) te voorzien, kan een deel van gelijkvloerse parkeervraag ondergronds opgevangen worden en kan tegelijk gewerkt worden aan het systematisch optimaliseren van het gelijkvloers parkeren (= vergroenen, infiltreerbaar inrichten, en bij een structureel lagere parkeervraag kunnen parkeerplaatsen op het maaiveld teruggegeven worden aan de omgeving).

Advies

De voorziene ontsluiting naar de Grote Heidestraat in overdruk kan enkel gerealiseerd worden mits in acht name van alle noodzakelijke flankerende maatregelen die de overlast voor de burelen tot een absoluut minimum beperken en die in overleg met de burelen worden afgestemd.

De GECORO vraagt aandacht voor volgende bezorgdheden:

- De GECORO stelt vast dat er nog altijd geen maatregelen zijn genomen die de verkeersveiligheid op de toegangsweg naar Hotel Beveren en op het fietspad (fietsnelweg F4) fundamenteel verbeteren.
- De huidige situatie is bij druk bijgewoonde evenementen niet verkeersveilig, zeker niet voor de vele fietsers die het bewuste fietspad frequent gebruiken. Er wordt geparkeerd langs de toegangsweg en langs het fietspad.
- De voorwaarden die werden opgelegd in het planologisch attest en in de vergunning van 17 mei 2021 dienen eerst effectief te worden nageleefd en gerealiseerd.
 - De GECORO dringt dus aan op het uitvoeren van de voorwaarden die opgelegd zijn bij het planologisch attest met aandacht voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid. De GECORO dringt aan op maatregelen op korte termijn om het aantal toegangen te beperken.
 - De GECORO stelt ook vast dat de voorwaarden die zijn opgelegd bij de vergunning, tot het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen, van 17 mei 2021 niet zijn gerespecteerd.
 - Dit heeft tot gevolg dat er niet op eigen terrein wordt geparkeerd. De GECORO dringt aan om op korte termijn de verkeersveiligheid te garanderen door een veiligere ontsluiting te voorzien.

Reactie planteam

In het RUP wordt de doorgang via de Grote Heidestraat gezien al een secundaire toegang. Deze doorgang dient enkel gebruikt te worden voor leveringen en personeel. In het RUP wordt ter hoogte van de Grote Heidestraat een groenbuffer van 10m ingeschreven om eventuele overlast tot een minimum te beperken.

In 2023 zijn de plannen voor de fietssnelweg F4 al concreter uitgewerkt waarbij de fietssnelweg grotendeels de Gentseweg zal innemen. Dit heeft als gevolg dat de bestaande toegangsweg naar het hotel zal verlegd moeten worden en deels op het perceel van het hotel zal bevinden. Op die manier kan een volledig gescheiden fietssnelweg worden voorzien die geen conflicten heeft met het verkeer afkomstig van het hotel. In het voorontwerp RUP zal de gewijzigde ontsluiting verder bekeken worden.

11.1.7. ELIA

19/07/2022 – **POSITIEF**

Advies

Elia bevestigt dat de hoogspanningslijnen zich op voldoende afstand van het betrokken gebied bevinden.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

11.1.8. PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

07/07/2022 – **GUNSTIG met opmerkingen**

Advies

Beveren is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Dit wil zeggen dat de provincie het kleinstedelijk gebied van Beveren moet afbakenen. Het planningsproces van de afbakening kleinstedelijk gebied Beveren is lopende. Het plangebied is gelegen in het E17-netwerk volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen waarvoor o.a. gesteld wordt om voldoende ruimte te bieden om bijkomende ontwikkelingen op te vangen naast het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk. Verder wil men de regionale tewerkstelling op goed ontsloten plekken voorzien en koppelen aan centrale plaatsen. Specifiek voor het kleinstedelijk gebied Beveren is een woonfunctie weggelegd waarbij de ontwikkeling van de voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. De afbakening van het kleinstedelijk gebied is dus nog lopende maar wel wordt in het PRS gesteld dat de spoorlijn, stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Sint-Niklaas en Beveren, het woongebied Beveren - Melsele en de grote aaneengesloten openruimtegebieden aandachtspunten zijn.

Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' is in opmaak. Het voorontwerp werd reeds goedgekeurd en volgende doelstellingen worden informatief meegegeven bij dit advies:

- Het voorontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' bestaat uit een Strategische Visie en 3 beleidskaders:
- De strategische visie gaat uit van enkele 'centrale waarden' die we voorop stellen voor de toekomst; waarden die onze samenleving en ruimte mee vorm geven en die voor ons allemaal van belang zijn.
- Op basis van tendensen en uitdagingen, stellen we 4 strategische doelstellingen voorop om de centrale waarden in de toekomst te garanderen
- Om deze doelstellingen te realiseren is een ommekeer in ons ruimtegebruik nodig. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze strategische visie richting 2050 draait om het herstellen van de ruimtelijke draagkracht en het evenwicht tussen open ruimte en bebouwde ruimte.
- Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, namelijk de ommekeer in ons ruimtegebruik om de strategische doelstellingen te realiseren en zo de waarden te garanderen, wordt geconcretiseerd in vijf ruimtelijke principes
- De strategische doelstellingen en de ruimtelijke principes vormen de leidraad voor het ruimtelijk beleid op lange termijn.
- In de drie beleidskaders worden operationele doelstellingen geformuleerd die enerzijds inspelen op de grote uitdagingen waar we nu mee worden geconfronteerd en anderzijds bijdragen tot het realiseren van de strategische doelstellingen.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

Advies

De alternatieven die bovenop het planologisch attest (voornamelijk alternatieven 1, 2 en 4) worden aangevuld in de startnota verzwaren het programma op vlak van verharde footprint door de grote bijkomende ruimte-inname en het verspreiden van de parkeermogelijkheden op de site. De verhardingsgraad zal hierdoor sterk stijgen, wat toch nadelig is voor enerzijds klimaat (hitte, waterinfiltratie, vergroening, et.) maar anderzijds ook de kwaliteit van de omgeving en de beleving niet ten goede komt.

In de eerste aanzet van stedenbouwkundige voorschriften wordt in functie van inrichting en beheer wordt meegegeven dat minimaal 20% van het totale plangebied niet bebouwd en/of verhard mag worden, maar dat deze ruimte aangewend moet worden. Enkel 20% van 3.9 ha is bijzonder weinig. In het verder uitwerken van het RUP dient toch meer aandacht te worden geschonken aan onverharde ruimte om zo de waterinfiltratie te bevorderen, maar ook de omgevingskwaliteit te verhogen.

Reactie planteam

In het MOBER van 2023 wordt het aantal parkeerplaatsen op site van Hotel Van der Valk gereduceerd tot maximum 368 parkeerplaatsen met de mogelijkheid tot afstandsparkeren bij bepaalde evenementen. Het parkeeraanbod wordt evolutief bekeken rekening houdend met de verschillende type evenementen, toekomstige ontwikkelingen zoals de bouw van een nieuwe zaal samen met een ondergrondse parkeergarage en een gewijzigd modal split op termijn. De 184 bovengrondse parkeerplaatsen zullen op termijn afnemen in aantal en vergroend worden waardoor het verhardingspercentage wordt gereduceerd.

In het voorontwerp RUP wordt het minimum percentage onbebouwd of onverhard oppervlakte verder onderzocht en bekeken of het opgetrokken kan worden naar 30% i.p.v. 20%.

Het planteam stelt voor om het bestaande bos in de noordwestelijke hoek aan te duiden als 'te behouden bos' en er wordt voor 420 m² in boscompensatie voorzien in het najaar 2022.

Advies

Voor de effecten op vlak van mobiliteit wordt verwezen naar het MOBER dat werd opgemaakt op 15 mei 2019 in kader van het planologisch attest. Voor de extra alternatieven (d.d. november 2021 en februari 2022) wordt in de startnota een toevoeging voorzien nml. dat de extra alternatieven geen bijkomende effecten op vlak van mobiliteit zullen meebrengen.

In het kader van het provinciaal RUP voor Westakkers werd ook een MOBER opgemaakt, die evenwel de bestaande en gekende nieuwe ontwikkelingen tussen de Passtraat te Sint-Niklaas en Vijfstraten te Beveren mee in rekening heeft gebracht. Hierbij was ook gemeente Beveren via dienst mobiliteit betrokken. De resultaten van het MOBER Westakkers geven aan dat met de huidige verkeersconfiguratie langsheen de N70 het niet mogelijk is om alle voorziene projecten uit te voeren zoals men voor ogen heeft. Onder voorziene projecten vallen in het MOBER o.a. bedrijventerreinen Heidebaan-noord (SN), De Jonghestraat – Heihoek (SN), Doornpark (B) en Beverpark (B), nieuwe woonontwikkelingen Zonneken (SN) en Grote Heide (B) en de mogelijke herbestemming van het militair domein Westakkers (B), naast de vele kleine en grotere individuele en particuliere (woon)projecten langsheen en nabij de N70. De realisatie van al deze projecten leidt tot congestie en verzadiging voornamelijk ter hoogte van de ovonde De Ster en in mindere mate aan de rotonde Kwakkelhoek en de wegsegmenten voor deze punten. Gezien in het MOBER van 2019 maar in zekere zin rekening werd gehouden met een aantal grotere omliggende projecten, kan men concluderen dat er in zekere mate een vertekend beeld is van de verkeerssituatie op de N70. Ondanks het

feit dat voor een aantal van deze projecten het programma waarmee rekening gehouden werd in het MOBER van Westakkers niet meer actueel is, kan niet voorbijgegaan worden aan de gestelde mobiliteitsproblematiek ter hoogte van de N70. Het is dus aangewezen om in de vervolgstappen van RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren dan ook rekening te houden met effecten op vlak van mobiliteit door de constante transformatie van de nabije omgeving.

Reactie planteam

In het MOBER (2023) is er rekening gehouden met recente verkeerstellingen (maart 2023) en zijn de verschillende toekomstige ontwikkelingen die relevant zijn voor de N70 verder onderzocht.³⁶ Een deel van de ontwikkelingen zijn gerealiseerd, hebben een nieuwe invulling gekregen, on hold gezet of kunnen moeilijk ingeschat worden:

- De invulling van een deel van Westakkers als opleidingscentrum voor politiediensten is al gebeurd en is daarom te beschouwen als opgenomen in de verkeerstellingen.
- De woonontwikkeling ter hoogte van het Zonneken is on hold gezet tot 2035.
- De KMO-zones t.h.v. Heihoek en Doornpark zijn ingevuld en dus meegenomen in de verkeerstellingen van maart 2023.
- Voor de woonontwikkeling t.h.v. Grote Heide is de verkeersimpact niet correct in te schatten wegens het ontbreken van een timing van uitvoering en een gewijzigd ontwikkelingsperspectief. Een deel van de ontwikkelingen is meegenomen in het MOBER. Algemeen wordt gesteld in het MOBER dat op korte termijn (2024 – 2030) geen wijzigingen in de verkeersgeneratie van de omliggende activiteiten worden voorzien buiten de ontwikkelingen van Hotel Beveren.³⁷
- Aanvullend zal de realisatie van de verbinding tussen de N70 en de E34 de verkeersstromen in de gehele omgeving ook nog wijzigen.

Advies

Er gaat vooral aandacht naar auto en autoparkeerplaatsen. Het aanleggen van vernieuwde fietsstalplaatsen voor allerhande (elektrische) fietsen zou toch een focus moeten zijn om zo duurzame verplaatsingen bij zowel werknemers als gasten van de feestzaal te promoten.

Reactie planteam

In het MOBER (2023) wordt er rekening gehouden met meer duurzame verplaatsingen bij zowel werknemers als bezoekers. Het planteam stelt voor om in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat er dient voorzien te worden in voldoende fietsenstallingen, eventueel overdekt, vlot bereikbaar, voorzien met oplaadpunt voor elektrische fietsen. Bijkomend wordt opgenomen dat ook meer focus dient gelegd te worden op duurzame verplaatsingsvormen.

Advies

Het bestendigen van een bestaande en vergunde hotelaccommodatie die functioneert op kleinstedelijk niveau is vanuit de beleidsopties van het PRS aanvaardbaar mits de site deel zal uitmaken van het kleinstedelijk gebied. Dit aspect dient verder uitgeklaard te worden in het kader van het afbakingsproces van het kleinstedelijk gebied Beveren. Voor wat betreft de uitbreidingsvragen bovenop de opties uit het planologisch attest dient ook rekening gehouden te worden met bovenstaande bemerkingen, en in het bijzonder met de mobiliteitsproblematiek ter hoogte van de N70.

Reactie planteam

Het planteam neemt akte betreffende het advies omtrent de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren. Dit planningsproces is echter in oktober 2023 opgeschort.

Advies

De gerangschikte waterloop (OS115, 2de categorie) grenst ten westen aan het plangebied. De dienst Integraal Waterbeleid vraagt om het tracé van de waterloop via een indicatieve overdruk op het grafisch plan aan te duiden. Op die manier wordt duidelijk gemaakt dat de ruimte in de onmiddellijke omgeving van de waterloop een specifieke invulling dient te krijgen die compatibel dient te zijn met de aanwezigheid van de waterloop. Het tracé is indicatief om eventuele (al dan niet natuurlijke) verplaatsingen van de waterloop niet te hypothekeren. Op pagina 78/79 van de startnota werden een aantal syntheseschetsen gemaakt met o.a. inrichting van een groenbuffer langsheen de waterloop met beplanting binnen de 5m-zone langsheen de waterloop. Verder in de tekst staat op pagina 83 de zone voor onderhoudsstrook waterloop (overdruk) vermeld. Deze strook is bouwvrij maar ook de inrichting van de groenbuffer (overdruk) moet voldoen aan ondervermelde voorwaarden.

Reactie planteam

De provincie vraagt om het tracé van de Gaverse Beek op het grafisch plan aan te duiden met een indicatieve overdruk. De Gaverse Beek maakt echter geen deel uit van het plangebied maar grenst in het westen aan het plangebied. Om deels tegemoet te komen aan het advies stelt het planteam voor om de onderhoudsstrook waterloop als indicatieve overdruk aan te duiden. Zo krijgt de onmiddellijke omgeving van de waterloop een specifieke invulling die compatibel is met de aanwezigheid van de waterloop.

³⁶ MOBER (2023) p41-49, p 117 e.v.

³⁷ MOBER (2023) p146

De provincie verwijst naar een tegenstrijdigheid tussen de syntheseschetsen op p 78/79 waarbij de 5m zone langs de waterloop wordt ingekleurd als groenbuffer en artikel 5 zone voor onderhoudsstrook waterloop, die bouwvrij moet zijn voor algemeen onderhoud van de waterloop. De visie is dat het plangebied in het westen eveneens wordt gebufferd richting het bedrijventerrein door een 5m brede groenbuffer. Deze groenbuffer valt echter samen met de bouwvrije zone voor onderhoudsstrook waterloop waardoor de groenbuffer daar niet kan gerealiseerd worden. De syntheseschetsen zullen aangepast worden, de groenbuffer ten westen van het plangebied wordt verwijderd.

Advies

Langs de waterloop bevindt zich een 5 meterzone voor erfdienstbaarheden. Deze strook begint landinwaarts vanaf de uiterste boord van de waterloop waar het talud eindigt. De inrichting van deze strook moet compatibel zijn met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop met een rups of bandenkraan. Dit houdt het volgende in:

- bijkomende gebouwen in de 5 meterzone zijn verboden, alsook andere in de bodem verankerde constructies (tuinhuisjes, schommels, ...);
- de 5 meterzone mag niet worden opgehoogd;
- het maaisel en de niet-verontreinigde ruimingspecie kan binnen de 5 meterzone gedeponereerd worden. De waterloopbeheerder heeft geen enkele verplichting deze specie verder te behandelen;
- opritten en verharde paden langs de waterloop in de 5 meterzone kunnen toegelaten worden indien in dezelfde 5m-strook een graszone aanwezig is van minstens 3 m te rekenen vanaf de kruin van de waterloop landinwaarts voor het deponeren van maaisel en niet verontreinigde ruimingspecie. De oprit moet ook zo worden aangelegd dat deze overrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton;
- personeelsleden van de waterloopbeheerder of personen die in zijn opdracht werken uitvoeren, hebben er een recht van doorgang en mogen er materialen en werktuigen plaatsen om werken aan de waterloop uit te voeren;
- er worden bij voorkeur geen omheiningen geplaatst. Indien dit om veiligheidsredenen toch nodig wordt geacht, moet deze omheining geplaatst worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m vanaf de kruin van de oever en mag ze niet hoger zijn dan 1,5 m;
- dwarsafsluitingen mogen de toegang tot de strook niet belemmeren en moeten daarom gemakkelijk wegneembaar en terugplaatsbaar zijn of voorzien zijn van een poort;
- bomen moeten minstens op 0,75 m en maximum op 1 m van de taludinsteek en op een tussenafstand van minstens 10 m worden geplant.

Deze voorwaarden zijn gebaseerd op de Wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, het Koninklijk besluit van 5 augustus 1970 houdende algemeen politiereglement van de onbevaarbare waterlopen, het provinciaal reglement van 27 mei 1955 en het Decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juni 2003.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen. Het planteam stelt voor om in de stedenbouwkundige voorschriften te verwijzen naar deze wetgeving.

Advies

Het projectgebied bevindt zich volgens de overstromingskaarten niet in mogelijk, effectief overstromingsgevoelig gebied, recent overstroomd gebied en niet in een risicozone voor overstroming.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen. De recente watertoetskaarten (2023) worden meegenomen in de scopingnota.

Advies

Aanleg verharde oppervlaktes: In de nota staat op pagina 102 vermeld bij de effectenbespreking kwantiteit dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, De tekst dient op pagina 102 aangevuld te worden met het volgende:

Door de dienst Integraal Waterbeleid wordt aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m², bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze 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://oostvlaanderen.be/wonen-en-leven/waterlopen/watertoets.html>)

Reactie planteam

Het planteam gaat akkoord om de aanvulling op te nemen in de scopingnota.

Advies

Dit advies doet geen uitspraken over de overeenstemming van de startnota voor het gemeentelijk RUP met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), (ontwerp) gewestelijke RUP's, direct werkende normen op gewestelijk niveau, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en direct werkende normen op gemeentelijk niveau. Het is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en schepenen om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau te bewaken. Ook de naleving van de juridische vormvereisten behoort tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

11.1.9. NMBS

08/07/2022 – **POSITIEF**

Advies

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en geeft hiervoor positief advies.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

11.1.10. SPORT VLAANDEREN

12/07/2022 – **POSITIEF**

Advies

Sport Vlaanderen heeft geen opmerkingen bij de startnota. Ze wensen graag op de hoogte gehouden te worden van het planningsproces.

Reactie planteam

Hiervan wordt akte genomen.

11.1.11. TOERISME VLAANDEREN

07/2022 – **AKKOORD onder voorwaarden**

Advies

Toerisme Vlaanderen stelt dat ze geen zicht hebben op de vraag naar hotelkamers en vergaderinfrastructuur op deze locatie en gaan ervan uit dat de uitbaters, naar aanleiding van het planologisch attest, een grondig marktonderzoek op dit vlak hebben gedaan. Door een vergaderzaal van 800 plaatsen te voorzien, wordt de vergader- en congrescapaciteit van deze locatie enorm verhoogd. Het hotel neemt momenteel al een belangrijke functie op in het aanbieden van overnachtingsplaatsen en locaties voor congres- en vergaderfaciliteiten voor bedrijven uit de haven en in de ruime regio. Toch is deze locatie enkel goed bereikbaar met de auto (slechts in beperkte mate met het OV). Vergader- en expo-infrastructuur, van dergelijke grootteorde, ligt bij voorkeur in een stedelijk gebied met een vlotte (internationale) verbinding met het openbaar vervoer. Op vandaag zijn er in steden zoals Antwerpen en Gent al voorzieningen voor grote congressen en expo-hallen. Indien de vraag naar dit type infrastructuur in de regio (en vanuit de haven) voldoende groot is, lijkt het ons aangewezen dat de bereikbaarheid via het openbaar vervoer van deze locatie verbeterd moet worden.

Advies: Toerisme Vlaanderen stelt dat, indien de vergader- en expo-infrastructuur op deze locatie vergroot wordt, dit best gepaard gaat met het verbeteren van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer van deze locatie.

Reactie planteam

In het MOBER (2023) wordt als milderende maatregel aangegeven om de rol van hotel in het OV-netwerk verder te onderzoeken, meer bepaald het inzetten van Vervoer op Maat (VoM).³⁸

Advies

In de nota worden verschillende parkeernoden aangegeven. De ene keer gaat het om minimaal 450 parkeerplaatsen, dan toch een voorkeur van 500 parkeerplaatsen en vervolgens om een parkeernood van 405 parkeerplaatsen (na herziening en gebruik van de nieuwe kengetallen). Gezien de voorschriften van het plan hierop afgestemd worden, lijkt het ons nuttig eenduidig te

³⁸ MOBER (2023) p154

bepalen wat het maximum aantal parkeerplaatsen zal zijn. Een minimum opleggen kan ook, gezien ze hun parkeerplaatsen op het terrein moeten voorzien, maar tegelijkertijd zou het kunnen dat er minder parking nodig is omdat men de bezoekers en het personeel ook dient te stimuleren op een duurzame manier (OV of fiets) naar deze locatie te komen. Is het dan niet vreemd om een minimum van 450 plaatsen op te leggen in de stedenbouwkundige voorschriften (eerste aanzet), zeker gezien in het laatste scenario maar 405 parkeerplaatsen moeten voorzien worden.

Advies: Toerisme Vlaanderen vraagt om duidelijk aan te geven hoeveel parkeerplaatsen hier maximum mogen voorzien worden en stelt zich de vraag of er ook een minimum moet aangegeven worden. Indien dit toch gedaan wordt, lijkt ons dit lager dan 450 plaatsen te moeten liggen.

Reactie planteam

Het planteam kiest ervoor om een nieuwe MOBER (2023) op te maken in de fase van voorontwerp. Deze MOBER bepaalt dat er maximum 368 parkeerplaatsen, waarvan 184 ondergronds, nodig zijn op eigen terrein. Voor bepaalde evenementen zal er gebruik worden gemaakt van afstandsparkeren (parking provinciaal Domein De Ster) met shuttledienst.

De 184 parkeerplaatsen op het maaiveld zullen op termijn (rekening houdend met de maatregelen die genomen worden en de modal split) afnemen in aantal en vergroend worden op termijn.

Het planteam is akkoord om in de stedenbouwkundige voorschriften een minimum en een maximum aantal parkeerplaatsen op te nemen. Van het minimum aantal parkeerplaatsen mag afgeweken worden indien aangetoond kan worden dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Advies

'De zone is bestemd voor het uitbaten van toeristische faciliteiten zoals Bed&Breakfast, gastenkamers, hotel, cottages voor kort verblijf en dergelijke.' Is het de bedoeling dat hier op termijn eventueel ook andere vormen van toeristisch verblijf worden toegelaten? Zoals een gastenkamer? Indien hier enkel een kamergebonden toeristisch logies onder de vorm van een hotel wordt toegelaten, dan stellen we voor dit ook zo te benoemen. Dat is duidelijk en kan niet tot verwarring leiden. In het andere geval kan er gesproken worden van 'kamergebonden toeristisch logies' zoals gastenkamers, kleinschalige vakantiewoningen, ... Dan kunnen er ook andere vormen dan een hotel ingericht worden op deze locatie. Dit kan volgens ons ook. We vermoeden dat het niet de bedoeling is om hier ooit een soort van kampeerterrein toe te laten, vandaar het voorstel om van kamergebonden toeristische logies te spreken.

Advies: Toerisme Vlaanderen stelt voor om in de stedenbouwkundige voorschriften te spreken van 'kamergebonden toeristisch logies' al dan niet met de specifieke vorm erbij. In dit geval zou dit hotel zijn.

Reactie planteam

Het hotel wenst inderdaad kamergebonden logies aan te bieden onder de vorm van vb. een hotel, gastenkamers, kleinschalige vakantiewoningen,.... Het planteam wenst de mogelijkheden naar de toekomst toe open te houden en niet enkel de mogelijkheid van een hotel te voorzien. De term 'kamergebonden toeristische logies' zal worden gebruikt zonder specifieke vorm.

11.2. PARTICIPATIE

11.2.1. PARTICIPATIEMOMENT

Op 15 juni 2022 (19u-21u) werd een participatiemoment georganiseerd. Aan de hand van infopanelen werd een doorlopende infomarkt georganiseerd op het Hotel van der Valk te Beveren.

Het verslag van dit moment wordt als bijlage aan de scopingnota toegevoegd.

In het algemeen werden volgende opmerkingen geformuleerd:

- Vragen rond Mobiliteit
 - De buurtbewoners vragen wie gebruik zal maken van de toegang voor gemotoriseerd verkeer langs de Grote Heidestraat.
 - De buurtbewoners geven aan dat ze geen hinder ondervinden van het parkeren van de bezoekers van het hotel op de Grote Heidestraat. Het gebeurt maar sporadisch dat er geparkeerd wordt door bezoekers van het hotel in de Grote Heidestraat. De oprit van de bewoners van de Grote Heidestraat wordt steeds vrijgehouden.
- Vragen rond buffer
 - De buurtbewoners willen geen hoge muur als buffer/afsluiting met het hotel en hun tuin/perceel.
 - Een buurtbewoner stelt: "Er wordt geen hoge bebouwing langs mijn huis voorzien, dus ik heb geen opmerkingen op het plan".
- Vragen rond zone ten noorden van het plangebied

- De buurtbewoners vragen wat er met de noordelijke voetbalvelden gebeurt. Deze voetbalvelden bevinden zich buiten het plangebied.
- Vragen rond uitbreidingen en werken
 - Welke uitbreidingen worden voorzien? Ik heb gehoord dat het hotel op het stuk van Doornpark (ten noorden van het plangebied) gaat uitbreiden.
 - Wanneer worden de voorziene werken gestart?
 - Kan u in het kort zeggen wat er gaat gebeuren, nu lijkt het verwarrend met de verschillende alternatieven.
- Algemene opmerkingen
 - Wat is een RUP?
 - De buurtbewoners gaan akkoord met de plannen die voorliggen. Ze hebben geen specifieke opmerkingen of suggesties.
 - De buurtbewoners geven aan dat ze geen hinder ondervinden van de activiteiten van het hotel.
 - Een buurtbewoner stelt: "Ik verwacht geen hinder voor mij, dus ik heb geen probleem met wat er voorzien wordt".
 - De buurtbewoners geven aan dat er nu al een open communicatie is met de zaakvoerders van het hotel.

11.2.2. SCHRIFTELIJKE OPMERKINGEN

Naast de input bekomen uit het participatiemoment werden geen schriftelijke opmerkingen ontvangen.

12. GEWIJZIGDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN

12.1. OPSOMMING OP TE HEFFEN BEPALINGEN

Krachtens art. 2.2.2. §1, 5° van de VCRO bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en opgeheven dienen te worden.

12.1.1. GEWESTPLAN

Volgende voorschriften en bepalingen worden opgeheven bij goedkeuring van onderhavig RUP:

- De bepalingen van het gewestplan 'Sint-Niklaas – Lokeren', goedgekeurd bij KB van 7.11.1978, en latere wijzigingen. Het betreft de volgende bestemmingen:
 - gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen,
 - woongebied en
 - bufferzones.

12.1.2. STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Volgende tabel geeft een opsomming van alle bestemmingen van het gewestplan en/of bestemmingsplan, verkavelingen die door de uitvoering van RUP Hotel Van der Valk te Beveren zullen opgeheven en vervangen worden:

GEWESTPLAN	RUP Hotel Van der Valk te Beveren
Woongebied	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten
Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten
Bufferzones	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten

12.2. MOTIVATIE VAN AFWIJKING T.O.V. DE BESTAANDE BESTEMMINGSPLANNEN

GEWESTPLAN	RUP 'HOTEL VAN DER VALK' TE BEVEREN	MOTIVATIE
Woongebied	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten	Voor een goede uitbating van de hotelfunctie met aanverwante activiteiten en de gevraagde uitbreidingen op korte en lange termijn (volgens het voorwaardelijk positief planologisch attest) en het realiseren van de vier alternatieven d.d. november 2021 en februari 2022 is een herbestemming noodzakelijk.
Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten	Het volledige plangebied wordt herbestemd naar 'zone voor hotel en aanverwante activiteiten' zodat zowel de hoofdfunctie hotel als de aanverwante activiteiten mogelijk zijn binnen het volledige plangebied.
Bufferzones	Zone voor hotel en aanverwante activiteiten	

12.3. RUIMTEBALANS

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit RUP op de ruimteboekhouding uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in onderstaande ruimtebalans.

Binnen deze ruimtebalans worden de wijzigingen van de gebiedscategorieën gekaderd (ha).

	HUIDIGE BESTEMMING VOLGENS HET GEWESTPLAN	TOEKOMSTIGE BESTEMMING ZOALS VOORZIEN IN HET	SALDO
--	---	--	-------

**VOORLIGGEND
RUP**

Woongebied	circa 2,1 ha	circa 3,8 ha	+ circa 1,7 ha
Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen	circa 1 ha	0 ha	- circa 1 ha
Bufferzones	circa 0,6 ha	0 ha	- circa 0,6 ha
SALDO	circa 3,8 ha	circa 3,8 ha	0 ha

In totaal zorgt dit ruimtelijk uitvoeringsplan voor een:

- afname van de bestemmingscategorie bufferzones en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen en
- toename van de bestemmingscategorie wonen.

De bestemming 'zone voor hotel en aanverwante activiteiten' valt onder de categorie van gebiedsaanduiding 1° 'wonen', overeenkomstig art. 2.2.6. §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

12.4. REGISTER VAN (DELEN VAN) PERCELEN WAAROP EEN BESTEMMINGSWIJZIGING WORDT DOORGEVOERD

Het betreft, conform art. 2.2.2§1, 7° een register van (delen) van percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd, die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie.

- Er is een bestemmingswijziging van 'gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote bedrijven' naar 'wonen'.
- Er is een bestemmingswijziging van 'bufferzones' naar 'wonen'.

Het register zal grafisch worden opgemaakt in de fase (voor)ontwerp.

12.5. MOGELIJKE PLANBATEN, PLANSCHADE, KAPITAAL- OF GEBRUIKERSSCHADE

Een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan waarbij een perceel een nieuwe bestemming krijgt, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Dit komt omdat een bestemmingswijziging rechtstreeks bepaalt voor welk soort bebouwing en andere werken je een stedenbouwkundige vergunning kan bekomen.

Aan het dossier van het RUP wordt een register bijgevoegd waarin een overzicht wordt gegeven van alle zones waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding geven tot een planschadevergoeding (cf. codex RO art. 2.6.1.), een planbatenheffing (cf. codex RO 2.6.4.), een bestemmingswijzigingscompensatie (cf. DGPB art.6.2.1) of compensatie ingevolge bestemmingsvoorschriften (cf. DGPB art.6.3.1.).

Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen.

Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

Overeenkomstig artikel 2.2.2.,§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie. Een grafisch register in die zin is weergegeven op de kaart in deze bijlage (wordt opgemaakt in voorontwerp RUP).

Dit document verschaft uitleg over de items planschade, planbaten, kapitaalschade en gebruikersschade die in het grafisch register worden opgenomen.

12.5.1. PLANSCHADE

HET BEGRIP PLANSCHADE

De planschaderegeling is een vergoedingsregeling voor eigenaars van gronden die door een bestemmingswijziging minder waard worden. Het moet gaan om een bestemmingswijziging waarbij de grond vóór de wijziging bebouwbaar was, terwijl bouwen of verkavelen na de wijziging niet meer toegelaten is.

De planschadevergoeding wordt toegepast indien aan verschillende criteria samen wordt voldaan:

- het perceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste weg;
- het perceel komt stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking;
- het perceel is gelegen in een bebouwbare zone volgens een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- enkel de eerste 50m vanaf de rooilijn komt voor planschade in aanmerking.

Als een bestemmingswijziging leidt tot minderwaarde:

- planschade, een vergoeding na bestemmingswijziging van bebouwbare grond tot onbebouwbare grond;
- kapitaalschade, een compensatie voor eigenaars van landbouwgronden;
- gebruikersschade, een compensatie voor gebruikers van landbouwgronden.

De planschaderegeling is een vergoedingsregeling voor eigenaars van gronden die door een bestemmingswijziging minder waard worden. Het moet gaan om een bestemmingswijziging waarbij de grond vóór de wijziging bebouwbaar was, terwijl bouwen of verkavelen na de wijziging niet meer toegelaten is.

HET BEDRAG VAN DE VERGOEDING

De planschadevergoeding bedraagt 80% van de waardevermindering van de grond als gevolg van de bestemmingswijziging.

TOEKENNING VAN PLANSCHADEVERGOEDING

Een planschadevergoeding wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben, dient een planschadevordering in bij de rechtbank van eerste aanleg. De rechtbank beoordeelt of aan de toepassingsvoorwaarden is voldaan en stelt een deskundige aan die een raming maakt van de geleden schade (de waardevermindering).

De aanvraag voor planschadevergoeding moet worden ingediend binnen het jaar, na:

- verkoop van de grond of inbreng in een vennootschap;
- weigering van een vergunning;
- aflevering van een negatief stedenbouwkundig attest.

Het recht op planschadevergoeding vervalt vijf jaar na de inwerkingtreding van het plan.

UITZONDERINGEN EN VRIJSTELLINGEN

Een planschadevergoeding wordt slechts toegekend onder voorwaarden. De belangrijkste voorwaarden zijn:

- het perceel moet gelegen zijn aan een uitgeruste weg;
- enkel de eerste 50 meter vanaf die weg komt in aanmerking voor een planschadevergoeding.

Er gelden een aantal uitzonderingen waarin geen planschade verschuldigd is. Zo is er geen recht op een planschadevergoeding in volgende gevallen:

- bij een bouwverbod dat voortvloeit uit een onteigeningsbeslissing;
- wanneer de waardevermindering minder dan 20% bedraagt van de waarde van het perceel.

MEER INFORMATIE OVER PLANSCHADE

Meer informatie over de planschaderegeling is te vinden in artikel 2.6.1 tot en met 2.6.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De codex kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordering.be onder de rubriek wetgeving.

12.5.2. PLANBATEN

HET BEGRIP PLANBATEN

De planbatenheffing is een belasting op de meerwaarde die een grond krijgt door een bestemmingswijziging. Dat is het geval bij bestemmingswijzigingen waarbij onbebouwbare gronden herbestemd worden tot woonzone, zone voor bedrijvigheid of recreatiezone.

Bij planbaten betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden door een bestemmingswijziging krijgen. Voortaan zijn planbaten steeds verschuldigd op het moment dat de effectieve meerwaarde wordt gerealiseerd, dat wil zeggen op het moment van de verkoop of op het moment dat de vergunning wordt verkregen voor de realisatie van de nieuwe bestemming.

HET BEDRAG VAN DE HEFFING

De planbatenheffing bedraagt tussen 1% en 30% van de geschatte meerwaarde van het perceel. De meerwaarde wordt onderverdeeld in opeenvolgende schijven waarop een stijgend percentage tussen 1 en 30 van toepassing is. Hoe groter de meerwaarde, hoe meer die dus belast wordt.

INNING VAN DE PLANBATENHEFFING

De eigenaar van een perceel waarop een planbatenheffing rust ontvangt een aanslagbiljet van de Vlaamse Belastingdienst. Een heffingsplichtige kan bij de Vlaamse Belastingdienst een bezwaar indienen tegen de aanslag. De voorwaarden zijn vermeld op het aanslagbiljet.

De planbaten worden in principe slechts betaald op het moment dat de meerwaarde wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld bij verkoop van de grond of het bebouwen van de grond). Wie vroeger betaalt kan echter een vermindering krijgen.

UITZONDERINGEN EN VRIJSTELLINGEN

Op de planbatenregeling gelden een aantal uitzonderingen. Dit zijn de belangrijkste:

- er is geen planbatenheffing verschuldigd wanneer de bestemmingswijziging die planbaten veroorzaakt op minder dan 25% van het perceel betrekking heeft of op minder dan 200 m²;
- percelen waarop een vergunde zonevreemde woning of bedrijf staat zijn vrijgesteld van planbatenheffing indien de grond wordt bestemd voor woningen of bedrijven;
- er is geen planbatenheffing verschuldigd wanneer de bestemmingswijziging niet tot gevolg heeft dat voor de grond een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning kan verkregen worden.

MEER INFORMATIE OVER PLANBATEN

Meer informatie over de planbatenregeling is te vinden in artikel 2.6.4. tot en met 2.6.19. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De codex kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordering.be onder de rubriek wetgeving.

12.5.3. KAPITAALSCHADE

HET BEGRIP KAPITAALSCHADE

Kapitaalschade is de schade die de eigenaar van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:

- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”;
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt;
- het opleggen van een erfdiensbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor kapitaalschade kan een kapitaalschadecompensatie worden gevraagd.

HET BEDRAG VAN DE KAPITAALSCHADECOMPENSATIE

De compensatie voor kapitaalschade bedraagt 80% van de waardevermindering.

TOEKENNING VAN DE KAPITAALSCHADECOMPENSATIE

De kapitaalschadecompensatie wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

VOORWAARDEN

Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde eigenaar met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.

Het perceel moet geregistreerd zijn in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.

MEER INFORMATIE OVER KAPITAALSCHADECOMPENSATIE

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. tot en met 6.3.3. van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De modaliteiten, randvoorwaarden en wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende de oprichting van de kapitaalschadecommissies en tot regeling van de kapitaalschadecompensatie.

Zowel het Decreet grond- en pandenbeleid als het besluit over de kapitaalschaderegeling zijn terug te vinden op www.ruimtelijkeordering.be onder de rubriek wetgeving.

De contactgegevens van de VLM zijn terug te vinden via www.vlm.be. E-mail naar vergoedingen@vlm.be.

12.5.4. GEBRUIKERSSCHADE

HET BEGRIP GEBRUIKERSSCHADE

Gebruikersschade is de economische schade die de gebruiker van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:

- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”;
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt;
- het opleggen van een erfdienstbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor gebruikersschade kan een gebruikerscompensatie worden gevraagd.

HET BEDRAG VAN DE GEBRUIKERSCOMPENSATIE

Het bedrag wordt geval per geval berekend op basis van de gegevens die over een perceel en het bedrijf in kwestie zijn opgenomen in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem (GBCS) van de Vlaamse administratie.

TOEKENNING VAN DE GEBRUIKERSCOMPENSATIE

De gebruikerscompensatie wordt niet automatisch toegekend. De gebruiker van landbouwgrond die er recht op meent te hebben, dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

VOORWAARDEN

- Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde gebruiker met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.
- Het perceel is geregistreerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.
- De gebruiker heeft een persoonlijk of zakelijk recht op de grond.
- De gebruiker is als landbouwer geïdentificeerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem.
- De gebruiker kan het effectieve gebruik van de grond aantonen op het moment van de inwerkingtreding van het plan.

MEER INFORMATIE OVER GEBRUIKERSCOMPENSATIE

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De modaliteiten, de randvoorwaarden en de wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 houdende vaststelling van een kader voor gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden van openbaar nut.

Zowel het decreet als het besluit van de Vlaamse Regering over gebruikerscompensatie zijn te vinden op www.codex.vlaanderen.be. Geef op het zoekscherm de term ‘gebruikerscompensatie’ in bij ‘zoeken op woorden in het opschrift’.

De contactgegevens van de VLM zijn terug te vinden via www.vlm.be. E-mail naar vergoedingen@vlm.be.

12.5.5. KAART MET AANDUIDING PLANBATEN EN -SCHADE

De kaart met mogelijke planbaten en -schade zal opgemaakt worden in fase (voor)ontwerp.

PLANBATEN

Volgende bestemmingswijziging op perceelsgedeelten komen in aanmerking voor planbaten:

- Van bufferzones (bos, overig groen, reservaat en natuur) (circa 0,6 ha) naar wonen
- Van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote bedrijven (bedrijvigheid) (circa 1 ha) naar wonen.

PLANSCHADE

Het RUP geeft geen aanleiding tot mogelijke planschade.

KAPITAALSCHADE

Niet van toepassing.

GEBRUIKERSSCHADE

Niet van toepassing.

LEGENDE

planbaten mogelijk (Vlaamse Codex RO art. 2.6.4.)	planschade mogelijk	mogelijke kapitaalschade / gebruikersschade (decreet grond-en pandenbeleid art. 6.2.)
groen → wonen	bedrijvigheid → groen	landbouw → groen
landbouw → wonen	bedrijvigheid → landbouw	
recreatie → wonen	bedrijvigheid → openbaar nut	
openbaar nut → wonen	bedrijvigheid → recreatie	
bedrijvigheid → wonen	bedrijvigheid → oppervlaktedelfstoffen	
groen → bedrijvigheid	openbaar nut → groen	
landbouw → bedrijvigheid	openbaar nut → landbouw	
recreatie → bedrijvigheid	openbaar nut → oppervlaktedelfstoffen	
openbaar nut → bedrijvigheid	recreatie → groen	
openbaar nut → recreatie	recreatie → landbouw	
groen → recreatie	recreatie → oppervlaktedelfstoffen	
landbouw → recreatie	wonen → bedrijvigheid	
groen → landbouw	wonen → openbaar nut	
groen → oppervlaktedelfstoffen	wonen → groen	
landbouw → oppervlaktedelfstoffen	wonen → landbouw	
	wonen → recreatie	
	wonen → oppervlaktedelfstoffen	

DISCLAIMER

Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

- De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.
- De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

Meer informatie over het register is opgenomen in de toelichting die eveneens in deze bijlage van het RUP is opgenomen. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordering.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm "gebruikerscompensatie" in het invulveld 'zoeken op woorden in het opschrift'.

12.6. REALISATIE VAN HET RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Het gehele plangebied is in eigendom van de uitbater van het hotel. De eigenaar heeft een aanvraag van planologisch attest ingediend voor de korte en lange termijn en heeft een voorwaardelijk positief planologisch attest ontvangen (zie punt 3.11. van deze nota). Voor de uitbreidingen op korte termijn heeft de eigenaar al een omgevingsvergunning ontvangen. De uitbreiding (westelijke 'toren' met 62 hotelkamers) werd tot op heden al uitgevoerd.

12.6.1. ONTEIGENING

Niet van toepassing.

12.6.2. RECHT VAN VOORKOOP

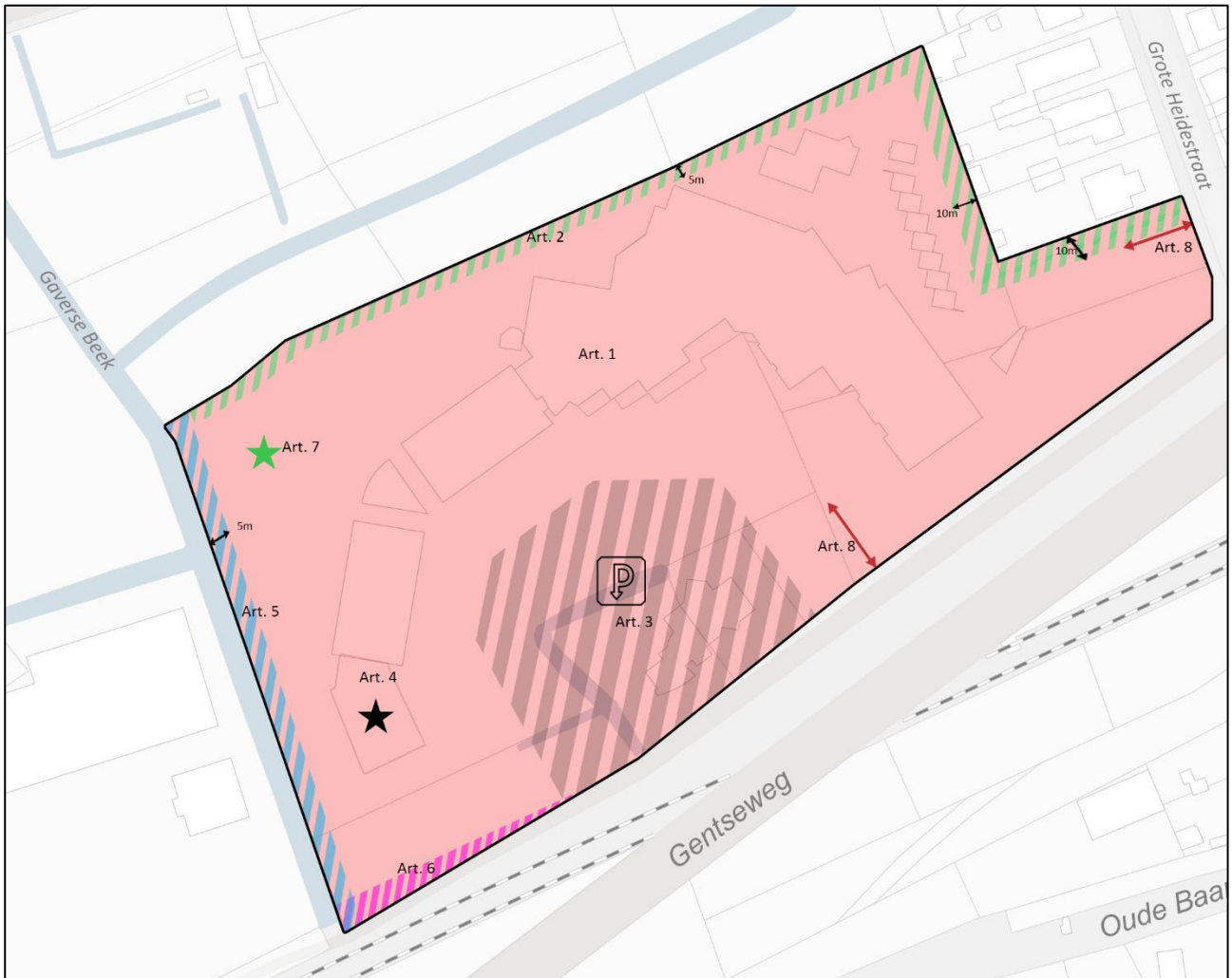
Niet van toepassing.

13. BIJLAGEN

- Kaartmateriaal
 - Aanzet grafisch plan
- Ruimtelijke veiligheidsrapportage-toets
 - Advies dienst veiligheidsrapportage
- Publieke raadpleging en adviesvraag
 - Verslag eerste participatiemoment
 - Ontvangen adviezen
- MOBER (2023)

13.1. KAARTMATERIAAL

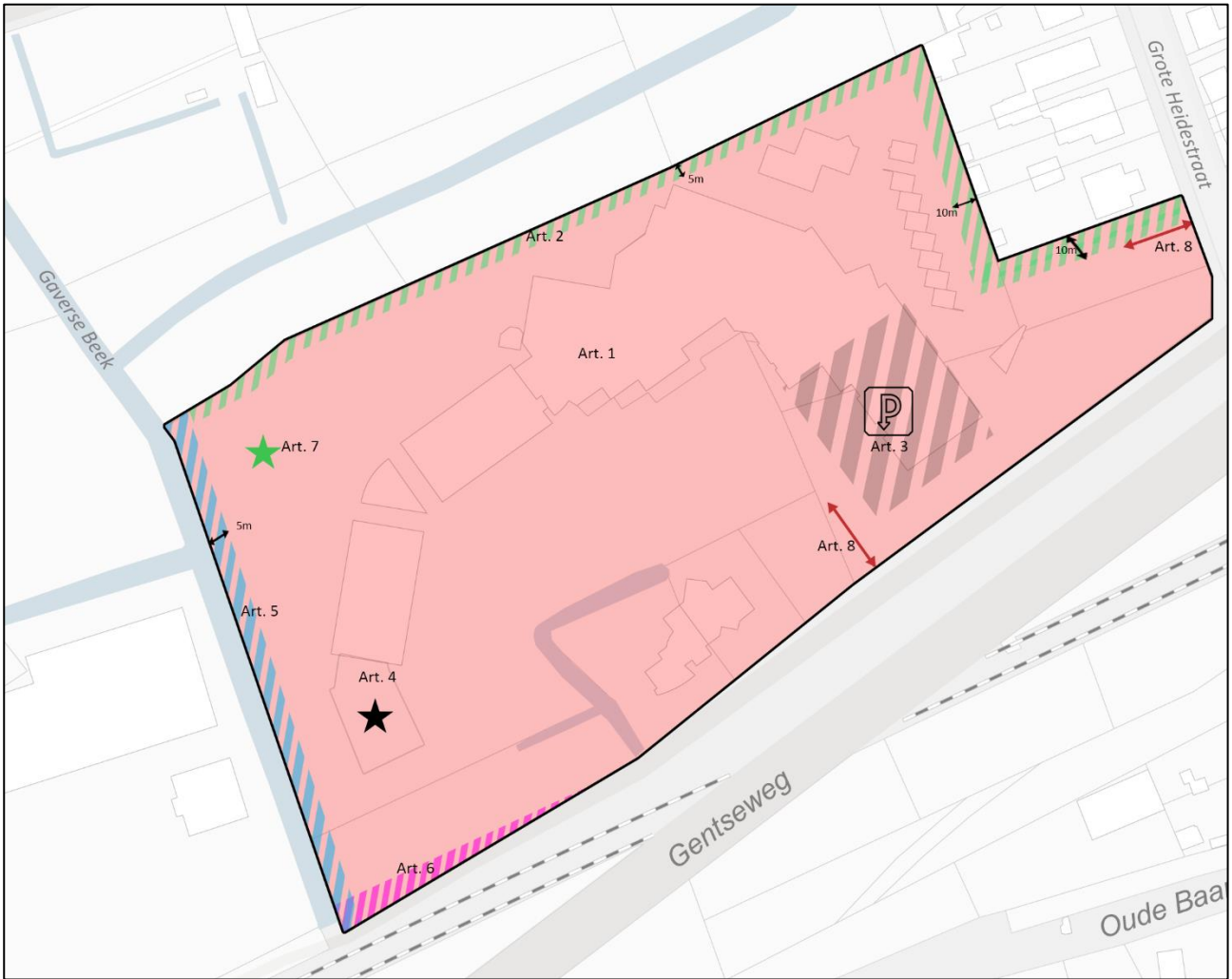
13.1.1. AANZET GRAFISCH PLAN



-  Zone voor hotel en aanverwante activiteiten (Artikel 1)
-  Groene bufferstrook (Artikel 2, overdruk)
-  (Half)ondergrondse parking (Artikel 3, indicatieve overdruk)
-  Landmark (Artikel 4, overdruk)
-  Onderhoudsstrook waterloop (Artikel 5, overdruk)
-  Bouwvrije zone spoorlijn (Artikel 6, overdruk)
-  Te behouden bos (Artikel 7, overdruk)
-  Toegang gemotoriseerd verkeer (Artikel 8, indicatieve overdruk)

| Aanzet grafisch plan

13.1.2. AANZET GRAFISCH PLAN ALTERNATIEF 3 EN 4



- Zone voor hotel en aanverwante activiteiten (Artikel 1)
- Groene bufferstrook (Artikel 2, overdruk)
- P (Half)ondergrondse parking (Artikel 3, indicatieve overdruk)
- ★ Landmark (Artikel 4, overdruk)
- Onderhoudsstrook waterloop (Artikel 5, overdruk)
- Bouwrijke zone spoorlijn (Artikel 6, overdruk)
- ★ Te behouden bos (Artikel 7, overdruk)
- ↔ Toegang gemotoriseerd verkeer (Artikel 8, indicatieve overdruk)

| Aanzet grafisch plan alternatief 3 en 4

13.2. RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE-TOETS

13.2.1. ADVIES DIENST VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de gemeente Beveren

uw bericht van
08/07/2021

uw kenmerk
02010

ons kenmerk
RVR-AV-1457

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Hotel Van der Valk te Beveren"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ 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 08/07/2021, met ref. RVR-AV-1457), 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	02010
RUP titel	RUP Hotel Van der Valk te Beveren
Initiatiefnemer	gemeente Beveren
Plangebied	



Toets uitgevoerd op	08/07/2021
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.

13.3. PUBLIEKE RAADPLEGING EN ADVIESVRAAG

13.3.1. VERSLAG EERSTE PARTICIPATIEMOMENT



Cluster Ruimte
Ruimtelijke planning

RUP HOTEL VAN DER VALK VERSLAG PARTICIPATIEVERGADERING 15/06/2022

DATUM & TIJDSTIP VERGADERING	15/06/2022 – 19u - 21u
LOCATIE VERGADERING	Hotel Van Der Valk (Gentseweg 280, Beveren) – zaal Brussel
GEMEENTE	Beveren
PROJECT	RUP Hotel Van der Valk
VERSLAG OPGEMAAKT OP	16/06/2022
VERSLAG OPGEMAAKT DOOR	Roselien Vander Elstraeten en Hilde Pelgrims
BIJLAGE(N) AAN HET VERSLAG	Geen

Voor het RUP 'Hotel Van der Valk' organiseerde de gemeente Beveren op 15/06/2022 een participatiemoment. Dit participatiemoment wordt gehouden als onderdeel van de publieke raadpleging van de startnota van het RUP. Dit participatiemoment ging door in het hotel Van der Valk (Gentseweg 280, Beveren, Zaal Brussel) en ging van start om 19 uur.

1. AANWEZIGHEDEN

- 7 omwonenden en/of geïnteresseerden;
- B. Vlegels (Gemeente Beveren – schepen stedenbouw en ruimtelijke ordening, woonbeleid, erfgoed kasteel Hof ter Saksen – Linkeroever);
- Ineke Faes (Gemeente Beveren - deskundige stedenbouw);
- Tim Van der Valk en Pauline Peeters (eigenaars Hotel Van der Valk);
- Valère Ceyskens (studiebureau architect Hotel Van der Valk);
- Roselien Vander Elstraeten (projectmanager ruimtelijke planning Interwaas);
- Hilde Pelgrims (projectmanager ruimtelijke planning Interwaas).

2. VERLOOP VAN DE VERGADERING

Aparte rondleiding met de geïnteresseerden rond de panelen. Mogelijkheid om de infopanelen te bezichtigen, vragen te stellen en in gesprek te gaan over de inhoud van de startnota.

3. VRAGEN, OPMERKINGEN EN/OF SUGGESTIES

Volgende vragen, opmerking en/of suggesties werden geformuleerd tijdens het participatiemoment.

3.1. RUP HOTEL VAN DER VALK

3.1.1. VRAGEN ROND MOBILITEIT

- De buurtbewoners vragen wie gebruik zal maken van de toegang voor gemotoriseerd verkeer langs de Grote Heidestraat.
- De buurtbewoners geven aan dat ze geen hinder ondervinden van het parkeren van de bezoekers van het hotel op de Grote Heidestraat. Het gebeurt maar sporadisch dat er geparkeerd wordt door bezoekers van het hotel in de Grote Heidestraat. De oprit van de bewoners van de Grote Heidestraat wordt steeds vrijgehouden.

3.1.2. VRAGEN ROND BUFFER

- De buurtbewoners willen geen hoge muur als buffer/afsluiting met het hotel en hun tuin/perceel.



- Een buurtbewoner stelt: "Er wordt geen hoge bebouwing langs mijn huis voorzien, dus ik heb geen opmerkingen op het plan".

3.1.3. VRAGEN ROND ZONE TEN NOORDEN VAN HET PLANGEBIED

- De buurtbewoners vragen wat er met de noordelijke voetbalvelden gebeurt. Deze voetbalvelden bevinden zich buiten het plangebied.

3.1.4. VRAGEN ROND UITBREIDINGEN EN WERKEN

- Welke uitbreidingen worden voorzien? Ik heb gehoord dat het hotel op het stuk van Doompark (ten noorden van het plangebied) gaat uitbreiden.
- Wanneer worden de voorziene werken gestart?
- Kan u in het kort zeggen wat er gaat gebeuren, nu lijkt het verwarrend met de verschillende alternatieven.

3.1.5. ALGEMENE OPMERKINGEN

- Wat is een RUP?
- De buurtbewoners gaan akkoord met de plannen die voorliggen. Ze hebben geen specifieke opmerkingen of suggesties.
- De buurtbewoners geven aan dat ze geen hinder ondervinden van de activiteiten van het hotel.
- Een buurtbewoner stelt: "Ik verwacht geen hinder voor mij, dus ik heb geen probleem met wat er voorzien wordt".
- De buurtbewoners geven aan dat er nu al een open communicatie is met de zaakvoerders van het hotel.

4. FOTO'S VAN PARTICIPATIEMOMENT





13.3.2. ONTVANGEN ADVIEZEN

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90
9000 GENT
T 09 276 24 00
www.omgeving.vlaanderen.be

Planteam RUP 'Hotel Van Der Valk'
Stationsstraat (Bev) 2
9120 BEVEREN

uw bericht van	contactgegevens Koen Grootaert koen.grootaert@vlaanderen.be	ons kenmerk 2.14/46003/131.1	datum
uw kenmerk	09 276 23 65	bijlagen	

Betreft: BEVEREN, gemeentelijk RUP " Hotel van der Valk " : startnota

Geachte leden van het planteam,

1. Samenvatting van het dossier

Het plangebied situeert zich langs de Gentseweg 280 te Beveren. Het plangebied is circa 3,8 ha groot en wordt begrensd door de Gentseweg in het zuiden, het bedrijventerrein Doornpark in het westen en noorden, de woningen aan de Grote Heidestraat in het oosten. Het treinstation van Beveren is op circa 3,3 km van het plangebied. Op 240 meter van het plangebied is de halte Grote Heidestraat (De Lijn) gelegen.

Het hotel is volgens het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren gelegen in woongebied, buffergebied (ca. 0,6 ha) en gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO (ca. 1 ha) .

Het RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren wordt o.a. opgemaakt in functie van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest (pa) van 2019. Op korte termijn (2020): voorzag het pa een uitbreiding van de hotelactiviteit met de bouw van een nieuwe vleugel in het westen van het plangebied. Deze uitbreiding voorziet 62 kamers in een 'hoteltoren' tot 7 bouwlagen hoog. Deze nieuwe westelijke blok werd in het najaar 2021 in gebruik genomen. Op lange termijn (2025-2030) voorzag het pa het ombouwen en uitbreiden van een deel van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden. Ook voorzag men parkeergelegenheid, centraal op de site. De parking zal een capaciteit hebben van 350, 450 of 500 parkeerplaatsen naargelang de resultaten van het MOBER. Dit parkeergebouw zou zich deels ondergronds bevinden en via licht hellende vloeren aansluiten op het maaiveld van de voorliggende Gentseweg.

Op 17 december 2019 verleende de gemeenteraad van Beveren een voorwaardelijk gunstig planologisch attest af aan Van der Valk Beveren nv, Gentseweg 280 te Beveren. Volgende voorwaarden werden opgelegd:



- Er moet bijzondere aandacht zijn voor gans de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Er moet meer ingezet worden op fietsen en carpoolen. Tevens zou men moeten werken met parkeerwachters bij feesten;
- De parkeergelegenheid moet op eigen terrein maximaal opgevangen worden;
- De uitbreiding op korte termijn moet een landmark met architecturale ambitie zijn, dat is op deze locatie immers mogelijk;
- Na de realisatie van de plannen op korte termijn moet aansluitend overgegaan worden tot de afbraak van de woning en de oprichting van het parkeergebouw alvorens gestart kan worden met de realisatie van de lange termijn;
- Het MOBER zal herzien moeten worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag bij afbraak woning en oprichten parkeergebouw;
- De toegang voor leveringen langs de Grote Heidestraat kan enkel gerealiseerd worden, mits in acht name van flankerende maatregelen om de overlast voor de burens tot een minimum te beperken.

De eigenaars van het hotel hebben bijkomende noden geformuleerd die als alternatieven zijn toegevoegd aan de startnota:

1. Op korte termijn wenst men via alternatief 1 de buitenruimte van de wellness te verfraaien en beperkte bijkomende verharding aan te leggen. Dit houdt het wegnemen van de kinderspeeltuin in en het aanleggen van een (klein) buiten zwembad/spa en ligruimtes in een aantrekkelijke groene omgeving. De footprint van alternatief 1 bedraagt 280 m². De zone situeert zich momenteel in bufferzone van het gewestplan.
2. Op korte termijn wenst men via alternatief 2 aan de achterzijde van het restaurant een terras met gesloten overkapping te voorzien waardoor 50 extra zitplaatsen kunnen worden gecreëerd voor zowel diner als ontbijt. Er wordt eveneens in de mogelijkheid voorzien om de buitenruimte van de wellness te kunnen bedienen via het restaurant. De footprint van alternatief 2 bedraagt 360 m². Deze zone situeert zich momenteel in woongebied volgens het gewestplan.
3. Volgens alternatief 3 wenst men de ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen i.p.v. onder het middenplein/grasplein aan de Gentseweg (= parkeerplaatsen gebundeld in een ondergrondse parking). Bij dit alternatief kan de conciërgewoning aan de Gentseweg behouden blijven. Deze zone situeert zich momenteel in woongebied volgens het gewestplan.
4. Alternatief 4 houdt een wijziging in ten opzichte van alternatief 3. Men wenst het totaal aantal parkeerplaatsen deels ondergronds (onder de toekomstige uitbreiding van de feestzalen) en deels bovengronds op te richten. Hierdoor kunnen een aantal van de bestaande, vergunde parkeerplaatsen op het maaiveld behouden blijven. Men wenst uit te gaan van max. 90% van het berekende aantal parkeerplaatsen, zijnde 405 parkeerplaatsen (in plaats van 450 parkeerplaatsen). 184 parkeerplaatsen zouden onder de nieuwe uitbreiding van de feestzalen (2 bouwlagen onder de zaal) worden voorzien en 221 parkeerplaatsen op het maaiveld. De cottages zouden verhuizen naar een nieuwe locatie aan de straatzijde van de Gentseweg en de Grote Heidestraat (= de plaats van de vroegere parking). De oude locatie van de cottages wordt ingericht als groene parkeerplaats voor het personeel.

Het programma van de startnota voor het gemeentelijk RUP voorziet aldus in volgende opties:

- Het toekennen van een gepaste planologische bestemming aan het gebied, waarbij de bestaande situatie bestendig wordt en de ontwikkelingsperspectieven (zoals voorzien in



- het planologisch attest uit 2019) mogelijk gemaakt worden. Ook de opgelegde randvoorwaarden bij de aflevering van het planologisch attest worden mee verwerkt;
- Het voorzien van een (groen)buffer aan de rand van het terrein om te bufferen naar de omliggende functies;
 - Het opvangen van parkeerdruk op eigen terrein;
 - Zorgen voor een landschappelijke inpassing van het hotel en parking;
 - Zorgen voor een verkeersveilige ontsluiting van het gebied mede in functie van het fietsverkeer langs de fietssnelweg;
 - Het bijkomend onderzoeken van de 3 alternatieven d.d. november 2021 en alternatief 4 van februari 2022 alsook de mogelijkheden om deze alternatieven in het RUP te integreren.

2. Inhoudelijke beoordeling

Voor de inhoudelijke beoordeling van het dossier kan worden gewezen op de bepalingen van de recente omzendbrief RO 2017/01. Het ontwerp houdt rekening met deze bepalingen door meerlagig te bouwen en de parking deels ondergronds te voorzien.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt dat binnen ieder stedelijk gebied of kern van het buitengebied op het niveau van de betrokken kern interessante locatievoorwaarden worden gecreëerd voor wonen, voorzieningen en bedrijven.

Beveren is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het stedelijke gebied dient door het provinciebestuur Oost-Vlaanderen worden afgebakend. Het plangebied maakt kans om deel uit te maken van het kleinstedelijk gebied. Omwille van de gekende mobiliteitsproblemen op de N70 zal het provinciebestuur samen met het gemeentebestuur moeten afwegen welke rol het hotel speelt op niveau van het kleinstedelijk gebied en welke maatregelen er nodig zijn om de mobiliteitsproblemen op de N70 beheersbaar te houden. Het dossier bevat een inschatting van de mobiliteitseffecten. Het sectoraal advies van de diensten bevoegd voor mobiliteit zal richtinggevend zijn voor de keuzes die hier moeten gemaakt worden. Het lijkt logisch dat in de afweging ook andere nakende ontwikkelingen langsheen dit deel van de N70 mee worden geëvalueerd.

Het richtinggevend gedeelte van het GRS Beveren stelt dat de huidige verblijfsrecreatieve mogelijkheden (waaronder Hotel Beveren) kunnen worden behouden. Het GRS doet daarbij volgende uitspraak: "Gelet op de draagkracht en de schaal van hun omgeving is verdere uitbreiding of intensivering van deze activiteiten niet gewenst". De hier voorziene uitbreidingen strijden met deze uitspraak. Het planteam zal bijgevolg moeten evalueren of een afwijking op het richtinggevend gedeelte nog kan gemotiveerd worden dan wel of het GRS niet eerst moet worden herzien¹.

De alternatieven 1, 2 en 4 die bovenop het planologisch attest worden voorzien verzwaren het programma op vlak van footprint. Vooral alternatief 4 lijkt problematisch omwille van de grote bijkomende ruimte-inname en het spreiden van de parkeermogelijkheden over de site. Deze spreiding zal immers ook gepaard gaan met een bijkomende verhardingsgraad. De vereiste dat minimum 20 % van het gebied niet mag bebouwd of verhard worden lijkt te laag voor een gebied van 3,8 ha waarvan een deel grenst aan de Gaversebeek. De afwezigheid van wateroverlast

¹ Een gedeeltelijke herziening van het GRS is nog eenmalig mogelijk.

betekent niet dat deze zich in de toekomst niet zou kunnen voordoen ingeval de footprint ernstig toeneemt.

Er is een hoogspanningsleiding in de omgeving aanwezig. Voor wat betreft het bouwen in de nabijheid van deze hoogspanningslijn dient de aanvrager rekening te houden met het sectoraal advies van de leidingbeheerder.

Verdere aandachtspunten zijn:

- Bij de bespreking van de effecten op klimaat en water kan men sinds kort ook gebruik maken van materiaal dat gekoppeld is aan de overstromingsrichtlijn en die ook effecten van de toekomstige klimaatwijziging in beeld brengt:
<https://www.waterinfo.be/kaartencatalogus?KL=nl>
- Op p. 53 is er nog sprake van een verlenging van de stadstram tot Beveren centrum. In hoeverre is deze informatie nog actueel?
- Op p. 61 verwijst men naar cijfers voor het buitengebied terwijl deze site dient beoordeeld worden als onderdeel van het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau cfr. de ideeën van de provincie over de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren.
- Vaststaande rechtspraak van de Raad van State stelt dat erkende problemen niet mogen worden doorgeschoven naar het vergunningsniveau als men op planniveau hierover al een oordeel kan vellen. Het lijkt bijgevolg niet wenselijk om de capaciteit van de parking pas te bepalen ten tijde van het project-MOBER. Het verschil in berekeningswijze over het benodigd aantal parkeerplaatsen (alternatief 4 vs planologisch attest en alternatief 3) is geen alvast aan te raden handelswijze.
- In het voorstel van stedenbouwkundige voorschriften is vermeld dat het maximum aantal kamers 202 bedraagt. Er wordt evenwel een groeimarge voorzien van 20 %. Dit betekent dat het maximum aantal kamers hoger ligt dan de 202. Een dergelijke bepaling is dubbelzinnig.
- Er dienen garanties worden gegeven inzake de aanleg van de groenbuffer. Bij voorkeur is deze gerealiseerd vooraleer enige vergunning kan worden verleend.

3. Conclusie

Er worden geen kennelijke strijdigheden vastgesteld met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het hotel speelt een rol in het stedelijk functioneren van het kleinstedelijk gebied Beveren. De afbakening van het kleinstedelijk gebied is een taak voor het provinciebestuur. De uitbreidingsmogelijkheden van het hotel op korte en lange termijn dienen bijgevolg door de betrokken lokale overheden (provincie en gemeente) beoordeeld worden in samenspel met de andere voorziene ontwikkelingen in het kleinstedelijk gebied. De uitspraken uit het GRS kunnen wel niet genegeerd worden. Het planteam dient na te gaan of de uitbreidingen nog kunnen verantwoord worden in afwijking op het richtinggevend gedeelte dan wel of een gedeeltelijke herziening van het GRS nodig is.

Wat betreft de mogelijke alternatieven bovenop het planologisch attest lijkt vnl. alternatief 4 problematisch wegens de grote ruimte-inname en het spreiden van de parkeermogelijkheden over het terrein terwijl vanuit de goede ruimtelijke ordening vooral gestreefd wordt naar clustering.

In dit advies van het departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Vóór de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP moet u het team Mer een bevestiging vragen dat het plan geen aanzienlijke

milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Hiervoor moet u de startnota, de resultaten van de participatie, de ontvangen adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota via email bezorgen aan mer@vlaanderen.be. Het team Mer geeft in deze fase geen advies op de startnota.

Wat het aspect externe mensveiligheid betreft stelt het dossier dat er geen RVR moet opgemaakt worden. Hiervoor verwijst het advies van het departement Omgeving naar de adviesbrief van het team Externe Veiligheid die in het dossier zit vervat .

Hoogachtend,

Voor het departement,

Francis Beosiere,
Adj. van de directeur

Bram Leroy

Infrabel - Asset Management
Area North-West
Civil Engineering
T + 32 09 241 27 02
bram.leroy@infrabel.be

**Aan het Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL**

uw bericht van
20.05.2022

uw kenmerk
RUP_46003_214_00031_00001

bijlage(n)
4

Gent

ons kenmerk
3516.2022.261.BEVEREN-WAAS

BEVEREN-WAAS - RUP Hotel Van der Valk - Beveren

Geachte,

Ingevolge uw schrijven van 20.05.2022 kunnen wij u melden dat Infrabel voorwaardelijk positief advies kan verlenen bij bovenvermelde aanvraag van de gemeente Beveren voor het RUP Hotel Van der Valk in de Gentseweg 280, 9120 BEVEREN-WAAS.

Gezien de aanwezigheid van de fietsnelweg, vraagt Infrabel de 10 meter bouwvrije strook uit te breiden tot 15 meter. Een latere uitbreiding van spoorlijn 59 mag niet gehypothekeerd worden.

Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. RUP en bouwaanvragen dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).

Hoogachtend,

I.O Francky Degrave
 Head of Area North-West
 Infrabel - Asset Management

Natacha Dedecker

bijlage(n)
Algemene voorwaarden
Voorwaarden RUP

Administratief contactpersoon
Saartje Van de Moortel
T + 32 09 241 20 68
M + 32 490 31 43 48
IAM.NW.Advies@infrabel.be
Bureau Terrains





Bijkomend artikel 4 – Grondwaterverlaging/retourbemaling

1. Afvoer van het oppervlaktewater

Tijdens de ganse duur der werken, treft de aannemer alle nodige maatregelen om het regen- en lekwater af te voeren, teneinde de verschillende werken droog te houden.

De aannemer voorziet ook de mogelijkheid om binnen een zeer korte tijdspanne pompen met een groot vermogen (minstens 300 m³/uur) in gang te zetten, zowel tijdens de werkuren als 's nachts, tijdens het weekeinde of op verlofdagen, om overtollig water, rechtstreeks of onrechtstreeks ivm de werken in uitvoering, afkomstig van wolkbreuken, gebreken aan riolen, wellen, enz. zo vlug mogelijk buiten de bouwplaatsen, afgewerkte gebouwen, openbare of privé-installaties of eigendommen af te voeren.

2. Grondwaterverlaging

- a) De aannemer voert zelf de nodige grondwaterverlagingswerken uit of vertrouwt deze toe aan een onderaannemer. In beide gevallen moeten de nodige referenties voorgelegd worden. Eventueel dient een pompproef uitgevoerd op de plaats van de werken. De resultaten van deze pompproef worden bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd. De bemalingsinstallatie dient met de gegevens van deze pompproef te worden gedimensioneerd.

De aannemer voorziet in zijn prijs alle elementen nodig voor de grondwaterverlaging, inbegrepen het aanwenden van bijzondere technieken, bestendig toezicht, noodstroomvoorzieningen en dubbel (visueel en auditief) alarmsysteem.

- b) Voor aanvang der werken legt de aannemer een uitvoerige en gefundeerde technische nota voor waaruit de goede werking van de voorgestelde bemalingsinstallatie blijkt. Deze nota omvat o.m. de volgende gegevens:
- berekening van het bemalingsdebiet en invloedsstraal, met vermelding van de aangenomen hypothese;
 - berekening van de afmalingskromme;
 - inplanting van de bemalingsputten, rekening houdend met het te verpompen debiet;
 - diepte en opbouw der bemalingsputten (diameter, filtergedeelte, enz.);
 - type van de onderwaterpompen, in overeenstemming met het te verpompen debiet en te verwachten opvoerhoogte;
 - voorgestelde diameter van de afvoerleiding en verloop van de afvoerleidingen;
 - opbouw van het elektrisch systeem en voorziene veiligheden;
 - voorstel van inplanting van de piëzometrische buizen.

De helling van de afmalingskromme moet zo gekozen worden dat de te verwachten differentiële zettingen geen schade veroorzaken aan de bestaande gebouwen (zie ook zettingscriteria **bijkomend artikel 5**).

Het akkoord van de leidende ambtenaar en het technisch controleorganisme vermindert geenszins de verantwoordelijkheid van de aannemer.

- c) De aannemer houdt er rekening mede dat hij de installatie zodanig zal inplanten dat deze geen aanleiding geeft tot hinder van het weg-, fietsers- en voetgangersverkeer. De afvoerleidingen mogen niet boven de rijweg of voetpaden uitsteken en zullen buiten de werfzone thv hinderlijke kruisingen ingewerkt worden in sleuven of putten afgedekt door roosters of deksels.

De aannemer zal de tekeningen ter keuring aan de leidende ambtenaar en aan het technisch controleorganisme voorleggen.

Deze behouden zich het recht voor de opvatting en de inplanting van de installatie te controleren ivm de bestaande gebouwen en verkeershinder.

- d) De aannemer voorziet ook een noodstroomvoorziening steeds klaar om in werking te treden. De aannemer zal regelmatig met deze reserveinstallatie proefdraaien en dit telkens de leidende ambtenaar hierom verzoekt.
- e) Alle voorzorgen moeten genomen worden om te beletten dat door het pompen zand of ander materiaal zou meegesleurd worden en alzo de samenstelling van de ondergrond wijzigen, of gevaarlijke verzakkingen veroorzaken. Indien nodig vermindert de aannemer de snelheid van het verlagen van het freatisch oppervlak.
- f) Het waterpeil in de bouwput moet tenminste 50 cm lager staan dan het peil van de overeenstemmende uitgraving.
- g) Indien het opgepompt water naar de bestaande riolen dient afgevoerd te worden treft de aannemer de nodige maatregelen tegen aanslibbing in de riolen. Doet er zich aanslibbing voor, dan zal hij de toestand op zijn kosten herstellen.
- h) De aannemer moet in zijn installatie ook de nodige piëzometrische buizen en meettoestellen voorzien.

Piëzometrische buizen :

Het aantal piëzometers voorzien in de opmeting zijn te plaatsen na goedkeuring van het voorstel van de aannemer door de leidende ambtenaar.

Ze moeten de nodige controlemetingen mbt de bemaling mogelijk maken. De piëzometrische buizen reiken allen tot minimaal 3 m beneden het verlaagd peil van het freatisch oppervlak.

De peilbuizen worden bovenaan voorzien van een straatpot.

Alle voorzorgen dienen genomen te worden opdat geen oppervlaktewater, zand of vuil in de peilbuis zou terechtkomen.

Peilbuizen, die om welke reden dan ook niet meer aan hun functie beantwoorden, worden onmiddellijk door nieuwe vervangen.

- i) Metingen

1. Het opmeten der waterstanden in de peilbuizen moet door en op kosten van de aannemer dagelijks gebeuren, tot de stationaire toestand is bereikt, nadien wekelijks.

2. De resultaten van deze metingen worden ingeschreven in een daartoe bijzonder aangelegd register en door de aannemer op polyesterpapier gezet. Per peilput wordt er een grafiek opgemaakt, die datum en peil van het grondwater aangeeft. Op deze grafiek moet ook het vooropgestelde peil van de afmalingskromme in dat punt worden aangeduid (horizontale lijn voor de stationaire toestand, curve voor de dynamische periode).

Deze polyesters worden doorlopend bijgewerkt en op het einde van elke maand wordt er op kosten van de aannemer een afdruk aan de leidende ambtenaar overhandigd.

Iedere vastgestelde afwijking van de normaal te verwachten evolutie der grondwaterpeilen, wordt onmiddellijk ter attentie van de leidende ambtenaar gebracht.

j) Nameten van zettingen

Voor het nameten der zettingen ingevolge grondwaterverlaging, zie bijkomend artikel 5 (zettingscriteria en metingen der zettingen).

3. Retourbemaling

- a) De leidende ambtenaar kan de aannemer de uitvoering van een retourbemaling t.b.v. de hervoeding van de grondwatertafel opleggen teneinde de waterhuishouding niet te verstoren, en dit volgens de hierna vermelde voorschriften.
Indien de leidende ambtenaar oordeelt dat de retourbemaling niet dient uitgevoerd te worden, dan kunnen de desbetreffende posten uit de aanneming gelicht worden zonder recht op enige vergoeding voor de aannemer.

De retourbemaling heeft als doel de bescherming van een eventueel waterwingebied. Dit wordt verwezenlijkt door het grondwaterniveau t.p.v. de retourputten op het oorspronkelijk grondwaterpeil, dit is het peil aanwezig vóór de start van de grondwaterbemaling, in stand te houden. Op die manier blijft de hydraulische gradiënt naar de waterwinning toe behouden.

- b) De aannemer voert zelf de nodige retourbemalingswerken uit of vertrouwt deze toe aan een gespecialiseerde onderaannemer. In beide gevallen moeten de nodige referenties worden voorgelegd van gelijkaardige projecten waar retourbemaling met goed gevolg werd uitgevoerd.
- c) De aannemer voorziet in zijn prijs alle elementen nodig voor de retourbemaling. De eventuele aanpassing van de bemalingsinstallatie vormt een afzonderlijke post in het prijzenborderel.
- d) Vóór de aanvang der werken legt de aannemer een uitvoerige en gefundeerde technische nota voor waaruit de goede werking van de retourbemalingsinstallatie blijkt. Deze nota omvat o.m. de volgende gegevens :
- berekening van het retourbemalingsdebiet en het overeenstemmende bemalingsdebiet;
 - berekening van de te verwachten stijghoogteverdeling teneinde de doeltreffendheid van de retourbemaling te kunnen aantonen;
 - inplanting van de retourputten;
 - diepte en opbouw van de retourputten (diameter, filtergedeelte enz.);
 - verloop en diameter van de voedingsleiding.

Het akkoord van de leidende ambtenaar en het technisch controleorganisme vermindert geenszins de verantwoordelijkheid van de aannemer.

- e) De retourbemaling wordt gerealiseerd met behulp van verticale retourputten, welke dmv een toevoerleiding aangesloten zijn op bemalingsbronnen voor het drooghouden van de bouwput.

- f) Voor de goede functionering van de retourbemaling moeten een aantal stelregels in acht worden genomen. De retourputten dienen volgens de technische bepalingen vermeld in het bestek te worden uitgevoerd.

Het opgepompte water mag nergens in het systeem belucht worden.

Zelfs de kleinste luchtlekken veroorzaken na verloop van tijd immers verstopping door ijzernerslag.

Nergens in het systeem mag een onderdruk optreden.

Het water dat voor hervoeding wordt gebruikt mag geen gasbellen bevatten, daar deze een vrijwel onmiddellijke capaciteitsvermindering van het systeem tot gevolg hebben.

De bemalingsbronnen welke zorgen voor de voeding van de retourbemaling worden geboord met zuiver water. De diepte van de voedingsbronnen moet zo zijn dat het filterelement zich steeds ruim beneden de diepste afmaling bevindt. Het filterelement wordt omstort met aangepast gekalibreerd grint. Slecht doorlatende lagen boven het filterelement moeten worden afgesloten met een kleistop. De stijgbuis van de voedingsbronnen moet volledig lekvrij zijn.

In de voedingsbronnen wordt een onderwaterpomp geïnstalleerd.

Deze bevindt zich voldoende diep teneinde "lucht happen" te voorkomen. De opvoerhoogte van de onderwaterpomp moet voldoende zijn.

De waterstand in de voedingsbronnen moet ten allen tijde controleerbaar zijn.

Hiervoor wordt elke bron voorzien van een binnenpeilbuis.

De voedingsbronnen moeten tenslotte vóór inbedrijfname grondig worden schoongepompt tot het water volledig zandvrij is.

Alle voedingsbronnen worden aangesloten op een collectorleiding. Van de collectorleiding vertrekt de toevoerleiding naar de retourputten.

Zowel de collectorleiding als de toevoerleiding hebben een voldoende grote diameter; de stroomsnelheid in de leiding is kleiner dan 2 m/s. Het materiaal van de leidingen moet bestand zijn tegen corrosie. Het gebruik van buizen uit polyethyleen is verplichtend.

Op ieder punt van het systeem moeten de leidingen onder druk staan. De druk in de leiding moet daarom gemakkelijk te controleren zijn dmv manometers.

Bij kruising van wegen mogen de leidingen niet te hoog worden opgevoerd. Indien nodig voor de goede functionering van de retourbemaling dient de doorsteek onder de hindernis te geschieden.

Alle leidingen moeten worden gespuid en ontluicht voordat de retourbemaling in bedrijf wordt gesteld. De daarvoor nodige spuiafsluiters en ontluichtingskranen moeten aanwezig zijn.

De retourputten worden geboord met zuiver water. Het boorgat is aangepast aan de putdiameter teneinde een juiste en goede installatie mogelijk te maken. Het filterelement van de retourputten wordt omstort met filtergrind. Dit moet zo grof mogelijk zijn zonder dat het veilig schoonpompen van de put in gevaar komt.

Boven de grintomstorting moet het gehele boorgat worden opgevuld met slecht doorlatend materiaal.

De filterlengte moet zodanig aan het debiet worden aangepast dat de uitstroomsnelheid van injectiewater zeer klein is ter plaatse van de boorgatwand. Hoe kleiner deze snelheid, hoe langzamer een eventuele verstopping zal optreden.

In de retourput mag het injectiewater niet vrij omlaag vallen; de druk in de retourput moet bijgevolg regelbaar zijn. De controle van de injectiedruk gebeurt mbv een binnenpeilbuis.

Voor het in gebruik nemen moet iedere retourput krachtig worden schoongepompt. Ook als de retourbemaling in bedrijf is, moeten de retourputten gemakkelijk en zonodig frequent kunnen worden gereinigd. Een luchtliftsysteem moet daarom in iedere put aanwezig zijn.

Het gehele retourbemalingssysteem moet grondig worden gespuid en ontvlucht voordat het in bedrijf wordt gesteld. Bij het in bedrijf nemen moet geleidelijk te werk worden gegaan : de maximale overdruk op de retourputten moeten stapsgewijs worden bereikt.

Zeker in de aanvangsfase dient de injectiedruk (c.q. waterstand in de put) en het injectiedebiet dagelijks te worden gecontroleerd.

Bij stijging van de overdruk mag het verminderen van het injectiedebiet alleen worden toegepast als noodmaatregel. De enige remedie is het schoonpompen van de retourputten. Dit moet tijdig en regelmatig gebeuren.

De waterstand in de voedingsbronnen moet minstens éénmaal per week worden gecontroleerd.

Bijkomend artikel 5 – Zettingscriteria en meten der zettingen

1. Zettingscriteria

Ten behoeve van de bouw van het kunstwerk (tunnel) zal de aannemer alle grondwaterverlagingen, graafwerken, schoorwerken en andere werken zo opvatten en uitvoeren dat geen schade aan gebouwen en leidingen wordt aangericht en de veiligheid van naburige gebouwen, kunstwerken, leidingen en verkeer ten allen tijde verzekerd blijft.

De aannemer zal na toewijzing en vóór de aanvang der werken een nota voorleggen waarin hij voor de verschillende werken de zettingen opgeeft die te verwachten zijn, bij elke fase van de uitvoering, dit in functie van de door hem voorziene uitvoeringsmiddelen en werkwijzen.

Onafgezien het feit dat geen schade mag aangericht worden door de werken mogen de totale absolute zettingen, deze veroorzaakt door de grondwaterverlaging inbegrepen, in geen enkel punt van het wegdek of van andere open plaatsen meer dan 20 mm bedragen bij het einde van de werken.

De totale absolute zettingen van gebouwen, constructies en leidingen, deze veroorzaakt door grondwaterverlaging inbegrepen, mogen niet meer bedragen dan 15 mm.

Verder dient de differentiële zetting van twee punten van de gebouwen, constructies, leidingen, het wegdek en van de voetpaden en gelegen op 5 tot 10 meter van elkaar, zodanig beperkt te blijven dat de hellingshoek van de zettingskurve kleiner is dan 1/700.

De hierboven gegeven numerieke gegevens mogen niet aanzien worden als toegelaten zettingen. Het feit dat geen schade mag aangericht worden aan gebouwen of leidingen is maatgevend. Alle bijkomende maatregelen en werken om schade te voorkomen, zoals o.m. bijkomende injecties, ondermetselen of andere grondverbeteringen, zijn in de

eenheidsprijzen inbegrepen en zullen geenszins aanleiding geven tot bijkomende vergoedingen of termijnsverlengingen.

Het bestuur heeft het recht de werken stil te leggen indien aan de opgelegde voorwaarden niet voldaan wordt, of ook indien reeds in een tussenfase blijkt dat de zettingen van de grootte zijn, dat op basis van de ingediende nota betreffende de te verwachten zettingen van de daaropvolgende fasen, aan de opgelegde eisen niet meer kan voldaan worden.

De werken zullen stilgelegd worden tot de aannemer alle nodige maatregelen genomen heeft om aan de opgelegde voorwaarden te voldoen, dit zonder dat hij enig recht heeft op termijnsverlenging, meerprijs of vergoeding.

De aannemer zal onmiddellijk alle herstellingen doen aan de kunstwerken, gebouwen en leidingen die beschadigd werden door de werken en die nodig geacht worden door het Bestuur.

De aannemer zal tevens alle herstellingen van het wegdek en voetpaden uitvoeren en deze terug in de oorspronkelijke toestand herstellen opdat de veiligheid van het verkeer ten allen tijde verzekerd blijft of die nodig geacht worden door de leidende ambtenaar, of de bevoegde Gemeentelijke overheid. Deze herstellingen zullen uitgevoerd worden zonder hinder voor het verkeer. Alle kosten hieraan verbonden vallen ten laste van de aannemer.

2. Meting van de zettingen

Binnen de invloedzone der werken (= breedte van het kunstwerk plus langs weerszijden een strook met breedte gelijk aan 1,5x de uitgravingsdiepte (onderzijde werkvloer bodemplaat of onderzijde werkvloer beschoeide sleuven)) zal de aannemer meetbouten plaatsen als volgt:

- op alle belangrijke structuurelementen zoals kolommen, funderingsplaten, keerwanden, gevels, bereikbare funderingszolen ... van gebouwen en constructies teneinde de meting van de absolute zetting en de meting van de verticaliteit toe te laten;
- op de verhardingen (trottoirs, wegenis, platform) in dwarsprofielen alle 15 m waarbij de tussenafstand van de punten van één dwarsprofiel maximaal 5 m is; in de zones waar de dakplaat gerealiseerd wordt door geperste buizen dient in het dwarsprofiel een bijkomende meetbout geplaatst thv de as van elke buis die onafhankelijk van de verharding de bewegingen van de grond volgt;
- in de zone zonder verhardingen indien er een ondergrondse uitvoering is voorzien dient de plaatsing van de meetbouten te gebeuren dmv 1 m diep gefundeerde betonpaaltjes die bovenaan voorzien worden van een meetbout, de inplanting is conform de meetbouten in de verhardingen;
- op alle leidingen gelegen binnen de invloedzone der werken met een maximale tussenafstand van 5 m. De realisatie van de meetpunten dient te gebeuren in overleg en met de goedkeuring van de leidende ambtenaar.
- binnen de gerealiseerde constructies op de wanden en de onderzijde van dakconstructies teneinde de bewegingen op te volgen tijdens strossuitgravingen en vazeloperaties. De inplanting van deze meetpunten zal overeenstemmen met deze van de dwarsprofielen op de verhardingen.

Alvorens tot de inplanting over te gaan maakt de aannemer een gedetailleerd voorstel op plan ter goedkeuring voor te leggen aan de leidende ambtenaar.

In de fase van het buizen persen en de ondergrondse uitgravingen (stross) worden alle meetbouts in de betrokken zone dagelijks opgemeten en de resultaten dagelijks doorgegeven.

Alle meetbouts in de andere zones waar werken worden uitgevoerd worden tweemaal per week nagemeten en dit tot een maand na het einde der werken ter plaatse. Daarna zullen deze punten nog maandelijks opgemeten worden. De resultaten worden wekelijks aan de leidende ambtenaar afgegeven in tabelvorm.

De meetresultaten worden door de aannemer ook in diagrammen uitgezet in functie van de tijd. De wekelijks bijgewerkte diagrammen moeten ten allen tijde kunnen ingezien worden op de werf door de leidende ambtenaar en het controleorganisme en zullen maandelijks in 5 exemplaren afgegeven worden.

De metingen dienen te geschieden met een nauwkeurigheid van 1 mm voor de verticale verplaatsingen en $5 \cdot 10^{-4}$ radialen (1/2000) voor de metingen van de hellingen.

De aannemer zal ter goedkeuring door de leidende ambtenaar een gedetailleerde nota afgeven met de door hem voorgestelde meetapparatuur en de aard van de merkpunten. Bij keuze van zijn materieel dient hij er rekening mee te houden dat de merkpunten in de voetpaden of verhardingen geen hinder mogen vormen voor het verkeer.

De leidende ambtenaar heeft het recht de werken stil te leggen indien aan de opgelegde voorwaarden niet voldaan wordt, of ook indien in een tussenfase blijkt dat de zettingen van die grootte zijn, dat te verwachten zettingen voor de daarop volgende fasen niet meer aan de opgelegde eisen zullen kunnen voldoen.

De werken zullen stilgelegd worden tot de aannemer alle nodige maatregelen genomen heeft om aan de opgelegde voorwaarden te voldoen, dit zonder dat hij enig recht heeft op termijnsverlenging, meerprijs of vergoeding.

De aannemer zal onmiddellijk alle herstellingen (in akkoord met de beherende diensten) doen aan de gebouwen en constructies, die beschadigd werden door de werken en welke nodig geacht worden door de leidende ambtenaar.

De aannemer zal tevens alle herstellingen van de verhardingen uitvoeren en deze terug in de oorspronkelijke toestand herstellen opdat de veiligheid van het verkeer ten allen tijde verzekerd blijft of die nodig geacht worden door de leidende ambtenaar of de bevoegde diensten. Deze herstellingen zullen uitgevoerd worden in akkoord met de beherende diensten en zonder hinder voor het verkeer. Alle kosten hieraan verbonden vallen ten laste van de aannemer.

De absolute zettingen en differentiële zettingen van leidingen dienen kleiner te zijn dan de hiervoor gestelde criteria. Ingeval deze waarden overschreden worden zal de aannemer onmiddellijk en op zijn kosten en met akkoord van de beherende dienst de leidingen vrijgraven en spanningsvrij laten maken.

3. Controle der scheurvorming

Op iedere plaats waar het Bestuur dit nodig acht wordt door de aannemer het nodige toezicht op de scheurvorming gehouden. Aan weerszijden van scheuren wordt een

referentielijn aangebracht. Deze strepen worden op duurzaam verankerde materialen aangebracht. De diagonalen en de zijden van de vierhoek worden regelmatig nagemeten met een nauwkeurigheid van 0,1 mm.

In kritieke gevallen, welke van aard zijn aanleiding tot schadevergoeding te veroorzaken, dienen de controleresultaten op grafiek gebracht door de aannemer en medegedeeld aan de leidende ambtenaar.

Alle kosten voor deze metingen en ook deze ingevolge kontakten en/of eisen van de eigenaars vallen ten laste van de aannemer en dienen in de eenheidsprijzen begrepen te zijn.

De kosten voor de aangerichte schade die niet door de verzekeringspolis zou gedekt zijn of onder de vrijstelling blijft vallen ten laste van de aannemer.

Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2, 9000 Gent

Algemene voorwaarden bij bouwaanvragen/omgevingsvergunningen voor aangelanden van Infrabeldomein.

1. Belangrijke voorafgaande opmerking.

Ingeval u binnen de wettelijk voorziene termijn aanvullende of wijzigende voorschriften ontvangt van Infrabel Directie Asset Management, hebben deze laatste voorrang op onderhavig advies.

2. Bepalingen/voorwaarden

- a) **Bouwwrije strook langsheen het spoor**

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede bouwwrije strook langsheen het spoorlichaam waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

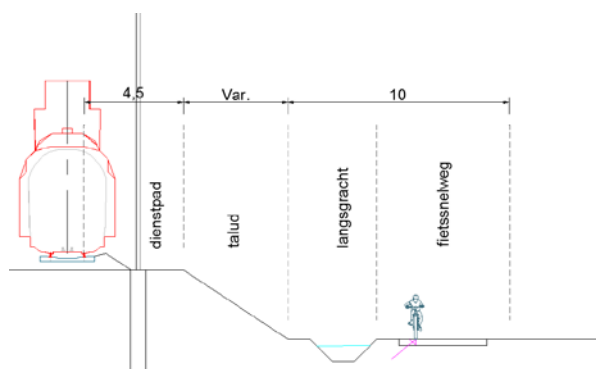
Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd bij:

- gelijkgrondse ligging door het dienstpad (de exploitatiezone = 4,5m vanaf de buitenste rail)
- bij ongelijkgrondse ligging wordt de 10m gemeten vanaf de uiterste grens van het talud.

Schematische voorstelling bouwwrije strook



- **b) wet van 27/04/2018 (BS 29/05/2018).**

Wanneer de spoorweg zich in een tunnel bevindt, is het zonder toestemming van Infrabel verboden om te bouwen op minder dan 25 meter van de tunnelingang of in een zone van 25 meter aan weerszijden van de tunnel, of in de zone die zich net boven de tunnel bevindt.

Het is verboden langs de spoorweg binnen een afstand van 25 meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf opgravingen, uitgravingen of uithollingen te verrichten, mijnen of zandputten te openen, exploiteren of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

Binnen de 25 meterzone vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf, is het verboden gebouwen op te trekken waarvan de dakbedekking voorzien is van brandbaar materiaal en brandbare materialen of ontplofbare stoffen op te slaan.

Voor stapels brandbare stoffen welke binnen die zone, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door de spoorwegexploitatie in brand mochten raken, kan geen schadeloosstelling worden gevorderd.

Plantengroei:

- langs de spoorwegen moet minimaal 1,5m korter gehouden worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf.
Wanneer de spoorweg op een grondverhoging of in ingraving is aangelegd, wordt die afstand berekend tussen de voet van de plantengroei en de bovenrand van de grondverhoging of de ingraving.
- Plantengroei die zich bevindt achter muren die langsheen de sporen zijn opgetrokken, moet op dezelfde hoogte van deze muren worden gehouden, behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder.
- Alle niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan 8 meter van de spoorstaven kan verboden worden, indien deze plantengroei de veiligheid van het treinverkeer in gevaar kan brengen.
- Voor de baanvakken waar de toegestane snelheid boven de 220 kilometer per uur ligt, zijn er binnen een zone van 25 meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf enkel kruidachtige gewassen toegestaan.
- De kap- en snoeiwerken moeten worden gepland voordat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

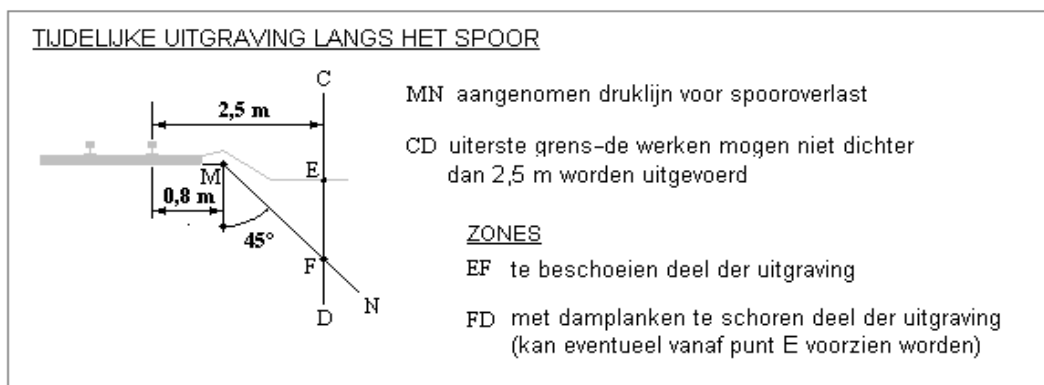
Het **bijgevoegde document** geeft een schematische voorstelling weer van de uiteengezette punten.

c) Behoudens uitdrukkelijke toestemming van Infrabel zijn volgende werken eveneens verboden:

- uitvoering van grondbemaling met een diepte van meer dan 3m op minder dan 25m van de dichtste spoorstaaf (gelijkgronds of van de bovenrand van de ingraving van het spoor of van de onderrand van de ophoging van het spoor);
- stellingen plaatsen op minder dan 5 meter van de dichtste spoorstaaf (gelijkgronds of van de bovenrand van de ingraving van het spoor of van de onderrand van de ophoging van het spoor);
- **er mag geen verblinding kunnen optreden van de treinbestuurder door gebruik te maken van zon weerkaatsende materialen (reflecterend glas, inox, ...) aan de spoorzijde. Evenmin mag er verlichting richting het spoor worden geplaatst.**

3. Tijdelijke uitgravingen langs het spoor

Voor tijdelijke uitgravingen dient onderstaande figuur te worden gerespecteerd.



4. Licht- en zichtopeningen, uitgangen en afloop van water.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek moeten nageleefd worden. Er mag in geen geval een afwatering voorzien worden naar onze gracht en/of installaties (art. 681 Burgerlijk Wetboek).

5. Mandeligheid.

Infrabel aanvaardt geen mandeligheid; afsluitingen, gebouwen en de respectievelijke funderingen moeten dus volledig buiten het spoorwegdomein blijven.

6. Afsluiting.

De aanvrager plaatst - op zijn terrein - een mandichte afsluiting zonder poortje langsheen het spoorwegdomein, zodat het verkeer naar dit aangrenzend domein onmogelijk wordt.

Het plaatsen, onderhouden alsook de latere vernieuwingskosten van deze afsluiting zijn volledig ten laste van de aanvrager.

7. Bescherming tegen zwerfstromen.

Bij aanleg van ondergrondse metalen buizen dienen de nodige maatregelen genomen te worden voor bescherming tegen zwerfstromen.

8. Ontlasting van verantwoordelijkheid.

Behalve bij een ten laste van Infrabel bewezen fout, draagt alleen de aanvrager, tot volle ontlasting van Infrabel, die hij tegen alle eventueel verhaal vrijwaart, alle om het even welke schadelijke gevolgen, voortvloeiende uit ongevallen of bij elke andere oorzaak, zelfs toevallig, die naar aanleiding van deze toelating, alle instellingen inbegrepen, mochten overkomen aan:

- hetzij de aanvrager zelf en zijn ondergeschikten;
- hetzij aan derden, daaronder begrepen de personeelsleden van Infrabel;
- hetzij aan Infrabel zowel wat betreft de goederen die haar toebehoren als die waarvan zij het genot heeft.

De bouwheren, hun erfgenamen en/of opvolgers, onder behoud van de huidige plaatsgesteldheid, ontslaan Infrabel van alle verantwoordelijkheid voor alle om het even welke beschadiging aan hun gebouwen, waarvan de spoorwegexploitatie de aanleiding zou kunnen zijn.

De aanwezigheid van de spoorlijn naast een te bouwen nieuwe woning, een te verbouwen woning en/of een verkaveling, kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie-niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

9. Werken langs de sporen

Werken uitvoeren op Infrabeldomein is verboden.

Werken met zware werktuigen op minder dan 5m van de buitenkant van de buitenste rail zijn verboden bij sporen in dienst. Indien dit toch vereist is, dient een schriftelijke aanvraag minimaal 5 weken op voorhand aangevraagd te worden. Deze aanvraag geeft evenwel geen zekerheid dat de werken mogen uitgevoerd worden.

De uitvoeringswijze van de werken moet in ieder geval dermate bepaald worden dat in alle omstandigheden de veiligheid van het treinverkeer gegarandeerd blijft.

Bij twijfel of bij een mogelijk veiligheidsrisico, pleegt de aanvrager overleg met Infrabel. Mogelijks worden bijkomende veiligheidsmaatregelen opgelegd d.m.v. een afzonderlijke toelating. Een eventuele spoorbuitendienststelling dient 3 maanden op voorhand te worden aangevraagd.

De kosten verbonden aan een spoorbuitendienststelling, het inzetten van schildwachten e.d.m. worden aangerekend aan de aanvrager/vergunninghouder.

Voor de plaatsing van een torenkraan naast de sporen, moet een afzonderlijke toelating worden gevraagd aan Infrabel.

Het advies gegeven bij een bouwaanvraag/omgevingsvergunning is geen toelating om kabels en leidingen op Infrabeldomein aan te leggen. Voor het plaatsen van kabels en leidingen op gronden van Infrabel, dient steeds een afzonderlijke toelating aangevraagd te worden via:

IAM.NW.KL@infrabel.be

10. Nabijheid van een overweg :

- Zichtbaarheid van de overweg (overweglichten) mag nooit belemmerd worden. Parkeren van auto's, vrachtwagen kan dit zicht belemmeren. Stilstaan of parkeren op < 20 m van overweglichten is verboden (verkeerswet).
- Infrabel streeft het afschaffen van zoveel mogelijk overwegen na. Hiervoor kan bouwen binnen een straal van 150m van een overweg negatief geadviseerd worden.

11. Klasse I opslag

Indien voorzien wordt in een klasse I opslag van gevaarlijke producten : Infrabel dient op de hoogte gesteld te worden van de toegepaste alarmprocedures in geval van calamiteiten. Bij opmaak van hun intern noodplan, neemt de firma het best contact op met plaatselijke Maintenance Manager zodat de juiste contactgegevens van Infrabel daarin opgenomen worden

12. Tijdens de werken vragen we om rekening te houden met:

- de algemene voorwaarden van Infrabel aangaande het bouwen in de onmiddellijke nabijheid van het spoor.
- de bemalingsvoorwaarden
- de kraanvoorwaarden

Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2 , 9000 GENT

ALGEMENE VOORWAARDEN i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen

Bouwvrije strook langsheen het spoor

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede **bouwvrije** strook langsheen het spoorlichaam. waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd door de vrije rand, deze bestaat bij:

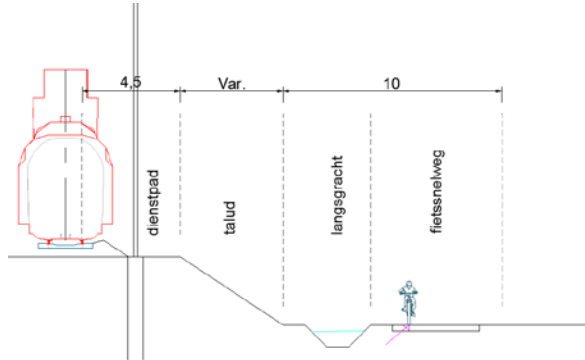
- gelijkgrondse ligging door de buitenste rand van het dienstpad (deze ligt standaard op 4.5m vanaf de buitenste rail);
- bij ongelijkgrondse ligging wordt gemeten vanaf de uiterste grens van het (theoretische) 6/4 talud.

Specifiek:

- bij 1, 2 of 3 bestaande sporen: 10 m bouwvrij is het minimum. Dit wordt 15 m als gemeente Provincie ook een fietsweg plant (op min. 4,5 m van de buitenste spoorstaaf) of er al een fietspad of wegenis ligt.
- 4 sporen of meer : indien er al een fietsweg ligt, is 5 m voldoende indien uitbreiding capaciteit van de spoorlijn op lange termijn niet aan de orde is; indien er geen fietsweg ligt, wordt min. 10 m afstand gevraagd. In stedelijk gebied kan hiervan afgeweken worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, groen, nutsleidingen,

De lokale omstandigheden (taludhelling, afwateringsproblematiek ed) moeten evenwel per geval bekeken worden.

Schematische voorstelling bouwvrije strook



Biologische waarde

De biologische waarde van spoorwegdomein (incl. de bouwvrije strook van 10m langsheen het spoor) dient steeds als "tijdelijke" natuur aanzien te worden.

Infrabel begrijpt de biologische waarde van de spoorwegbermen, maar mag geen slachtoffer worden van een positief beleid t.a.v. deze natuur.

Deze spoorwegzate moet dan ook gebruikt kunnen worden voor spoorweginfrastructuur.

De aanwezige flora mag de operabiliteit en veiligheid van de spoorweg niet in gevaar brengen en dient dus onderhouden te kunnen worden.

Infrabel vraagt dan ook om naast de tien meterstrook eveneens het talud zeker mee te beschouwen als een overdrukgebied dat spoorweggebonden constructies toelaat.

Aangelanden

Bij de inplanting van gebouwen en wegenis dient de toegang tot het spoorwegtalud gevrijwaard te blijven voor onderhoud.

De aanwezigheid van de spoorlijn kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie-niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn)

Nieuwe ontwikkelingen brengen nieuwe mobiliteitsstromen met zich mee. Overwegen zijn voor Infrabel de zwarte punten op haar netwerk. Een verhoging van de PAE op de overwegen verhoogt eveneens het risico op ongevallen en het aantal incidenten. Infrabel vraagt dan ook de impact van deze nieuwe ontwikkeling op de overwegen in de onmiddellijke omgeving te bestuderen. De nieuwe ontwikkelingen mogen een latere afschaffing van deze overwegen niet hypothekeren/bemoeilijken; hiervoor dient de nodige vrije ruimte gevrijwaard te worden.

Trespassing

Het spoorwegdomein mag door de nieuwe constructies niet beter bereikbaar worden voor particulieren; een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt. Vluchtwegen van gebouwen (ingeval van brand) mogen in geen geval rechtstreeks uitgeven op het spoor.

Hydraulica

Riolering en oppervlaktewater mogen niet afwateren in spoorweggrachten. De hydraulica in zones waar dit nu wel gebeurt, zal bij nieuwe woonprojecten in dezelfde zone zo gedimensioneerd worden dat de afwatering genormaliseerd wordt (gescheiden afwateringsstelsel, afkoppeling hemelwater van de gracht naar daarvoor bestemde waterlopen).

Algemene voorwaarden voor het plaatsen van een torenkraan naast een spoorlijn

1. De toepasselijke bepalingen van de wet van 27/04/2018 (BS 29/05/2018) zijn van toepassing. Inzonderheid de bepalingen onder artikel 20 §1, §2, artikel 21 §1, artikel 22, artikel 23. Zie bijgevoegd schematisch document.
2. De plaatsing en het gebruik van de bouwkraan wordt uitgevoerd onder algehele verantwoordelijkheid van de aanvrager.
3. A) Tijdens de opbouw van de kraan is elk werk in het vrije ruimteprofiel of boven het spoor verboden. Wanneer uitzonderlijk om bepaalde redenen in het vrije ruimteprofiel dient gewerkt te worden, moet het spoor buiten dienst worden gesteld door onze afgevaardigde ter plaatse.

B) Gedurende de bouwwerken mogen er geen lasten van de kraan boven de sporen van Infrabel komen of op een afstand van minder dan 5 m van het spoor komen en niet draaien over de sporen. Er mag nooit gewerkt worden op minder dan 3 m van de installaties van de elektrische tractie (palen en draden).
Indien aan deze voorwaarden niet kan voldaan worden moet de sporen buiten dienst gesteld worden.
Opmerking: Onder lasten is ook inbegrepen een hijsketting die aan de lasthaak is opgehangen en het contragewicht. De contragewichten moeten extra gezekerd zijn tegen uitvallen.

C) Indien er om bovenstaande voorwaarden te respecteren gebruik gemaakt wordt van een begrenzingssysteem moet minstens aan volgende voorwaarden voldaan worden:
 - 1) Een risico-analyse is op te maken (door de aannemer en/of de veiligheidscoördinator)
 - 2) De werkwijze daartoe dient voorafgaand ter aanvaarding aan Infrabel voorgelegd te worden. Infrabel legt geen specifieke wijze van beperking van de bewegingsvrijheid op, doch er dient duidelijk aangetoond te worden dat het gekozen systeem niet uitvalt wanneer de torenkraan zonder voeding valt en niet op eenvoudige wijze door één persoon kan worden uitgeschakeld.
 - 3) Een toolbox wordt gegeven door de preventieadviseur van de aannemer aan de kraanoperatoren.
4. 's Nachts en buiten de werkperiode van de kraan moet de lasthaak tot tegen de loopkat gebracht worden. De loopkat dient tot tegen de kraan getrokken te worden en de giek moet vrij kunnen ronddraaien. Het kipmoment van de kraan zal het kleinst zijn als de giek vrij kan draaien en de richting van de wind kan volgen.
5. Bij sterke wind mag de kraan niet gebruikt worden, om te vermijden dat er gewerkt wordt boven de kritische windsnelheid (20 m/sec of 72 km/u). De kraan zal uitgerust zijn met een anemometer die zo wordt opgesteld dat de kraanman onmiddellijk verwittigd wordt zodra de wind de maximum toegelaten snelheid bereikt (zie K.B. van 19 september 1980 – rubriek 4.6).
Wanneer bij lagere windsnelheden enige kans bestaat dat een onderdeel van de kraan, de haak, de kabels of de opgetilde last op spoorwegterrein komt, dient men het gebruik van de kraan te stoppen tot er terug in veilige, toegelaten omstandigheden kan gewerkt worden.
6. De fundering en de mastverankeringen dienen zodanig gedimensioneerd te zijn dat de kraan stabiel staat onder een windbelasting van 140 km/u.
7. a) Een officieel keuringsorganisme moet een rapport opstellen m.b.t. de wijze van beveiliging van de kraan, en dit vooraleer met de bouw van de kraan begonnen wordt. Van dit rapport moet N.V. Infrabel een afschrift ter goedkeuring ontvangen. Na de opbouw moet het beveiligingsmechanisme door het keuringsorganisme goed bevonden worden. Alvorens er gewerkt wordt moet het keuringsattest bij N.V. Infrabel toekomen.

- b) Infrabel moet in het bezit gesteld worden van de stabiliteitsberekening van de torenkraan (normale werking tot windsnelheden van 72 km/u met geblokkeerde giek dwars op de windrichting) en met de stabiliteit onder zware windbelasting (rukwinden tot 140 km/u op de mast met vrij draaiende giek).
8. Wij vestigen de aandacht op het elektrocutiegevaar vanwege de bovenleidingen en hun toebehoren die onder 3000 V hoogspanning staan.
 9. Indien het spoor in bocht ligt moet de torenkraan links of rechts voor de woning geplaatst worden zodat de afstand tot het spoor zo groot mogelijk is.
 10. De torenkraan moet degelijk geaard worden.

De kosten voor het buitendienststellen van sporen en/of bovenleidingen zijn ten laste van de aanvragende derde en zullen bepaald worden volgens de bij Infrabel geldende tarieven.

De toelating tot het plaatsen van een torenkraan wordt ten tijdelijke titel verleend van ***/*/201*** tot ***/*/201*** (vermoedelijke einddatum) en kan steeds ingetrokken worden wanneer een veilige spoorwegexploitatie in het gedrang komt of wanneer de voorwaarden van de toelating niet worden gerespecteerd, zelfs onmiddellijk en zonder dat er enige schadevergoeding van N.V. Infrabel kan geëist worden.

Wij vestigen er uw aandacht op dat elke plaatsing van een torenkraan naast een spoorlijn vooraf en tijdig dient gemeld te worden aan N.V. Infrabel en dat de plaatsgesteldheid kan aanleiding geven tot het opleggen van bijkomende voorwaarden.

Maatregelen in geval van nood

Wanneer, in het geval van een ongeval, er zich een obstakel binnen 1,5 m van het spoor of de bovenleiding bevindt, de dichtstbijzijnde of eender welke andere installatie van INFRABEL of NMBS beschadigd zou kunnen zijn, dan dient de aannemer INFRABEL onmiddellijk te waarschuwen.

Contacteer Traffic Control: ☎ (24u/24u) 02/525.91.40

AGENTSCHAP NATUUR & BOS

Vlaamse overheid

Adviezen en Vergunningen
Oost- en West-Vlaanderen
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 73
9000 GENT

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
Van en te Beveren
9120 Beveren

T 09 276 20 30

aves.ovl.anb@lne.vlaanderen.be

uw kenmerk

RUP_46003_214_00031_00001

vragen naar/e-mail

Steven Laureys

Aves.ovl.anb@lne.vlaanderen.be

ons kenmerk*

AVES/LS/RUP/BEV/22-209756

telefoonnummer

09/276 20 30

bijlagen

datum

zie ondertekening

Betreft: Adviesvraag over de startnota en procesnota van het Ruimtelijk uitvoeringsplan
Hotel Van der Valk

Geachte mevrouw

Geachte heer

Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft geen opmerkingen op de startnota. Het Agentschap voor Natuur wil er op wijzen dat een deel van het plangebied bebost is. Projecten die ontwikkeld worden moeten rekening houden met het bosdecreet en de eventuele boscompensatieplicht. De beboste oppervlakte is te zien op het plan in bijlage (onderdeel van vergunning OMV_2021018190).

Hoogachtend

Gert Van Hoydonck

Adjunct-directeur Adviezen, Vergunningen, Erkenningen en Subsidies
Regio Oost- en West-Vlaanderen



Axis tuinarchitectuur is niet verantwoordelijk voor de grensbepaling van het terrein. Grensbepalingen worden best door een bevestigd landmeter uitgevoerd via een afmetingsplan. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor de verstrekte gegevens. Axis tuinarchitectuur kan niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele milieu- en/of bouwvertrieding van welke aard, als de gevolgen ervan. De gegevens die op de plannen worden vermeld zijn louter informatief en zijn gebaseerd op de informatie verstrekt van de opdrachtgever die bevestigt dat deze nauwkeurig en correct zijn en waarvoor deze aansprakelijk blijft.

De architectontwerper neemt afstand van verantwoordelijkheid van de natuurlijke verandering van de gekozen materialen.

Alle maatvoeringen die vermeld zijn op de plannen en meetstaat zijn indicatieve maten. Afwijkingen betreffende maatvoering op de plannen en meetstaten zijn steeds mogelijk en kunnen aanleiding geven tot verkeeringen. Indien de aannemer tegenstrijdigheden opmerkt dient hij de architectontwerper onmiddellijk te verwelgen en de werken onmiddellijk te staken tot schriftelijk uitdrukkelijk gegeven is. Alle maatvoeringen, hoogtepassen, eenheden, oppervlakten en lopende meters dienen door de aannemer steeds gecontroleerd te worden.

		(M) (E) (W)	0478 96 28 23 info@axistuin.be www.axistuin.be
Opdrachtgever HOTEL Van Der Valk - Beveren Gentseweg 280 9120 Beveren-Waas			
Projecttitel BOSCOMPENSATIE			
Kadastrale percelen BEVEREN 3 de afdeling /BEVEREN-WAAS 3, kad. Sectie C, 1376C, 1376D, 1378F, 1379W, 1383H, 1384V, 1384W, 1384X, 1387E			
Projectontwerper Peter Raemdonck		Projectcode 2020/279	
Getekend door PR		Schaal 1/250	
Goedgekeurd door Opdrachtgever		Datum 26/01/2021	
:rNo :rDate Nr. Datum		Wijzigingen	



brief

Aan de adviesvragende overheid

Ons kenmerk

-

uw kenmerk

contactpersoon

erwin.fierens@delijn.be

Advies RUP

Geachte heer of mevrouw

We hebben uw adviesvraag in goede orde ontvangen. Na het lezen van alle bezorgde documenten komen wij tot de conclusie dat we akkoord kunnen gaan met de inhoud van het RUP.

In het dossier wordt verwezen naar de aanwezigheid van de halte 'Beveren Grote Heidestraat' als meest nabije toegang tot het openbaar vervoer. Dit klopt voor de huidige toestand, maar binnen het voorziene plan basisbereikbaarheid wordt de lijn 81 omgevormd tot een functionele lijn (een lijn die enkel tijdens de spitsuren rijdt, voornamelijk ten behoeve van scholieren en woon-werk-verkeer), terwijl lijn 82 via Haasdonk versterkt wordt. De best bediende halte voor het hotel wordt dan de halte Beveren Vijfstraten, die 1 km van de halte Grote Heidestraat verwijderd is (in de richting van het centrum van Beveren). Deze situatie kan nog wijzigen in functie van de afschaffing van de overweg waarmee de N485 vandaag spoorlijn 59 kruist. De nieuwe overweg ligt mogelijk dichterbij het hotel, waardoor ook een goed bediende bushalte terug dichterbij het hotel kan komen.

Wat de verdere toekomst van het openbaar vervoer binnen de vervoerregio Antwerpen betreft, is het Routeplan 2030 op dit moment het richtinggevend document. In Routeplan 2030 is een verlenging van de tramlijn van Melsele tot Beveren niet meer opgenomen.

Graag blijven we op de hoogte van het vervolg van dit dossier.

Met vriendelijke groeten

Erwin Fierens
mobiliteitsontwikkelaar

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Antwerpen

Grotehondstraat 58 - 2018 Antwerpen – tel. 03 218 14 11 - fax 03 218 15 00

IBAN BE20 3751 1173 2056 - BIC BBRUBEBB - ING 375-1117320-56

BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be



brief vervolg

De Lijn VVR Antwerpen, Waasland(, Aalst)

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 78 11

mow.vlaanderen.be

Geachte,

Naar aanleiding van uw adviesvraag laat ik u weten dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken - Beleid geen opmerkingen heeft op voorliggend dossier.

Met vriendelijke groeten,

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal

Datum	20 juni 2022	Datum verslag	21 juni 2022
Uur	20.00 uur	Notulist	Ellen Van Stappen
Plaats	Gemeenteraadszaal	Voorzitter	Jan Noppe
Aanwezig	Jan Noppe, voorzitter; Paul Claes (enkel aanwezig bij agendapunt 1 en 2), Bert De Coninck, Jordi De Coster, Ann Devroe, Kurt Herregodts, Frans Nonneman, Bart Tindemans, Luc Van den Bossche, Marina Van Osselaer, Frans Verelst, Luc Vermeulen en Hilde Waterschoot, leden; Bram Massar en Tom Van Laere, waarnemers politieke fracties; Boudewijn Vlegels, schepen stedenbouw en ruimtelijke ordening; Ellen Van Stappen, secretaris.		
Verontschuldigd	Karin Beeldens, Katrien Certyn, Myriam De Ridder, Jo De Rycke, Bert Genbrugge en Emiel Van Rumst, leden; Jamie Kerremans en Denis Marlcrops, waarnemers politieke fracties.		

Advies GECORO - Gemeentelijk RUP Hotel Van der Valk: advies startnota en procesnota

Beraadslaging en stemming

Gemeentelijk RUP Hotel Van der Valk: advies startnota en procesnota

De GECORO formuleert volgend advies met algemene stemmen:
Voor het volledige RUP deels gunstig met voorwaarden en deels ongunstig:

De GECORO staat nog steeds achter zijn advies dat verleend is naar aanleiding van het planologisch attest. Zowel de korte termijn, de lange termijn als het parkeergebeuren werd toen gunstig geadviseerd.

Tijdens de procedure tot opmaak van het RUP zijn er intussen verschillende alternatieven toegevoegd op vraag van Hotel Beveren.

- De GECORO adviseert alternatief 1, waarbij de buitenruimte van de wellness wordt verfraaid, gunstig.
- De GECORO adviseert alternatief 2, waarbij men een gesloten overkapping wenst te voorzien aan het restaurant, gunstig.
- De GECORO adviseert alternatief 3, waarbij de ondergrondse parking onder de nieuwe feestzaal wordt voorzien zodat de conciërgewoning kan behouden blijven, gunstig.
De GECORO is van oordeel dat ondergronds parkeren een noodzaak is. De GECORO is bereid zijn gunstig advies n.a.v. het planologisch attest bij te stellen om het ondergronds parkeren op een andere locatie op de site toe te laten.
- De GECORO adviseert alternatief 4, waarbij het parkeergebeuren deels bovengronds en deels ondergronds voorzien zal worden, ongunstig.
De GECORO is van oordeel dat dit alternatief geen beter alternatief is dan het volledig ondergronds parkeren dat initieel voorzien was onder de bestaande conciërgewoning of het voorstel van alternatief 3.
Voor de GECORO is deels bovengronds en deels ondergronds parkeren niet bespreekbaar.
Alternatief 4 is tevens ontstaan naar aanleiding van een nieuwe mobiliteitsstudie. De GECORO vraagt een grondige screening van deze mobiliteitsstudie op de correctheid ervan.

De voorziene ontsluiting naar de Grote Heidestraat in overdruk kan enkel gerealiseerd worden mits in acht name van alle noodzakelijke flankerende maatregelen die de overlast voor de burens tot een absoluut minimum beperken en die in overleg met de burens worden afgestemd.

De GECORO vraagt aandacht voor volgende bezorgdheden:

De GECORO stelt vast dat er nog altijd geen maatregelen zijn genomen die de verkeersveiligheid op de toegangsweg naar Hotel Beveren en op het fietspad (fietsnelweg F4) fundamenteel verbeteren.

De huidige situatie is bij druk bijgewoonde evenementen niet verkeersveilig, zeker niet voor de vele fietsers die het bewuste fietspad frequent gebruiken. Er wordt geparkeerd langs de toegangsweg en langs het fietspad.

De voorwaarden die werden opgelegd in het planologisch attest en in de vergunning van 17 mei 2021 dienen eerst effectief te worden nageleefd en gerealiseerd.

- De GECORO dringt dus aan op het uitvoeren van de voorwaarden die opgelegd zijn bij het planologisch attest met aandacht voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid. De GECORO dringt aan op maatregelen op korte termijn om het aantal toegangen te beperken.
- De GECORO stelt ook vast dat de voorwaarden die zijn opgelegd bij de vergunning, tot het aanleggen van parkeerplaatsen en een gedeeltelijke regularisatie van de bestaande parkeerplaatsen, van 17 mei 2021 niet zijn gerespecteerd.

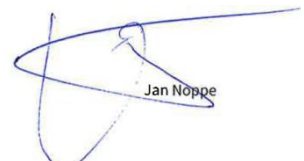
Dit heeft tot gevolg dat er niet op eigen terrein wordt geparkeerd. De GECORO dringt aan om op korte termijn de verkeersveiligheid te garanderen door een veiligere ontsluiting te voorzien.

De secretaris



Ellen Van Stappen

De voorzitter



Jan Nöppe

Gemeente Beveren
-
Gravenplein 8
9120 Beveren

Contact Center
Vaartkaai 2
2170 Merksem - België
T +32 3 640 08 08
www.elia.be

Mailbox: contactcenternoord@elia.be
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: 59415

Merksem, 19/07/2022

GRUP Hotel Van der Valk

Plaats: Beveren: Gentseweg

Geachte mevrouw, Geachte heer,

In antwoord op uw mail van 20 mei 2022, kunnen wij u bevestigen dat de hoogspanningslijnen zich op voldoende afstand van het betrokken gebied bevinden.

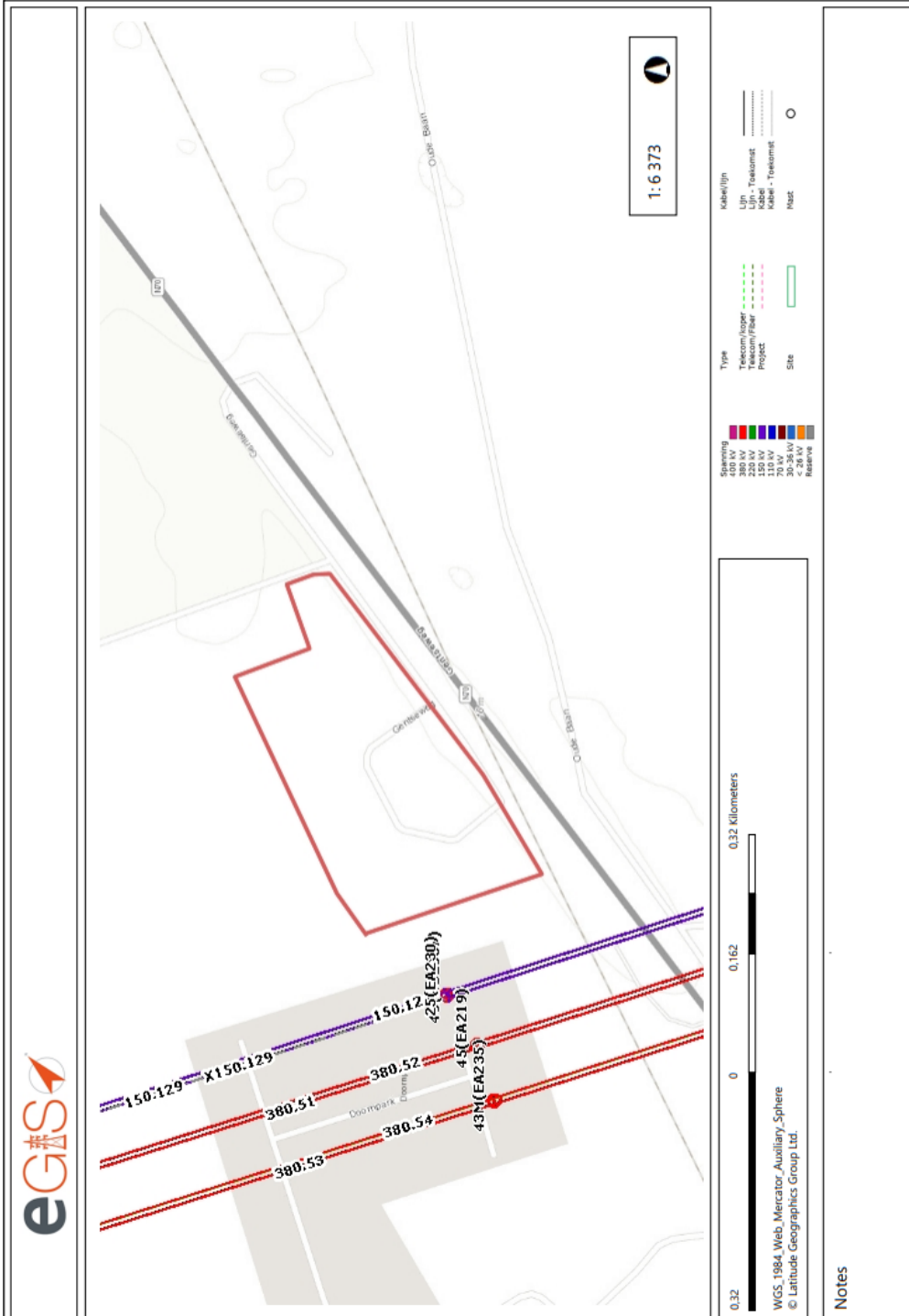
Wij hopen u hiermee van dienst te zijn en blijven steeds beschikbaar voor het geven van bijkomende toelichtingen.

Hoogachtend,



Céline Ghyselen
Manager Contact Center

Bijlagen: Overview map



Deputatie

Besluit

Zitting van 7 juli 2022
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Ruimtelijke planning

21 **2022_DEP_03384** **Beveren - gemeentelijk RUP Hotel Van der Valk Beveren
- gunstig advies met opmerkingen ikv de startnota -
Goedkeuring**

Beslissing: GOEDGEKEURD in besloten zitting van 7 juli 2022

Samenstelling:

Aanwezig:

mevrouw Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter; de heer Kurt Moens, Gedeputeerde; mevrouw Leentje Grillaert, Gedeputeerde; mevrouw Riet Gillis, Gedeputeerde; mevrouw An Vervliet, Gedeputeerde; de heer Steven Ghysens, Provinciegriffier

Feitelijke en juridische gronden

- het provinciedecreet van 9 december 2005 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 42 en 57
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) van 15 mei 2009 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikel 2.2.18 §2, dat stelt dat het college van burgemeester en schepenen advies over de startnota vraagt aan de deputatie en dat het advies wordt uitgebracht binnen een termijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na de ontvangst van de adviesvraag
- het besluit van de Vlaamse regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen (uitvoeringsbesluit) van 17 februari 2017 en latere wijzigingen
- het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 februari 2004; en latere wijzigingen
- het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050', goedgekeurd door de deputatie op 7 april 2022
- de op 20 mei 2022 op het provinciehuis ontvangen startnota voor het gemeentelijk RUP 'Hotel Van der Valk Beveren' te Beveren

Beschrijving

Context

Op 20 mei 2022 ontvingen wij van de gemeente Beveren de startnota voor het gemeentelijk RUP 'Hotel Van der Valk Beveren' met de vraag hierover een advies uit te brengen. Overeenkomstig artikel 2.2.18 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verstuurt de deputatie haar advies binnen een termijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na de ontvangst van de adviesvraag. Voor de startnota voor het RUP 'Hotel Van der Valk Beveren' te Beveren eindigt de adviestermijn op 21 juli 2022.

Motivering

Planinhoud

Het hotel Van der Valk is historisch ontstaan in 1962 met 18 hotelkamers en een restaurant. Geleidelijk aan werden meer kamers en cottages toegevoegd. Vandaag is de hoofdactiviteit van Hotel Van der Valk te Beveren het uitbaten van een hotel met kamers voor tijdelijk verblijf en infrastructuur voor dit hotel zoals receptie, keuken, feestzalen, vergaderzalen en bijkomende accommodatie voor wellness. Op het terrein zijn ook verschillende parkings aanwezig.

Het plangebied situeert zich langs de Gentseweg 280 te Beveren en is gelegen ten westen van het centrum. Het gebied heeft een oppervlakte van ca 3.8 ha en wordt begrensd door de Gentseweg in het zuiden, het bedrijventerrein Doornpark in het westen en noorden en de woningen aan de Grote Heidestraat in het oosten.

Het hotel is vandaag echter niet gelegen in een correcte planologische bestemming. Het is deels gelegen in woongebied, bufferzone en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleinere en middelgrote bedrijven waardoor uitbreiden niet mogelijk is.

Het RUP 'Hotel Van der Valk' wordt o.a. opgemaakt in navolging van het voorwaardelijk planologisch attest van 2019. De eigenaar vroeg een planologisch attest aan voor enerzijds de bestemming van het hotel op de huidige locatie alsook voor de uitbreidingen op korte en lange termijn:

- Korte termijn (2020-2021)
 1. Een uitbreiding van de hotelactiviteit meer bepaald een uitbreiding over 3 tot - hoofdzakelijk 7 bouwlagen met in totaal 62 kamers
 2. Er worden geen bijkomende parkeerplaatsen voorzien
- Lange termijn (2025-2030)
 1. Ombouwen en uitbreiden van een deel van de bestaande accommodatie zodat een zaal ontstaat waar 800 personen (zittend) kunnen ondergebracht worden
 2. Voorzien van een parkeergelegenheid centraal op de site, deels ondergronds. De parking zal dan een capaciteit hebben van 350,450 of 500 parkeerplaatsen (t.o.v. de huidige 278 plaatsen) naargelang de resultaten van het MOBER

Op 17 december 2019 leverde de gemeenteraad een voorwaardelijk planologisch attest af. De gemeente bevestigt hiermee dat het hotel op deze locatie behouden kan blijven en op termijn kan uitbreiden zoals voorzien in het planologisch attest. De gemeente legt hierbij enkele specifieke randvoorwaarden op, namelijk:

- Er moet bijzondere aandacht zijn voor gans de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Er moet meer ingezet worden op fietsen en carpoolen. Tevens zou men moeten werken met parkeerwachters bij feesten
- De parkeergelegenheid moet op eigen terrein maximaal opgevangen worden
- De uitbreiding op korte termijn moet een landmark met architecturale ambitie zijn, dat is op deze locatie immers mogelijk
- Na de realisatie van de plannen op korte termijn moet aansluitend overgegaan worden tot de afbraak van de woning en de oprichting van het parkeergebouw alvorens gestart kan worden met de realisatie op lange termijn
- Het MOBER zal herzien moeten worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag bij afbraak woning en oprichten parkeergebouw
- De toegang voor leveringen langs de Grote Heidestraat kan enkel gerealiseerd worden, mits in acht name van flankerende maatregelen om overlast voor de burens tot een minimum te beperken.

Om concurrentieel en vernieuwend te blijven wenst het hotel mee te evolueren en zijn aanbod aan te passen aan toekomstige noden en cliënteel. Hiervoor heeft het hotel in november 2021 bijkomende noden en vragen geformuleerd om zijn infrastructuur en gebouwen aan te passen. Bovenop de aanvraag van het planologisch attest worden volgende alternatieven in dit voorliggend RUP onderzocht:

- Alternatief 1: Op korte termijn wenst men de buitenruimte van de wellness te verfraaien en beperkte bijkomende verharding aan te leggen. Dit houdt het wegnemen van de kinderspeeltuin in en het aanleggen van een (klein) buitenzwembad/spa en ligruimtes in een aantrekkelijke groene omgeving. De footprint van alternatief 1 bedraagt 280m². Deze zone ligt momenteel in bufferzone op het gewestplan.
- Alternatief 2: Op korte termijn wenst men aan de achterzijde van het restaurant een terras met gesloten overkapping te voorzien, waardoor 50 extra zitplaatsen gecreëerd kunnen worden voor zowel ontbijt als diner. Er wordt eveneens in de mogelijkheid voorzien om de buitenruimte van de wellness te kunnen bedienen via het restaurant. De footprint van alternatief 2 bedraagt 360m². Deze zone situeert zich momenteel in woonzone volgens het gewestplan
- Alternatief 3: Op korte termijn wenst men de ondergrondse parking op te richten onder de toekomstige uitbreiding van de zalen. Het planologisch attest voorziet een ondergrondse parking onder het midden van het plein. Bij dit alternatief kan de conciërgewoning aan de Gentseweg behouden blijven.

In februari 2022 dienden het hotel een 4^e alternatief in. Dit alternatief behoudt een wijziging in ten opzichte van alternatief 3.

- Alternatief 4:
 1. Men wenst het totaal aantal parkeerplaatsen deels ondergronds (onder de toekomstige uitbreiding van de feestzalen (alternatief 3)) en bovengronds op te richten. Hierdoor kunnen een aantal van de bestaande, vergunde parkeerplaatsen op het maaiveld behouden blijven.
 2. Men wenst uit te gaan van een max. 90% van het berekend aantal parkeerplaatsen, zijnde 405 parkeerplaatsen (i.p.v. 450). Deze 405 parkeerplaatsen worden als volgt gezien op het terrein:
 - 184 plaatsen onder de nieuwe uitbreiding van de feestzalen (2bouwlagen onder de zaal)
 - 221 plaatsen op het maaiveld, waarvan
 - 144 plaatsen rond het hotel (incl. vergroenen) = behoud van bestaande parkeerplaatsen
 - 32 parkeerplaatsen voor het personeel op de huidige locatie van de cottages
 - 45 parkeerplaatsen bij de nieuwe locatie van de cottages (15 voor gebruik van de cottages, 30 voor activiteiten van het hotel)
 3. De cottages verhuizen naar een nieuwe locatie op de hoek Gentseweg – Grote Heidestraat (=de plaats van de oostelijke parking). De oude locatie van de cottages wordt ingericht als groene parkeerplaats voor het personeel.

RUP Hotel Van der Valk wordt opgemaakt in navolging van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest van 2019. In 2020 werd al een omgevingsvergunning verleend voor de korte termijn, namelijk de uitbreiding (in het westen) van het hotel met 62 kamers. De nieuwe blok werd in het najaar van 2021 in gebruik genomen.

Het programma van de startnota voor het gemeentelijk RUP voorziet dan nog:

- Toekennen van gepaste planologische bestemming aan het gebied, waarbij de bestaande situatie bestendig wordt en de ontwikkelingsperspectieven (zoals voorzien in PA 2019)

mogelijk worden gemaakt. Ook de opgelegde randvoorwaarden bij aflevering van planologisch attest worden mee verwerkt

- Het voorzien van een gepaste (groen)buffer aan de rand van het terrein om te bufferen naar omliggende functies
- Opvangen van parkeerdruk op eigen terrein
- Zorgen voor een landschappelijke inpassing van het hotel en parking
- Zorgen voor een verkeersveilige ontsluiting van het gebied mede in functie van het fietsverkeer langs de fietssnelweg
- De bijkomende onderzoeken van de drie alternatieven (d.d. november 2021) en 4^e alternatief (februari 2022). Mogelijkheden in het RUP voorzien zodat deze 4 alternatieven ook gerealiseerd kunnen worden.

Planningscontext

Beveren is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Dit wil zeggen dat de provincie het kleinstedelijk gebied van Beveren moet afbakenen. Het planningsproces van de afbakening kleinstedelijk gebied Beveren is lopende.

Het plangebied is gelegen in het E17-netwerk volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen waarvoor o.a. gesteld wordt om voldoende ruimte te bieden om bijkomende ontwikkelingen op te vangen naast het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk. Verder wil men de regionale tewerkstelling op goed ontsloten plekken voorzien en koppelen aan centrale plaatsen. Specifiek voor het kleinstedelijk gebied Beveren is een woonfunctie weggelegd waarbij de ontwikkeling van de voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. De afbakening van het kleinstedelijk gebied is dus nog lopende maar wel wordt in het PRS gesteld dat de spoorlijn, stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Sint-Niklaas en Beveren, het woongebied Beveren-Melsele en de grote aaneengesloten openruimtegehelen aandachtspunten zijn.

Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' is in opmaak. Het voorontwerp werd reeds goedgekeurd en volgende doelstellingen worden informatief meegegeven bij dit advies Het voorontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' bestaat uit een Strategische Visie en 3 beleidskaders: 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte', 'Transitie naar een solidaire (be)leefomgeving' en 'Transitie naar een circulaire samenleving'.

De strategische visie gaat uit van enkele 'centrale waarden' die we voorop stellen voor de toekomst; waarden die onze samenleving en ruimte mee vorm geven en die voor ons allemaal van belang zijn.

Op basis van tendensen en uitdagingen, stellen we 4 strategische doelstellingen voorop om de centrale waarden in de toekomst te garanderen:

- Klimaatgezond zijn;
- Een duurzame maatschappelijke groei realiseren;
- Circulair en geïntegreerd denken en handelen;
- Het fysisch-natuurlijk systeem, de biodiversiteit en ecosysteemdiensten versterken.

Om deze doelstellingen te realiseren is een ommekeer in ons ruimtegebruik nodig. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze strategische visie richting 2050 draait om het herstellen van de ruimtelijke draagkracht en het evenwicht tussen open ruimte en bebouwde ruimte.

Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, namelijk de ommekeer in ons ruimtegebruik om de strategische doelstellingen te realiseren en zo de waarden te garanderen, wordt geconcretiseerd in vijf ruimtelijke principes:

- Principe 1: Gezonde ecosystemen en ecosysteemdiensten garanderen
- Principe 2: Nabijheid en bereikbaarheid versterken
- Principe 3: Meervoudig en intensief ruimtegebruik versterken
- Principe 4: Klimaatneutraal en klimaatbestendig inrichten
- Principe 5: Maatschappelijke betaalbaarheid verhogen:

De strategische doelstellingen en de ruimtelijke principes vormen de leidraad voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. In de drie beleidskaders worden operationele doelstellingen geformuleerd die enerzijds inspelen op de grote uitdagingen waar we nu mee worden geconfronteerd en anderzijds bijdragen tot het realiseren van de strategische doelstellingen. We zetten ruimte slim in om de vooropgestelde waarden veilig te stellen.

- Het beleidskader 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Robuuste open ruimtegehele
 - Sterk groenblauw netwerk
 - Robuustheid en veerkracht is overal
- Het beleidskader 'Transitie naar een aangename (be)leefomgeving' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Focus in een netwerk van kernen
 - Alles op de juiste plek
 - (Be)leefbare kernen
- Het beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Organiseren van ruimtegebruik op strategisch gelegen plekken
 - Transformatie in functie van een circulaire gebiedsontwikkeling
 - Circulariteit is overal
- Doorheen de 3 beleidskaders wordt uitwerking gegeven aan 3 transversale thema's :
 - Watersysteem: Transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
 - Energiesysteem: Transitie naar een duurzaam energiesysteem
 - Mobiliteitssysteem: Transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

Overeenstemming met het PRS, (ontwerp) PRUP's en direct werkende normen op provinciaal niveau

Dit advies toetst de startnota voor het gemeentelijk RUP aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, aan eventuele (ontwerp) provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (PRUP's) en aan eventuele direct werkende normen op provinciaal niveau.

De alternatieven die bovenop het planologisch attest (voornamelijk alternatieven 1,2 en 4) worden aangevuld in de startnota verzwaren het programma op vlak van verharde footprint door de grote bijkomende ruimte-inname en het verspreide van de parkeer-mogelijkheden op de site. De verhardingsgraad zal hierdoor sterk stijgen, wat toch nadelig is voor enerzijds klimaat (hitte, waterinfiltratie, vergroening, etc) maar anderzijds ook de kwaliteit van de omgeving en de beleving niet ten goede komt.

In de startnota wordt een eerste aanzet gedaan tot stedenbouwkundige voorschriften. In functie van inrichting en beheer wordt meegegeven dat minimaal 20% van het totale plangebied niet bebouwd en/of verhard mag worden, maar dat deze ruimte aangewend moet worden. Enkel 20% van 3.9 ha is bijzonder weinig. In het verder uitwerken van het RUP dient toch meer aandacht te worden

geschonken aan onverharde ruimte om zo de waterinfiltratie te bevorderen, maar ook de omgevingskwaliteit te verhogen.

Voor de effecten op vlak van mobiliteit wordt verwezen naar het MOBER dat werd opgemaakt op 15 mei 2019 in kader van het planologisch attest. Voor de extra alternatieven (d.d. november 2021 en februari 2022) wordt in de startnota een toevoeging voorzien. Er wordt geconcludeerd dat de drie extra alternatieven(d.d. november 2021): verfraaien buitenruimte wellness en bijkomende verharding, aanleggen terras met overkapping aan achterzijde restaurant en het aanleggen van ondergrondse parking onder toekomstige uitbreiding zalen/hotelgebouw; geen bijkomende effecten op vlak van mobiliteit met zich zullen meebrengen.

Het 4^e alternatief (d.d. februari 2022): het voorzien van 405 parkeerplaatsen ipv. 450, opvangen van de parkeervraag deels bovengronds en deel ondergronds, verplaatsen van cottages naar de straatzijde en omzetten locatie oude cottages naar groene parking zal ook geen bijkomende effecten op vlak van mobiliteit zal veroorzaken.

In het kader van het provinciaal RUP voor Westakkers werd ook een MOBER opgemaakt, die evenwel de bestaande en gekende nieuwe ontwikkelingen tussen de Passtraat te Sint-Niklaas en Vijfstraten te Beveren mee in rekening heeft gebracht. Hierbij was ook gemeente Beveren via dienst mobiliteit betrokken. De resultaten van de MOBER Westakkers geven aan dat met de huidige verkeersconfiguratie langsheen de N70 het niet mogelijk is om alle voorziene projecten uit te voeren zoals men voor ogen heeft. Onder voorziene projecten vallen in het MOBER o.a. bedrijventerreinen Heidebaan-noord (SN), De Jonghestraat – Heihoek (SN), Doornpark (B) en Beverpark (B), nieuwe woonontwikkelingen Zonneken (SN) en Grote Heide (B) en de mogelijke herbestemming van het militair domein Westakkers (B), naast de vele kleine en grotere individuele en particuliere (woon)projecten langsheen en nabij de N70. De realisatie van al deze projecten leidt tot congestie en verzadiging voornamelijk ter hoogte van de ovonde De Ster en in mindere mate aan de rotonde Kwakkelhoek en de wegsegmenten voor deze punten. Gezien in het MOBER van 2019 maar in zekere zin rekening werd gehouden met een aantal grotere omliggende projecten, kan men concluderen dat er in zekere mate een vertekend beeld is van de verkeerssituatie op de N70. Ondanks het feit dat voor een aantal van deze projecten het programma waarmee rekening gehouden werd in de MOBER van Westakkers niet meer actueel is, kan niet voorbijgegaan worden aan de gestelde mobiliteitsproblematiek ter hoogte van de N70. Het is dus aangewezen om in de vervolgstappen van RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren dan ook rekening te houden met effecten op vlak van mobiliteit door de constante transformatie van de nabije omgeving.

Algemeen kan ook gesteld worden dat er voornamelijk aandacht aan auto en autoparkeerplaatsen worden geschonken. Het aanleggen van vernieuwde fietsstalplaatsen voor allerhande (elektrische) fietsen zou toch een focus moeten zijn om zo duurzame verplaatsingen bij zowel werknemers als gasten van de feestzaal te promoten.

Het bestendigen van een bestaande en vergunde hotelaccommodatie die functioneert op kleinstedelijk niveau is vanuit de beleidsopties van het PRS aanvaardbaar mits de site deel zal uitmaken van het kleinstedelijk gebied. Dit aspect dient verder uitgeklaard te worden in het kader van het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Beveren.

Voor wat betreft de uitbreidingsvragen bovenop de opties uit het planologisch attest dient ook rekening gehouden te worden met bovenstaande bemerkingen, en in het bijzonder met de mobiliteitsproblematiek ter hoogte van de N70.

Vanuit Dienst Integraal Waterbeleid kwamen volgende opmerkingen:

1. Gerangschikte waterlopen

De gerangschikte waterloop (OS115, 2de categorie) grenst ten westen aan het plangebied.

De dienst Integraal Waterbeleid vraagt om het tracé van de waterloop via een indicatieve overdruk op het grafisch plan aan te duiden. Op die manier wordt duidelijk gemaakt dat de ruimte in de onmiddellijke omgeving van de waterloop een specifieke invulling dient te krijgen die compatibel dient te zijn met de aanwezigheid van de waterloop. Het tracé is indicatief om eventuele (al dan niet natuurlijke) verplaatsingen van de waterloop niet te hypothekeren. Waterlopen vormen immers functionele verbindingen i.k.v. waterafvoer en -bevoorrading en i.k.v. ecologie en landschap. De toekomstige inrichting mag het onderhoud van de waterloop niet belemmeren. Op pagina 78/79 van de startnota werden een aantal syntheseschetsen gemaakt met o.a. inrichting van een groenbuffer langs de waterloop met beplanting binnen de 5m-zone langs de waterloop. Verder in de tekst staat op pagina 83 de zone voor onderhoudsstrook waterloop (overdruk) vermeld. Deze strook is bouwvrij maar ook de inrichting van de groenbuffer (overdruk) moet voldoen aan ondervermelde voorwaarden.

Langs de waterloop bevindt zich een 5 meterzone voor erfdienstbaarheden. Deze strook begint landinwaarts vanaf de uiterste boord van de waterloop waar het talud eindigt. De inrichting van deze strook moet compatibel zijn met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop met een rups- of bandenkraan. Dit houdt het volgende in:

- bijkomende gebouwen in de 5 meterzone zijn verboden, alsook andere in de bodem verankerde constructies (tuinhuisjes, schommels, ...);
- de 5 meterzone mag niet worden opgehoogd;
- het maaisel en de niet-verontreinigde ruimingspecie kan binnen de 5 meterzone gedeponeed worden. De waterloopbeheerder heeft geen enkele verplichting deze specie verder te behandelen;
- opritten en verharde paden langs de waterloop in de 5 meterzone kunnen toegelaten worden indien in dezelfde 5m-strook een graszone aanwezig is van minstens 3 m te rekenen vanaf de kruin van de waterloop landinwaarts voor het deponeren van maaisel en niet-verontreinigde ruimingspecie. De oprit moet ook zo worden aangelegd dat deze overrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton;
- personeelsleden van de waterloopbeheerder of personen die in zijn opdracht werken uitvoeren, hebben er een recht van doorgang en mogen er materialen en werktuigen plaatsen om werken aan de waterloop uit te voeren;
- er worden bij voorkeur geen omheiningen geplaatst. Indien dit om veiligheidsredenen toch nodig wordt geacht, moet deze omheining geplaatst worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m vanaf de kruin van de oever en mag ze niet hoger zijn dan 1,5 m;
- dwarsafsluitingen mogen de toegang tot de strook niet belemmeren en moeten daarom gemakkelijk wegneembaar en terugplaatsbaar zijn of voorzien zijn van een poort;
- bomen moeten minstens op 0,75 m en maximum op 1 m van de taludinsteek en op een tussenafstand van minstens 10 m worden geplant.

Deze voorwaarden zijn gebaseerd op de Wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, het Koninklijk besluit van 5 augustus 1970 houdende algemeen politiereglement van de onbevaarbare waterlopen, het provinciaal reglement van 27 mei 1955 en het Decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juni 2003.

2. Overstromingsgevoeligheid

Het projectgebied bevindt zich volgens de overstromingskaarten niet in mogelijk, effectief overstromingsgevoelig gebied, recent overstroomd gebied en niet in een risicozone voor overstroming.

3. Verdere ontwikkelingen – aanleg verharde oppervlaktes

In de nota staat op pagina 102 vermeld bij de effectenbespreking kwantiteit dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten,

De tekst dient op pagina 102 aangevuld te worden met het volgende:

Door de dienst Integraal Waterbeleid wordt aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m², bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze 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://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/waterlopen/watertoets.html>)

Dit advies doet geen uitspraken over de overeenstemming van de startnota voor het gemeentelijk RUP met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), (ontwerp) gewestelijke RUP's, direct werkende normen op gewestelijk niveau, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en direct werkende normen op gemeentelijk niveau. Het is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en schepenen om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau te bewaken. Ook de naleving van de juridische vormvereisten behoort tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Besluit

Artikel 1

De startnota voor het gemeentelijk RUP 'Hotel Van der Valk Beveren' te Beveren wordt gunstig geadviseerd mits rekening gehouden wordt met de gemaakte opmerkingen.

Artikel 2

Een afschrift van dit besluit zal voor verder gevolg worden opgeladen in het digitale platform, zoals beschreven in artikel 7 van het uitvoeringsbesluit.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,
Steven Ghysens

de Gouverneur-Voorzitter,
Carina Van Caeter

Sam Haccour
District Manager

NMBS-Stations
Head of Exploitation & Constr. Area St. 90-26
B-ST.N
Koningin Fabiolalaan 190
9000 Gent

www.nmbs.be

Gemeente Beveren
Dienst Ruimtelijke Ordening

Gravenplein 8
9120 Beveren

Contact
gebouwen.terreinen@belgiantrain.be

Onze referentie
22.RUP.22 Beveren
Uw referentie
RUP_46003_214_00031_00001

Brussel, 08/07/2022

Betreft: Bericht betreffende de adviesaanvraag over de startnota van het Ruimtelijk uitvoeringsplan Hotel Van der Valk te Beveren.

Geachte,

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en geeft hiervoor positief advies.

Met vriendelijke groeten,

Sam Haccour
Head of Exploitation & Constr. Area St.



Arenbergstraat 5
1000 BRUSSEL
T +32 (0) 209 45 11
www.sport.vlaanderen

Gemeente Beveren
t.a.v. het college van burgemeester en
schepenen
Stationsstraat 2
9120 BEVEREN

Vragen naar	Telefoonnummer	Bijlage(n)	Datum
Sarah Denys omgeving@sport.vlaanderen	02/209.46.01	x	12/07/2022

Betreft: Startnota RUP 'Hotel Van der Valk' te Beveren

Geacht college,

We hebben uw adviesvraag aangaande de startnota voor het RUP 'Hotel van der Valk' te Beveren goed ontvangen.

Wij stellen vast dat:

- ✓ deze startnota wordt opgemaakt in functie van het voorwaardelijk gunstig planologisch attest van 2019;
- ✓ intussen al een omgevingsvergunning werd verleend voor de uitwerking van de korte termijn planning beschreven in het eerdere planologisch attest;
- ✓ dit RUP zowel een bestendiging van de huidige situatie tot doel heeft als de toekomstige uitbreidingen op korte en lange termijn (zoals beschreven in het planologisch attest);
- ✓ de startnota grondig werd uitgewerkt, inclusief de ruimtelijke concepten en een visie op het plangebied en de verschillende alternatieven die stapsgewijs aan het dossier werden toegevoegd;
- ✓ deze startnota ook een screening van de milieueffecten bevat, waaruit blijkt dat er geen plan-MER dient te worden opgemaakt;
- ✓ reeds een grafisch plan en een ruimtebalans is opgesteld;
- ✓ de hele site komt te liggen in een zone voor hotel en aanverwante activiteiten (woongebied);
- ✓ een aantal overdrukzones zijn voorzien, namelijk: een groene bufferstrook, halfondergrondse parking, een landmark, een zone voor onderhoudstrook waterloop en aanduidingen 'toegangen voor gemotoriseerd verkeer';
- ✓ ten noorden een sportsite aan het plangebied grenst, met 2 volwaardige voetbalvelden en 2 trapvelden.



Advies

Wij hebben geen opmerkingen bij deze startnota.

We wensen wel verder op de hoogte gehouden te worden van het planningsproces.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kan u contact opnemen met Sarah Denys of Francis Pepermans: 02 209 46 01 of via omgeving@sport.vlaanderen

Met vriendelijke groeten,

I.o.

Diederik Van Briel,
Afdelingshoofd afdeling Sportinfrastructuur

TOERISMEVLAANDEREN

Vlaamse overheid

Grasmarkt 61
1000 BRUSSEL
T 02 504 03 00
IBAN BE03 3751 1172 5184
BIC BBRUBEBB
btw BE 0225 944 375
www.toerismevlaanderen.be

College van Burgemeester en Schepenen
Beveren

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Plaats	Datum
Contactpersoon	RUP_46003_214_00031_00001	Brussel	
Mia Lammens	E-mail Mia.lammens@toerismevlaanderen.be	Telefoonnummer 02 504 03 83	

Startnota RUP 'Hotel Van der Valk'

Geachte

Toerisme Vlaanderen heeft de startnota van het gemeentelijk RUP 'Hotel van der Valk' doorgenomen en heeft slechts enkele opmerkingen. We gaan akkoord met deze nota onder voorwaarden.

BEREIKBAARHEID VAN HET HOTEL MET HET OPENBAAR VERVOER

Wij hebben geen zicht op de vraag naar hotelkamers en vergaderinfrastructuur op deze locatie. We gaan er dan ook van uit dat de uitbaters, naar aanleiding van het planologisch attest, een grondig marktonderzoek op dit vlak hebben gedaan. Door een vergaderzaal van 800 plaatsen te voorzien, verder opdeelbaar in 4 stukken, wordt de vergader- en congresscapaciteit van deze locatie enorm verhoogd. Het hotel neemt momenteel al een belangrijke functie op in het aanbieden van overnachtingsplaatsen en locaties voor congres- en vergaderfaciliteiten voor bedrijven uit de haven en in de ruime regio. Toch is deze locatie enkel goed bereikbaar met de auto (slechts in beperkte mate met het OV). Vergader- en expo-infrastructuur, van dergelijke grootteorde, ligt bij voorkeur in een stedelijk gebied met een vlotte (internationale) verbinding met het openbaar vervoer. Op vandaag zijn er in steden zoals Antwerpen en Gent al voorzieningen voor grote congressen en expo-hallen. Indien de vraag naar dit type infrastructuur in de regio (en vanuit de haven) voldoende groot is, lijkt het ons aangewezen dat de bereikbaarheid via het openbaar vervoer van deze locatie verbeterd moet worden.

Advies: Toerisme Vlaanderen stelt dat, indien de vergader- en expo-infrastructuur op deze locatie vergroot wordt, dit best gepaard gaat met het verbeteren van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer van deze locatie.

PARKEERNOOD

In de nota worden verschillende parkeernoden aangegeven. De ene keer gaat het om minimaal 450 parkeerplaatsen, dan toch een voorkeur van 500 parkeerplaatsen en vervolgens om een parkeernood van 405 parkeerplaatsen (na herziening en gebruik van de nieuwe kengetallen).

Gezien de voorschriften van het plan hierop afgestemd worden, lijkt het

TOERISMEVLAANDEREN

ons nuttig eenduidig te bepalen wat het maximum aantal parkeerplaatsen zal zijn. Een minimum opleggen kan ook, gezien ze hun parkeerplaatsen op het terrein moeten voorzien, maar tegelijkertijd zou het kunnen dat er minder parking nodig is omdat men de bezoekers en het personeel ook dient te stimuleren op een duurzame manier (OV of fiets) naar deze locatie te komen. Is het dan niet vreemd om een minimum van 450 plaatsen op te leggen in de stedenbouwkundige voorschriften (eerste aanzet), zeker gezien in het laatste scenario maar 405 parkeerplaatsen moeten voorzien worden.

Advies: Toerisme Vlaanderen vraagt om duidelijk aan te geven hoeveel parkeerplaatsen hier maximum mogen voorzien worden en stelt zich de vraag of er ook een minimum moet aangegeven worden. Indien dit toch gedaan wordt, lijkt ons dit lager dan 450 plaatsen te moeten liggen.

ZONE VOOR HOTEL EN AANVERWANTE ACTIVITEITEN

‘De zone is bestemd voor het uitbaten van toeristische faciliteiten zoals Bed&Breakfast, gastenkamers, hotel, cottages voor kort verblijf en dergelijke.’

Is het de bedoeling dat hier op termijn eventueel ook andere vormen van toeristisch verblijf worden toegelaten? Zoals een gastenkamer? Indien hier enkel een kamergebonden toeristisch logies onder de vorm van een hotel wordt toegelaten, dan stellen we voor dit ook zo te benoemen. Dat is duidelijk en kan niet tot verwarring leiden. In het andere geval kan er gesproken worden van ‘kamergebonden toeristisch logies’ zoals gastenkamers, kleinschalige vakantiewoningen, ... Dan kunnen er ook andere vormen dan een hotel ingericht worden op deze locatie. Dit kan volgens ons ook. We vermoeden dat het niet de bedoeling is om hier ooit een soort van kampeerterrein toe te laten, vandaar het voorstel om van kamergebonden toeristische logies te spreken.

Advies: Toerisme Vlaanderen stelt voor om in de stedenbouwkundige voorschriften te spreken van ‘kamergebonden toeristisch logies’ al dan niet met de specifieke vorm erbij. In dit geval zou dit hotel zijn.

Vriendelijke groeten

Mia Lammens
Adviseur Ruimte

13.4. MOBER (2023)



MOBER RUP Hotel Beveren
Versie 2

November 2023

opgemaakt door

Dhr. Valère Ceysens architect – verkeerskundige
Schanstraat 66
3550 Heusden – Zolder

1	VOORWOORD	7
2	INLEIDING	8
2.1	AANLEIDING	8
2.2	PROBLEEMSTELLING	8
2.3	DOELSTELLING	8
3	ANALYSE	9
3.1	SITUERING PROJECTGEBIED	9
3.1.1	MACRONIVEAU	9
3.1.2	MESONIVEAU	10
3.1.3	MICRONIVEAU	11
4	PROGRAMMA	12
5	PLANNINGSCONTEXT	14
5.1	JURIDISCHE PLANNINGSCONTEXT	14
5.1.1	GEWESTPLAN	14
5.1.2	BPA - RUP	14
5.2	RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	15
5.2.1	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)	15
5.2.2	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE OOST-VLAANDEREN	19
5.3	BELEIDSPLAN RUIMTE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN (IN OPMAAK)	25
5.4	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEVEREN	27
5.4.1	INFORMATIE GEDEELTE BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR	27
5.4.2	RICHTINGGEVEND GEDEELTE	28
5.4.3	DEELRUIMTE STEDELIJKE HOOFDRUIMTE BEVEREN-MELSELE	30
5.5	VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	31
5.5.1	OPENBAAR VERVOERSNETWERK	31

5.5.2	FIETSNETWERKEN	32
5.5.3	REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO ANTWERPEN	35
5.5.4	MOBILITEITSPLAN BEVEREN	41
5.5.5	MOBER WESTAKKERS (2017)	43

6 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL **52**

6.1	AANWEZIGE VERKEERSNETWERKEN	52
6.1.1	AUTO	52
6.1.2	OPENBAAR VERVOER	56
6.1.3	FIETS	57
6.1.4	TE VOET	58
6.2	GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN	59
6.2.1	HUIDIG GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN	59
6.2.2	EVALUATIE KRUISPUNT GENTSEWEG – N70	64
6.2.3	CONCLUSIE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	65
6.3	GEBRUIK AANBOD HOTEL BEVEREN	65

7 MOBILITEITSPROFIEL - RAMING VAN DE VERKEERSGENERATIE **66**

7.1	HET PROJECT	66
7.1.1	AARD EN OMVANG	66
7.1.2	DOELSTELLING	68
7.2	KENCIJFERS	74
7.2.1	BEZETTINGSGRAAD	74
7.2.2	MODAL SPLIT	77
7.2.3	TRENDVOLGEND OF STUREND	80
7.3	VERKEERSGENERATIE - HUIDIGE SITUATIE	81
7.3.1	HUIDIGE SITUATIE - WERKNEMERS	82
7.3.2	HUIDIGE SITUATIE - BEZOEKERS – WEEKDAG	84
7.3.3	HUIDIGE SITUATIE BEZOEKERS – WEEKENDDAG	87
7.4	VERKEERSGENERATIE - KORTE TERMIJN (2030)	90
7.4.1	WERKNEMERS	92

7.4.2	KORTE TERMIJN - WEKELIJKS EVENEMENT	96
7.4.3	KORTE TERMIJN - MAANDELIJKS EVENEMENT	102
7.4.4	KORTE TERMIJN - TRIMESTRIEEL EVENEMENT	108
7.5	TOEDELING VAN HET VERKEER OVER HET NETWERK	114
7.5.1	HUIDIGE SITUATIE	114
7.6	VERKEERSINTENSITEITEN N70 - KORTE TERMIJN (2030)	120
7.6.1	MOBER WESTAKKERS	120
7.6.2	ONTWIKKELINGEN GROTE HEIDE	121
7.6.3	VERVOERREGIO	122
7.7	EFFECTEN ONTWIKKELING HOTEL BEVEREN & GROTE HEIDE	123
7.7.1	WEKELIJKSE EVENEMENT	123
7.7.2	MAANDELIJKS EVENEMENT	132
7.7.3	TRIMESTRIEEL EVENEMENT	141
7.7.4	OVERZICHT EVOLUTIE BELASTING KRUISPUNT N70 X GENTSEWEG	150
8	CONFRONTATIE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL EN MOBILITEITSPROFIEL	155
8.1	AANNAMES OVERIGE ONTWIKKELINGEN RELEVANT VOOR HET PROJECTGEBIED	155
8.2	EFFECTEN TEN GEVOLGE VAN BIJKOMENDE VERKEERSGENERATIE	156
8.2.1	EVOLUTIE BELASTING KRUISPUNT GENTSEWEG – N70	156
8.2.2	EVOLUTIE BELASTING N70 & GENTSEWEG	157
8.3	CONCLUSIE	160
8.3.1	AFWEGINGSKADER	160
8.4	BESLUIT VERKEERSBELASTING WEGEN	162
9	MILDERENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	163
9.1	MILDERENDE MAATREGELEN – ALGEMEEN	163
9.2	MILDERENDE MAATREGELEN – INFRASTRUCTUREEL & VERKEERSTECHNISCH	165
9.2.1	ONTSLUITING HOTEL BEVEREN	165
9.2.2	CIRCULATIE EN PARKEERORGANISATIE HOTEL BEVEREN	165
9.2.3	RECHTSTREEKSE ONTSLUITING DOORNPARK NAAR N70 MET NIEUWE TOEGANGSWEG	166
9.2.4	AANSLUITING OP DE FIETSSNELWEG	166

9.3	FLANKERENDE MAATREGELEN	166
10	<u>SENSITIVITEITSTOETS</u>	167
10.1	MODAL SPLIT	167
10.2	UITBREIDING HOTEL	168
11	<u>BESLUIT</u>	170
12	<u>BIJLAGEN</u>	171
12.1	VERKEERSTELLINGEN N70 x GENTSEWEG	171
12.2	VERKEERSTELLINGEN GENTSEWEG x GROTE HEIDESTRAAT	172

1 Voorwoord

De gemeente Beveren stelt een RUP voor de terreinen en activiteiten van Hotel Beveren. De gemeente Beveren heeft op 19 december 2019 een planologisch attest verleent aan Hotel Beveren waarin de ontwikkelingen op korte en lange termijn zijn beschreven. De ontwikkelingen op korte termijn, zijnde de uitbreiding van het hotel met 62 kamers is in 2021 opgeleverd en in 2022 officieel geopend. Voor de ontwikkelingen op korte en lange termijn dient de gemeente een RUP op te stellen.

De gemeente wenst bij het opstellen van het RUP een goed beeld te krijgen op de mobiliteit van de activiteiten van Hotel Beveren met focus op de mobiliteit bij het realiseren van de ontwikkeling van een zalencomplex waar het mogelijk is om 800 personen te ontvangen.

Om het project te kunnen kaderen wordt in het **inleidend hoofdstuk 2** een korte beschrijving gegeven van het project en het doel van deze MOBER. In het volgende **hoofdstuk 3** wordt vervolgens de projectzone geanalyseerd, met bijzondere aandacht voor de **situering**, het **ruimtelijk programma** en de **planningscontext** worden in **hoofdstuk 4 en 5** behandeld. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 6** het **bereikbaarheidsprofiel** geschetst. Hierbij wordt bekeken hoe de site toegankelijk is voor diverse vervoersmodi (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet).

Hoofdstuk 7 bespreekt het mobiliteitsprofiel. Er wordt bepaald welke verkeersgeneratie er kan verwacht worden voor de geplande ontwikkelingen en hoe de verkeersstromen verspreid worden in de omgeving.

Uiteindelijk wordt het bereikbaarheidsprofiel van de locatie vergeleken met het mobiliteitsprofiel en worden de **mobiliteitseffecten (hoofdstuk 8)** ingeschat. Daarna worden er nog een aantal maatregelen geformuleerd (**hoofdstuk 9**) en wordt een **sensitiviteitstoets (hoofdstuk 10)** opgenomen om in te schatten wat de effecten zouden zijn indien één of enkele aannames anders worden in geschat.

Tot slot worden in **hoofdstuk 11** de **eindconclusies** opgenomen.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Hotel Van der Valk plant conform de omschrijving van het planologisch attest de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend). De gemeente maakt n.a.v. het goedkeuren van het planologisch attest een RUP op en wenst i.f.v. de opmaak van het RUP dat de mobiliteit onderzocht wordt a.d.h.v. een MOBER.

2.2 Probleemstelling

Bij de realisatie van de ontwikkelingen zal extra verkeer gegenereerd worden op de omliggende wegen en zullen de bijkomende gasten en bezoekers een parkeerbehoefte creëren. De gemeente wenst de effecten van de mobiliteit onderzocht te hebben en wil nagaan of in het RUP elementen uit de MOBER dienen opgenomen te worden.

2.3 Doelstelling

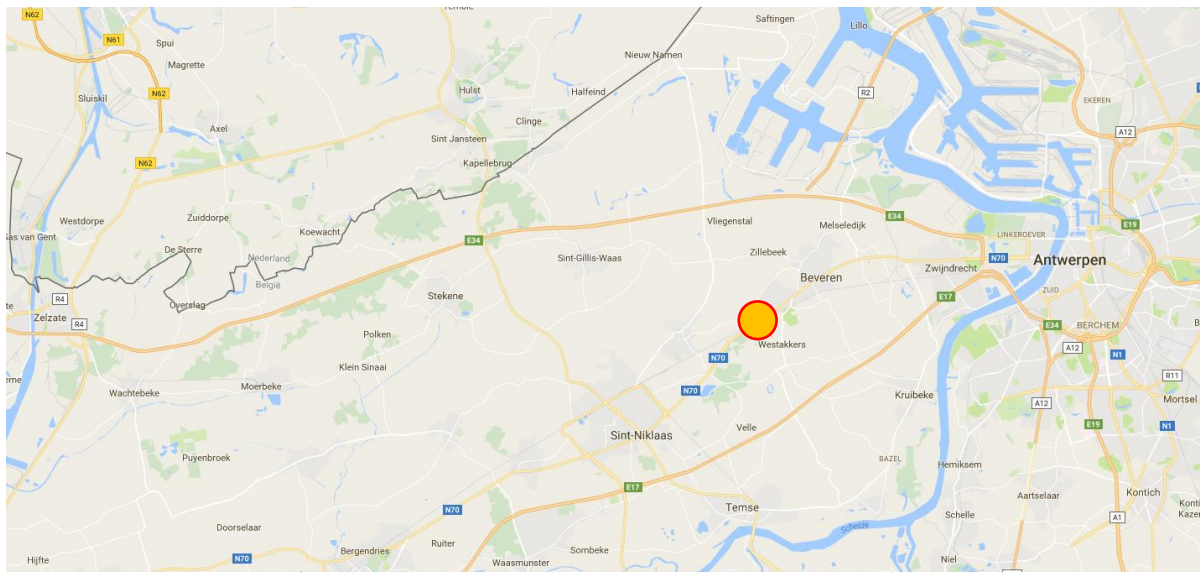
In dit rapport worden de mobiliteitseffecten beschreven, alsook de mogelijke maatregelen die genomen worden om de eventuele verkeershinder zoveel mogelijk te beperken. In dit rapport is beschreven wat de effecten zijn op verkeerskundig vlak.

3 Analyse

3.1 Situering projectgebied

3.1.1 Macroniveau

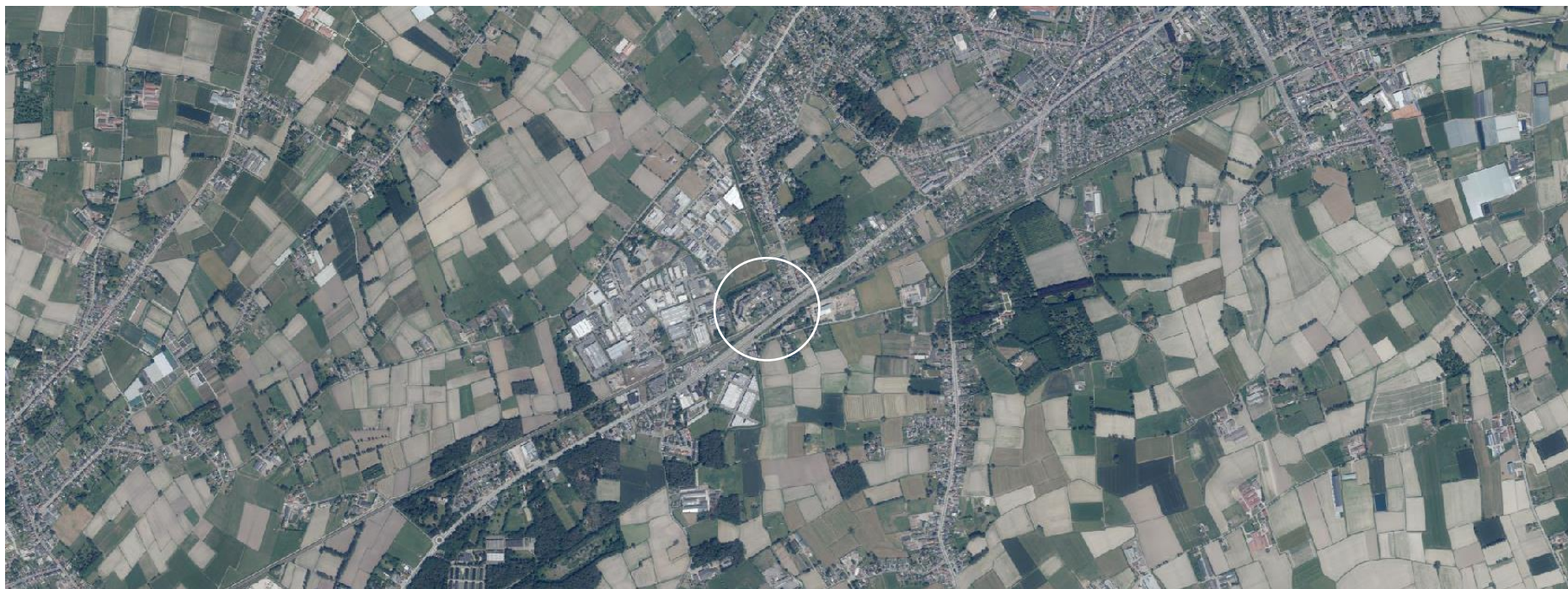
De site is gelegen in de gemeente Beveren (provincie Oost-Vlaanderen). Het verkeer op macroniveau situeert zich op de R1-Ring van Antwerpen, de E34 Zeebrugge – Antwerpen en de E17 Antwerpen – Gent. Vanaf deze verkeersstructuur kan de N70 bereikt worden.



Figuur 1: situering op macroniveau (bron: maps.google.be)

3.1.2 Mesoniveau

De projectsite is gelegen ten westen van het centrum van Beveren, nabij de N70, die op mesoniveau de verbinding verzorgt tussen Beveren en Sint-Niklaas. Ten zuidwesten van de projectsite ligt spoorweg 59 Antwerpen-Gent.



Figuur 2: situering op mesoniveau (bron: Geopunt, middenschalige orthofoto 2021)

3.1.3 Microniveau

De projectsite wordt ontsloten door de Gentseweg (het oude tracé van de verbinding Antwerpen – Gent, de huidige N70) die aan de zijde van Beveren aansluit op de N70.



Figuur 3: situering op microniveau (bron: Geopunt middenschalige orthofoto 2021)

4 Programma

Hotel Beveren plant cf. het planologisch attest:

- de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend) in het verbouwde deel.
- het optimaliseren van het parkeeraanbod op de percelen sectie C, nr(s) 1384W en 1384X en delen van de percelen sectie C, nr(s) 1384V, 1387E en 1376D.

Functie	Huidige situatie		uitbreiding op korte termijn	
	Opp. in m ²	Aantal	Opp. in m ²	Aantal
Hotelkamers + toebehoren	9008	202	9008	202
Restaurant + sushi bar	2050		2050	
Feest- en vergaderzalen + toebehoren ¹	4628,60		4849,60	
Wellness en zwembad	711		711	
Administratie en receptie	934.50		934.50	
totaal	17312,1		17533,10	

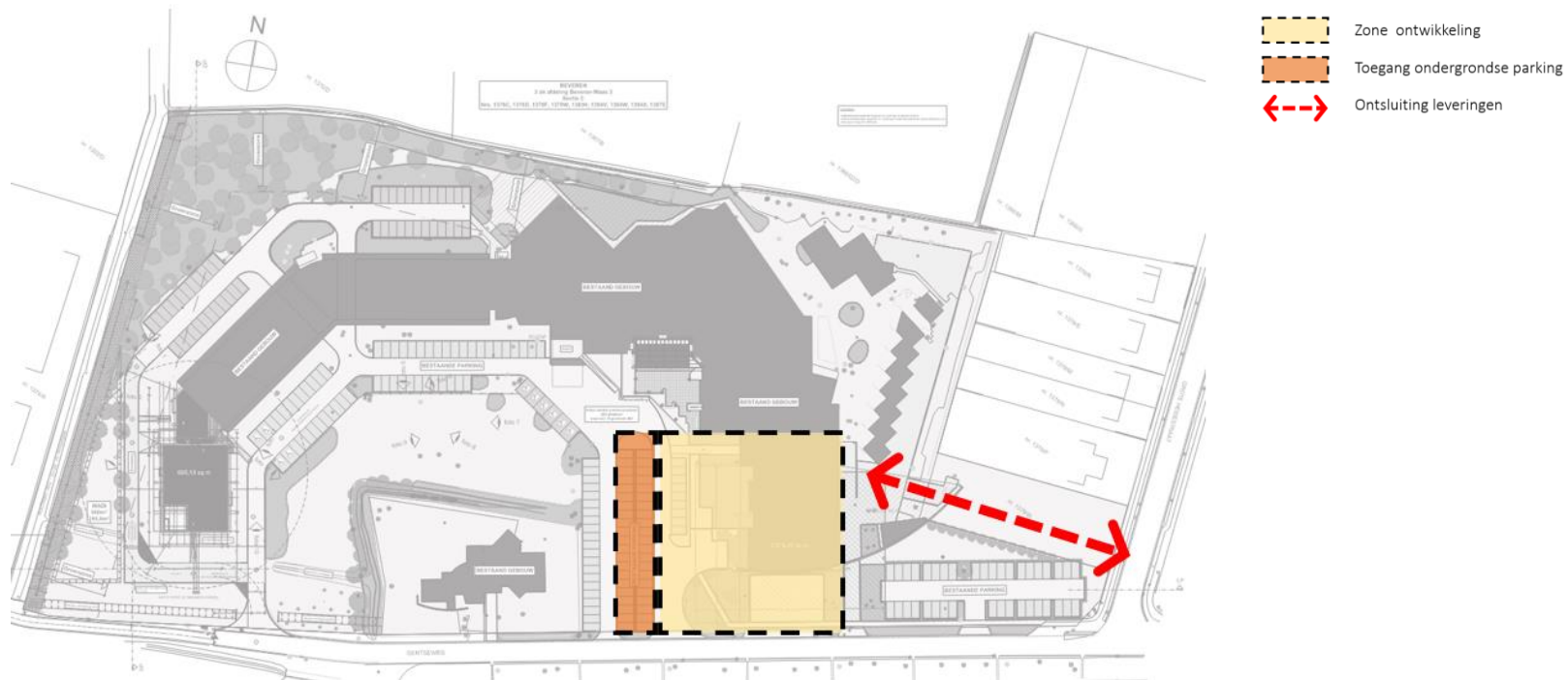
Tabel 1: Voorziene functies

Aanbod parking - aantallen	Huidige situatie	Korte termijn
Fietsstalling – open lucht	40	100
Fietsstalling – overdekt en afgesloten	60	60
Autoparking	290	368 ²
Autobusparking	4	4

Tabel 2: Voorzien aantal fietsstallingen en parkeerplaatsen

¹ Gangen, coffee corners, ed. inbegrepen

² Zie hoofdstuk 7.1.2.4 mogelijke evolutie parkeeraanbod



Figuur 4: overzicht project – korte termijn

Er van uitgaande dat het project enkel impact heeft op de plaats waar het op terrein gelegen is, heeft de realisatie van het zalencomplex en gewijzigde ontsluiting van Hotel Beveren tot gevolg dat 106 bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. In de ondergrondse parking die in de kelder van het project gerealiseerd worden kunnen 184 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De nog aanwezige parkeerplaatsen op terrein samen met het aantal ondergrondse parkeerplaatsen geven 368 parkeerplaatsen. In hoofdstuk 7.1. Aard / doelstelling / omvang van het project wordt verder ingegaan op het mogelijke aantal parkeerplaatsen in relatie tot toekomstige evoluties.

5 Planningscontext

5.1 Juridische planningscontext

5.1.1 Gewestplan

De activiteit is gelegen in het bij Koninklijk Besluit d.d. 7/11/1978 vastgestelde gewestplan "Sint-Niklaas - Lokeren" en ligt overlappend in volgende zones: woongebied, bufferzone en zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Zie figuur hieronder.



Figuur 5: situering op gewestplan

5.1.2 BPA - RUP

Er is geen BPA noch RUP van toepassing op de projectsite. De gemeente is bezig met de opmaak van een RUP voor de activiteiten van Hotel Beveren.

5.2 Ruimtelijke planningscontext

Op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau worden in ruimtelijke structuurplannen uitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke structuur vanuit een geïntegreerde benadering. Deze uitspraken binnen de diverse structuurplannen zijn van belang en vormen het uitgangspunt voor de genomen planopties.

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

Zowel de Vlaamse regering als provincie Oost-Vlaanderen werken aan een nieuwe, actuele visie over onze ruimte op lange termijn werken. Deze nieuwe visie zal opgenomen worden in een ruimtelijk beleidsplan. Deze beleidsplannen zullen de ruimtelijke structuurplannen vervangen. Deze beleidsplannen zijn nog in opmaak.

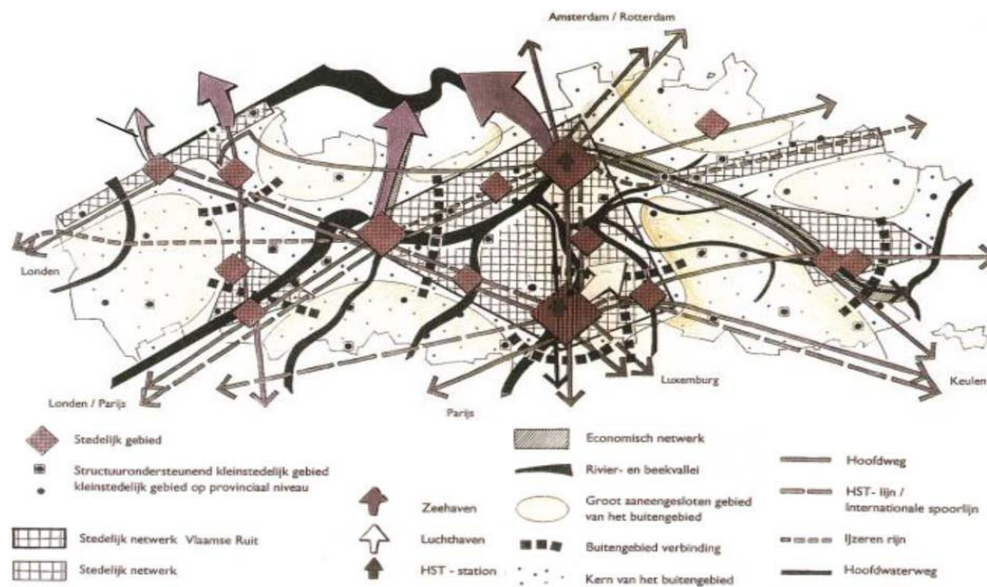
5.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kort kan worden samengevat met de metafoor: 'Vlaanderen, open en stedelijk'. Concreet betekent dit het beschermen van de open ruimte, het tegengaan van de versnippering en het beter scheiden van de open ruimte en de stedelijke gebieden. Daarom wordt het principe van de gedeconcentreerde bundeling nagestreefd, wat neerkomt op een selectieve concentratie van de groei van het wonen, van het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

1. de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
2. het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
3. het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
4. 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 vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze vier structuurbepalende componenten (stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren) de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt ruimtelijk geconcretiseerd door vier onderling samenhangende principes: de gedeconcentreerde bundeling; het ruimtelijk structurerend fysisch systeem; de infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten; de poorten als motor voor ontwikkeling.



5.2.1.1 Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. Binnen het RSV wordt vanuit het streven naar openheid en stedelijkheid de ruimte opgedeeld in delen met een stedelijke karakter (stedelijke gebieden) en delen met een buitengebied karakter.

Op basis van de stedelijke uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau wordt beleidsmatig onderscheid gemaakt in vier categorieën van stedelijke gebieden:

- grootstedelijke gebieden;
- regionaalstedelijke gebieden;
- structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden;
- kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen de vier categorieën van stedelijke gebieden situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en het kwalitatieve vlak.

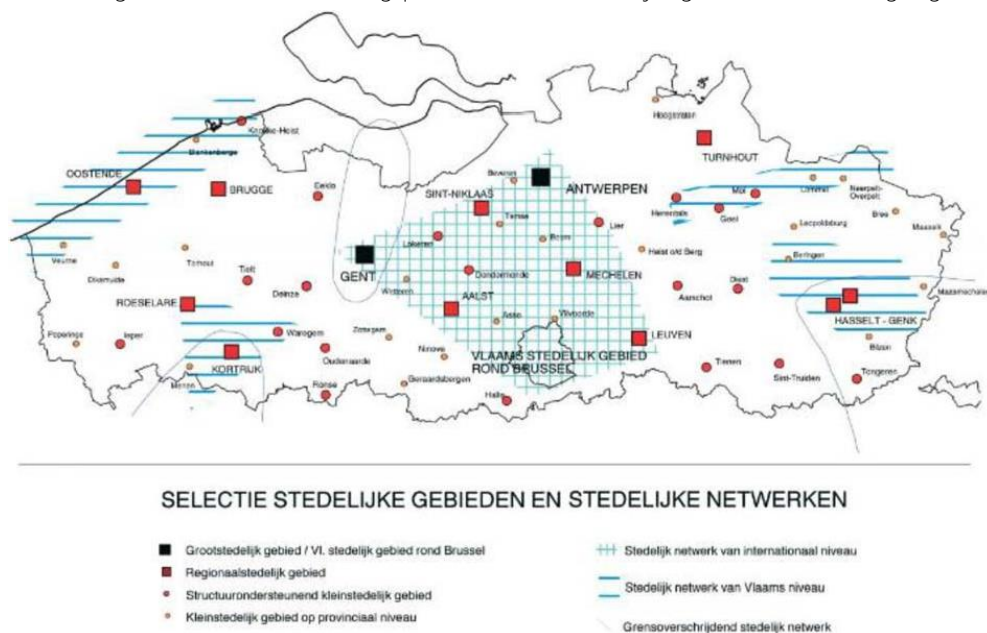
VLAAMSE RUIT

Het RSV brengt Beveren onder binnen de Vlaamse Ruit, een stedelijk netwerk op internationaal niveau. In dit stedelijk netwerk worden stedelijke en economische ontwikkelingen gestimuleerd, rekening houdende met de eigenheid van het stedelijk netwerk. De inplanting van nieuwe activiteiten zal gebeuren conform het principe van 'gedeconcentreerde bundeling', waarbij de bestaande stedelijke en economische structuur als basis wordt genomen. Aldus wordt de groei selectief en geconcentreerd opgevangen en wordt een afwenteling van activiteiten naar het buitengebied voorkomen.

BEVEREN

Beveren wordt in het RSV afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (3c). Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Veel aandacht moet gaan naar de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert.

In het RSV wordt de opdracht gegeven aan de provincies om in de kleinstedelijke gebieden af te bakenen op provinciaal niveau, in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten. Het afbakingsplan voor de kleinstedelijke gebieden wordt vastgelegd in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.



Figuur 6: Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV, 2011)

5.2.1.2 Beveren als economisch knooppunt

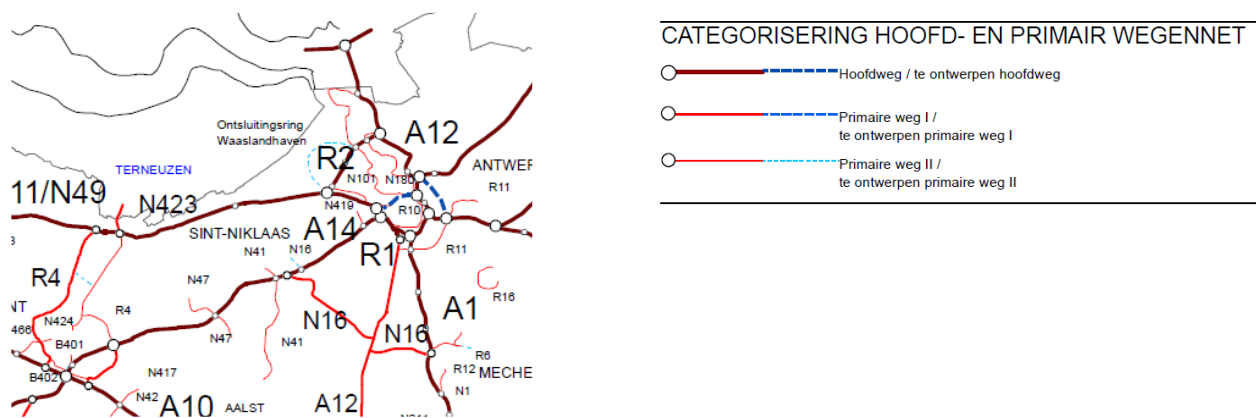
Beveren als kleinstedelijk gebied wordt beschouwd als economisch knooppunt. De doelstellingen hierbij zijn:

- het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten;
- het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio;
- het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsgebied

5.2.1.3 Belangrijke lijninfrastructuren op grondgebied Beveren

Als doelstelling voor de lijninfrastructuur wordt optimalisering voorgesteld door een categorisering van het wegennet. Volgende wegcategorisering op niveau van Vlaanderen is relevant voor het project:

- Hoofdweg:
 - A14 Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen (segment van complex 15 Sint-Niklaas tot aansluiting R1)
 - N49/A11 Havenweg (segment van complex 10 Vrasene en complex 9 Melsele)



Figuur 7: categorisering hoofd- en primaire wegen (bron: RSV)

- De Lijn Antwerpen – Gent – Kortrijk – Rijsel behoort tot het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.
- De Schelde en de dokken maken deel uit van het hoofdwaterwegennet.

5.2.2 Ruimtelijk Structuurplan provincie Oost-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen³ van 2004 bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal belang en de taakstelling met betrekking tot de uitvoering ervan. Het PRS is in 2009 gedeeltelijk herzien met als doel een provinciaal beleidskader voor windturbines toe te voegen. Een tweede partiële herziening vond plaats in 2012, deze herziening houdt voornamelijk wijzigingen in op het vlak van wonen en bedrijvigheid, waarbij de planningshorizon wordt verlengd en een doorkijk wordt geboden naar 2020.

5.2.2.1 Algemeen

Dit structuurplan bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal niveau en focust op de problemen van bovenlokaal belang. Tevens wordt aangeduid welke taken er door de provincie en de gemeente uitgevoerd moeten worden.

Bij de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Oost-Vlaanderen wordt het duurzaam ruimtelijk beleid met respect voor de ruimtelijke draagkracht en kwaliteit als uitvalsbasis geciteerd. De uitgangspunten hierbij zijn:

- Het herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven;
- Het omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samen gebruik van de ruimte;
- De historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunten en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling;
- Het aanvaarden en aanwenden van mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving.

De globale ontwikkelingsvisies in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen kunnen worden samengevat in volgende elementen:

- Een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte;
- Een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen.

³ Goedgekeurd op 18/02/2004 door de Vlaamse regering, partiële herziening op 25/08/2009, tweede partiële herziening op 18/07/2012.

5.2.2.2 Deelruimten

Er worden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen verschillende hoofd- en deelruimten onderscheiden. Voor elk van deze deelruimten worden uitgangspunten voor het beleid en de ruimtelijke visie en concepten geformuleerd. Beveren situeert zich in de gewenste deelruimten 'De Waaslandhaven', 'het E17- netwerk' en 'Noordelijk Openruimtegebied'.

DEELRUIMTE: HET E17-NET WERK ALS STEDELIJK NETWERK OP PROVINCIAAL NIVEAU

De deelruimte E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau moet de (stedelijke) dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de openruimtegebieden voorkomen. Het ruimtelijk beleid is gericht op:

- Het bieden van voldoende ruimte om bijkomende ontwikkelingen op te vangen;
- Het versterken van de woonomgevingskwaliteit in het netwerk;
- Het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk.

Het wordt vertaald in o.a. volgende ruimtelijke principes:

- Structureren van de interne en externe bereikbaarheid: De N70 fungeert als hoofdstraat in het netwerk en staat in voor de interne bereikbaarheid.
- Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen: Om de economische groei in het E17-netwerk op te vangen, worden bijkomende bedrijventerreinen voorzien. Aandachtspunten bij het voorzien van regionale bedrijventerreinen zijn:
 - o een goed ontsloten locatie (t.o.v. E17);
 - o bereikbaarheid voor het openbaar vervoer;
 - o een ruimtelijke en functionele koppeling van het bedrijventerrein met stedelijke kern/economisch knooppunt (recreatieve (groen)gebieden, grootschalige handelsconcentraties,...) met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en multifunctionaliteit.

DEELRUIMTE: DE WAASLANDHAVEN, POORT EN MOTOR VOOR ONTWIKKELINGEN IN OOST-VLAANDEREN

De Waaslandhaven is een poort van Vlaams belang. De ontwikkeling van dit zeehavengebied (m.i.v. het multimodaal logistiek park) zal ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen induceren.

Volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld:

- De Waaslandhaven is de motor voor ontwikkelingen in het E-17 netwerk;
- Om de leefbaarheid van de openruimtefuncties, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit in de polderdorpen te behouden, moet de haven duidelijk begrensd en gebufferd worden.

DEELRUIMTE: HET NOORDELIJK OPENRUIMTEGEBIED, BUITENGEBIED TUSSEN VERSTEDELIJKE ZONES

In het Noordelijk Openruimtegebied wordt verdere verstedelijking tegengegaan en worden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de openruimtefuncties. Het evenwicht van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw en recreatie) onderling en dat met de lokale ontwikkelingen op het vlak van wonen en de daarbij behorende functies op het niveau van het buitengebied worden hersteld.

Volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd:

- De oost-west gerichte landschapsstructuren worden als kapstok gebruikt bij het creëren van een evenwicht tussen landbouw, natuur en landschap;
- De ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken worden beperkt tot die van een lokale schaal. De stedelijke functies en ontwikkelingen situeren zich in het E17-netwerk;
- Een beperkte toegankelijkheid tegen een verdere verstedelijking. Het aantal op- en afritten langs de N49/A11 wordt beperkt om de verstedelingsdruk die deze as zou kunnen genereren, tegen te gaan.

GEWENSTE DEELSTRUCTUREN

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR - KLEINSTEDELIJK GEBIED

De gewenste nederzittingsstructuur stelt volgende doelstellingen voorop:

- Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden;
- Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies;
- De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten;
- De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen.

De invloedssfeer van het kleinstedelijk gebied Beveren is grotendeels beperkt tot (de dorpen in) de eigen fusiegemeente. De ontwikkelingen in de Waaslandhaven beïnvloeden echter in belangrijke mate de ontwikkelingen in het stedelijk gebied Beveren. De gewenste rol van Beveren omvat volgende elementen.

- Binnen het E17-netwerk is voor Beveren vooral een woonfunctie weggelegd. De ontwikkeling van voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. Bijkomende woonmogelijkheden moeten worden voorzien in de bestaande woonconcentraties, waaronder het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele. Hierbij moet het hiërarchisch verschil tussen de kernen op vlak van voorzieningenniveau worden bewaard en versterkt.
- Een concurrentiële ontwikkeling t.o.v. Antwerpen en/of Sint-Niklaas is niet wenselijk.

Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het netwerk of in de Waaslandhaven opgevangen. In beperkte mate kunnen in het stedelijk gebied kantoorfuncties (bv. afgeleide dienstenfuncties t.o.v. de Waaslandhaven) opgevangen worden.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakingsproces van Beveren zijn: de spoorlijn, de stationsomgeving, de N70, de openruimtecridor tussen Beveren en Sint-Niklaas, het woongebied Beveren-Melsele, de grote aaneengesloten openruimtegeheilen. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren is nog lopende (fase startnota). De afbakening van het

kleinstedelijk gebied 'Beveren' zal toelaten om binnen de contour een stedelijk gebiedsbeleid te voeren om de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, ontspannen,...) op te vangen.

GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de economische knooppunten, de plaatsen waar het wenselijk is economische ontwikkelingen te concentreren, bindend geselecteerd. Beveren werd geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Beveren is als economisch knooppunt gelegen in het E17-netwerk dat een niet onbelangrijke rol vervult binnen de Vlaamse Ruit. De economische knooppunten die hier gelegen zijn vervullen eveneens een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor het Noordelijk Openruimtegebied en het Oostelijk Rastergebied.

Verdere ontwikkelingen in Beveren mogen niet concurrentieel zijn met deze in Antwerpen of Sint-Niklaas. Naast de beperkte ontwikkeling van kantoor- en dienstenfuncties (i.f.v. de haven) in het stedelijk gebied kunnen ook bedrijfseconomische ontwikkelingen met een woonondersteunend karakter in het stedelijk gebied gesitueerd worden. Verder kan Beveren een belangrijke rol vervullen in het opvangen van economische ontwikkelingen die zich nu perifeer langsheen de E17 voordoen. Een goede ontsluiting van dit kleinstedelijk gebied naar de E17 is wenselijk om de kleinstedelijke functie in het netwerk te kunnen vervullen.

GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

De gewenste toeristisch-recreatieve structuur stelt volgende doelstellingen voorop:

- Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie;
- Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie;
- Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking;
- Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken;
- De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk – functioneel belang.

Bundeling en concentratie van toeristisch-recreatieve infrastructuur zijn de algemene principes voor het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat:

- Bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur gesitueerd wordt in gebieden van primair toeristisch belang;
 - Bijkomende laagdynamische infrastructuur met een beperkte omvang kan worden gesitueerd
- o nabij de kernen in het buitengebied;
 - o in toeristisch-recreatieve netwerken;
 - o langs en in functie van het toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk.
- Voor de bestaande toeristisch-recreatieve knooppunten de verdere ontwikkeling onderzocht wordt, in overeenstemming met de visie op de ontwikkeling van de omgeving;
 - Nieuwe toeristisch-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau slechts ontwikkeld worden in stedelijke gebieden en gebieden van primair toeristisch-recreatief belang.

Bundeling van voorzieningen wordt ondersteund vanwege:

- De functionele meerwaarde die ontstaat door wisselwerking tussen het toerisme en de andere voorzieningen in de nederzettingkernen;
- Het belang van recreatieve voorzieningen in de directe nabijheid, voor een aangename, leefbare woonomgeving;
- Het voorkomen van de morfologische en functionele aantasting van openruimtegebieden.

In Oost-Vlaanderen worden met betrekking tot recreatie en toerisme gebiedsvormige, lijnvormige en puntvormige beleidscategorieën onderscheiden:

- De gebiedsvormige beleidscategorieën zijn de toeristisch-recreatieve netwerken, de toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden en de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang;
- De lijnvormige beleidscategorie vormt het toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk, waarin de lijnelementen op een kwaliteitsvolle manier ontwikkeld en uitgebreid worden;
- De puntvormige beleidscategorieën omvatten de dagrecreatieve knooppunten, de verblijfs-recreatieve knooppunten en de natuur- en landschapsknooppunten.

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn gebieden waar verdere ondersteuning wenselijk is. Ze bieden mogelijkheden voor de ontwikkeling en/of bundeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur.

De gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn alle stedelijke gebieden, het E17-netwerk, de specifieke economische knooppunten en het provinciaal domein Puyenbroeck met de omgeving in Wachtebeke – Lochristi-Lokeren.

Beveren behoort tot een gebied van primair toeristisch-recreatief belang.

GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR

In het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden de wegen met een bovenlokale verzamel- en/of verbindingsfunctie (cf.

secundaire wegen) geselecteerd. Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (= verzamel functie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen die wegen (= toegang even). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

In Beveren komen o.a. volgende selecties voor:

- N70 als secundaire weg II: N47 (Lokeren) – N41 (Sint-Niklaas), en van R42 (Sint-Niklaas) – N485 (Beveren): verzamelen van verkeer van het E17-netwerk, meer in het bijzonder van delen van kleinstedelijk gebied Lokeren en woonkernen en hoofddorpen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet en naar de resp. stedelijke gebieden.
- N450 als secundaire weg II: van N70 (Beveren) tot Nx (te ontwerpen primaire parallelweg A11/N49): verzamelen verkeer uit kleinstedelijk gebied Beveren – Melsele naar A11/N49 en Waaslandhaven; aandacht voor doortocht Melsele.
- N70 als secundaire weg III: N41 – R42 (te Sint-Niklaas), en N485 (Beveren) - provinciegrens Antwerpen;
- 'hoofdstraat' binnen het stedelijk netwerk, met een wegverkeersfunctie, nevens geschikt aan de functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; - bijzondere aandacht naar inrichting als OV-as en langzaam-verkeersas.

Openbaar vervoer

Het station te Beveren wordt aangeduid als knooppunt van regionaal niveau. Het station is een tussenknoop op de spoorlijn en vormt geen knooppunt in het spoorwegennet. Binnen de NMBS-structuur wordt het station dan ook aangeduid als lokaal station. Wegens de ligging in het stedelijk gebied dient het station dan ook opgewaarderd te worden. De status moet minstens deze van interstedelijk station benaderen.

De N70 Sint-Niklaas, en Beveren – Antwerpen heeft volgende openbare busvervoersassen:

- lijn 75 (Sint-Niklaas – Belsele – Heesdonk – Lokeren),
- lijn 77 (Sint-Niklaas – Zwembad – Heesdonk – Lokeren),
- lijnen 81 tot en met 86 (Sint-Niklaas en/of Beveren – Antwerpen). Fietsroutenetwerk

In opdracht van het Vlaams Gewest, worden door de Vlaamse provincies verbindende functionele fietsroutenetwerken op provinciaal niveau opgemaakt. Deze netwerken verbinden fietskernen en attractiepolen en zijn in eerste instantie bestemd voor (boven)lokaal woonwerk, woon-school en woon-winkelverkeer, terwijl recreatief medegebruik steeds mogelijk is. Alle openbaar- vervoerknooppunten worden meegenomen bij de opbouw van de netwerken.

In Beveren zijn volgende bovenlokale functionele fietsnetwerken gelegen:

- F41 Zelzate – Antwerpen: via Gentse Haven, Beveren, Haven van Antwerpen,
- F425 Beveren Waas – Waaslandhaven,
- F4 Antwerpen – Gent: via Beveren – Sint-Niklaas.

TWEEDE PARTIËLE HERZIENING

Het addendum - tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 juli 2012 door de minister goedgekeurd.

De provinciale beleidsopties worden gedeeltelijk herzien en aangevuld in functie van actuele en prioritaire knelpunten en potenties. De tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen omvat vooral wijzigingen op het vlak van wonen en bedrijvigheid. In een latere herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen zal voor een aantal aspecten diepgaander onderzoek en evaluatie nodig zijn en afstemming gebeuren met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

5.3 Beleidsplan Ruimte provincie Oost-Vlaanderen (in opmaak)

De provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Deze nieuwe visie dient tegemoet te komen aan de huidige maatschappelijke en ruimtelijke trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, globalisering, bevolkingsgroei en migratie, schaarse grondstoffen, het mobiliteits- en energievraagstuk, nieuwe technologieën etc.

Volgende fasen worden doorlopen om te komen tot een nieuw provinciaal Beleidsplan Ruimte:

1. Voorbereidende fase;
2. Opmaak conceptnota: februari tot mei 2019;
3. Raadpleging publiek en adviesvraag over conceptnota: 16/09/2019 - 14/11/2019;
4. Voorontwerp beleidsplan;
5. Voorlopige vaststelling ontwerp beleidsplan;
6. Openbaar onderzoek;
7. Definitieve vaststelling.

STRATEGISCHE VISIE ZOALS OPGENOMEN IN DE CONCEPTNOTA

De provincie werkt naar een ruimtelijk beleid waarin de ruimte op een slimme manier ingezet wordt om tegen 2050 te beschikken over een klimaatgezonde en kwalitatieve leefomgeving. Hiervoor is een ommekeer noodzakelijk op verschillende vlakken (wonen, open ruimte, mobiliteit, energie en economie). De strategische visie (zoals opgenomen in de conceptnota) is de drager van dit ruimtelijk beleid dat de provincie tot 2050 wil voeren.

In deze strategische visie verwoorden we acht waarden, vier ruimtelijke principes en vijf werkvelden. In de conceptnota worden deze steeds gestaafd met illustraties.

Acht waarden

De strategische visie moet zowel het hoofd bieden aan huidige beleidsuitdagingen, als een goede gids zijn bij het aangaan van toekomstige uitdagingen en trends die vandaag nog niet gekend zijn. Om een grondig antwoord te formuleren, grijpt deze strategische visie terug naar de essentie van het ruimtelijk beleid: het realiseren van fundamentele waarden. Het eerste deel van deze strategische visie bundelt daarom acht kernwaarden waar de provincie vanuit haar ruimtelijk beleid uitvoering aan wil geven.

De acht kernwaarden zijn:

1. Gezondheid en veiligheid;
2. Kwaliteit en comfort;
3. Klimaatgezond;
4. Identiteit en authenticiteit;
5. Autonomie en robuustheid;

6. Welvaart;
7. Rechtvaardigheid;
8. Sociale cohesie en inclusie.

Deze acht kernwaarden hebben allen een doorwerking in de ruimte.

Vier ruimtelijke principes

Verder worden er ruimtelijke principes vooropgesteld die de acht kernwaarden (en bijhorende illustraties) omzetten in een concreet toetsingskader.

Volgende vier ruimtelijke principes staan hierin centraal:

- 1) Nabijheid en bereikbaarheid:
 - a) Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten.
 - b) De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocatie
- 2) Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
 - a) De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
 - b) Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
 - c) Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
- 3) Ecosysteemdiensten versterken:
 - a) Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
 - b) Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
 - c) Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
- 4) Maatschappelijke betaalbaarheid:
 - a) Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
 - b) Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

Door dit toetsingskader te gebruiken bij alle ruimtelijke dossiers die op de tafel van de provincie komen te liggen, is de doorwerking van de kernwaarden in het beleid gegarandeerd. Wanneer een project aan de vier ruimtelijke principes beantwoordt, komt het impliciet ook tegemoet aan de acht waarden.

Vijf werkvelden

Tot slotte legt de provincie uit hoe ze uitvoering wil geven aan de inhoudelijke ambities en haar bijhorende attitudes. Naast het verdedigen van de bovenlokale belangen, zal ook ingezet worden op het ondersteunen van lokale initiatieven en behoeften, en het bundelen van krachten over administratieve en institutionele grenzen heen.

Dit wordt gekaderd in vijf werkvelden:

1. Ruimtelijke governance;
2. Sensibilisering en transitimanagement;
3. Sterke gebiedsgerichte benadering;
4. Instrumenten en hefboomen;
5. Realisatiegericht aan de slag.

5.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Beveren⁴ geeft de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur in de gemeente weer.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt de ruimtelijke structuur uitgewerkt aan de hand van deelruimten en deelstructuren, net zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen.

In wat volgt worden de relevante elementen aangehaald met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente Beveren. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd echter opgemaakt in de periode 2006-2007 en is dus deels gedateerd. Onderstaande bepalingen dienen ook in die zin gelezen te worden.

5.4.1 Informatie gedeelte bestaande economische structuur

De gemeente beschikt over verschillende zones voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. De meeste zones voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO situeren zich rond en in het verstedelijkte gebied Beveren-Melsele. Het betreft de bedrijventerreinen Gasdam (ca. 14ha), LU (ca. 20ha), Kruisstraat en Doornpark. Dit laatste is het grootste van de vier (het beslaat momenteel bijna 45ha) en is nog in volle expansie.

BESTAANDE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Toerisme en recreatie wordt steeds meer een activiteit van economisch belang en economische potenties. Dit maakt dat voor een aantal gebieden het een stuwende activiteit wordt waar heel wat tewerkstelling aan vast hangt. Voor de gemeente Beveren zijn de toeristisch-recreatieve activiteiten ook belangrijk voor de open ruimte, een belang dat naar de toekomst alleen maar zal toenemen, gelet op de troeven die de gemeente op dit vlak bezit.

De gemeente Beveren telt één hotel op haar grondgebied, nl. Hotel Beveren op de Gentseweg 280. Het is een goed uitgerust hotel met o.a. bar, restaurant, fietsverhuur, speeltuin e.d.

BESTAANDE LIJNINFRASTRUCTUUR

Wegennet

⁴ Goedgekeurd d.d. 28/09/2006 door de bestendige deputatie van de provincie

De gemeente Beveren wordt doorkruist door drie snelwegen: de E17 Antwerpen/Gent, de E34 (N49) Antwerpen/Knokke en de R2 die via de toltunnel (Liefkenshoektunnel) een kortere verbinding op de ring van Antwerpen maakt.

Via de secundaire weg type III, N70 Antwerpen/Sint-Niklaas wordt de stedelijke hoofdruimte Beveren-Melsele verbonden met de ontsluitingsassen naar de hoofdwegen. Richting E34 is dit de Melseledijk (N450) en richting E17 staat de Krijgsbaan (N419) en de Zandstraat – Bergstraat (N485) via Haasdonk voor de verbinding in.

De N70 vormt daarnaast nog de lokale verbinding naar Zwijndrecht en Sint-Niklaas. Daar er bovendien ook lokaal verkeer zich op deze as voortbeweegt, maakt dat dit een drukke baan is en de nodige verkeersonveiligheid tot gevolg heeft. In het centrum van Beveren is de baan reeds verkeersveiliger heringericht.

De gemeentewegen kunnen als lokale wegen getypeerd worden.

Openbaar vervoer

Beveren wordt ontsloten door de spoorwegverbinding lijn 59 Gent - Antwerpen. Er is een station in Beveren en Melsele. Er stoppen enkel L-treinen. In de spits stoppen 2 tot 3 treinen per uur. De volgende buslijnen bedienen Beveren:

- Lijn 81: St.-Niklaas – Westakkers – Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 82: St.-Niklaas - Haasdonk - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 83: Doel – Kieldrecht – Kallo – Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 84: Doel - Kieldrecht - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 85: St.Gillis Waas - Beveren – Antwerpen L.O.
- Lijn 89: Doel - Kieldrecht - Kallo –Antwerpen L.O.

In de stedelijke hoofdruimte rijden bijna alle lijnen langs de hoofdassen zijnde de N70 en de N450.

Fietsinfrastructuur

De gemeente Beveren wil zoveel mogelijk veilige en comfortabele en korte fietsroutes aanbieden. Men wil een netwerk opbouwen bestaande uit fietspaden, rustige straten en voetwegen waarlangs fietsers zich veilig kunnen voortbewegen. Basis hiervoor is o.a. het provinciaal fietsroutenetwerk. Langs de N70 zijn wel fietspaden voorzien. Deze zijn echter buiten het centrum van Beveren oncomfortabel en niet echt veilig. Er zijn ook geen veilige oversteekmogelijkheden aanwezig.

5.4.2 Richtinggevend gedeelte

GEWENSTE RUIMTELIJK ECONOMISCHE STRUCTUUR

Beveren heeft als kleinstedelijk gebied naast de taakstelling inzake regionale bedrijvigheid, ook de taak om te voorzien in de noden van de lokale bedrijvigheid.

Voor de planperiode 2005-2007 zijn er binnen de bestaande bedrijfszone (cf. gewestplan) (Doornpark, LU, Gasdam) nog voldoende reserves aanwezig om de totale ruimtevraag voor vestiging binnen een lokaal bedrijventerrein op te vangen.

Het bedrijfsgebied Doornpark beschikt over voldoende potenties voor een verdere uitbouw als lokale bedrijfszone:

- De zone Doornpark beschikt nog over een reserve van +/- 15ha bedrijfsgebied volgens de gewestplanbestemming. Een deel van deze gronden is in eigendom van het gemeentebestuur. De realisatie van deze 3e fase Doornpark als lokaal bedrijventerrein wordt vooropgesteld. Een belangrijk deel van deze fase dient om niet regulariseerbare zonevreemde bedrijven de kans te geven om zich naar het Doornpark te herlocaliseren.
- Voorwaarde voor het aansnijden van de niet ontwikkelde terreinen is de realisatie van een betere ontsluiting.
- Omwille van landschappelijke redenen is een verdere uitbreiding in noordelijke richting aan de overzijde van de Boerenstraat niet wenselijk. Een uitbreiding in westelijke richting wordt niet weerhouden, omdat deze uitbreiding plaats vindt in het reserveringstracé van de R2. Het tracé van de R2 wordt als grens behouden.

GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Onderstaande ruimtelijke principes vormen het uitgangspunt voor de gewenste ontwikkeling van de toeristisch recreatieve structuur:

- Toeristisch-recreatieve voorzieningen afstemmen op de schaal van de omgeving;
- Toeristisch-recreatieve voorzieningen gebruiken als identiteitsversterkend element;
- Toeristisch-recreatieve voorzieningen bundelen tot een netwerk.

In het richtinggevend gedeelte wordt voor de verblijfsrecreatie volgende visie opgesteld: De huidige verblijfsrecreatieve mogelijkheden (Hotel Beveren, jeugdcentrum Prosperpolder, weekendverblijven in zone Westackers) kunnen worden behouden. Gelet op de draagkracht en de schaal van hun omgeving is een verdere uitbreiding of intensivering van deze activiteiten niet gewenst.

GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR

Hoofd- en primaire wegen zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), secundaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Oost-Vlaanderen (RSPO). De gemeente is bevoegd voor de categorisering van de lokale wegen en heeft deze reeds vastgelegd in het goedgekeurde mobiliteitsplan (zie 3.7 mobiliteitsplan Beveren).

Selectie lokale wegen

- Lokale wegen type I (lokale verbindingsweg)
 - Bestaande parallelweg N49/ E34 tussen Sint-Gillis-Waas en N451;
 - N451 tussen Sint-Niklaas en Kieldrecht;
 - N419 tussen E17 en Kruike;
- Lokale wegen type II (gebiedsontsluiting centrum)
- Lokale weg type III (erftoegangsweg): In de gemeente worden alle overige wegen geselecteerd als lokale weg, type III. Het gaat vooral over de woonstraten en de landelijke wegen. Sluipverkeer zal er worden ontmoedigd.
- Toegangen tot het kleinstedelijk gebied: N70 - Doornstraat, N70 - Grote Heidestraat, Vijfstraten, N70 - Van Beverenlaan, N70 - Kasteeldreef - Gravendreef, N70 - Viergemeet, N70 - Torenstraat - Spoorweglaan, N70 - Burggravenstraat – Snoeckstraat, N450 - Dambrugstraat, N450 - Gaverlandstraat, N450 -Fazantenlaan, N450 – Brielstraat, Koolputstraat - Gaverlandstraat, Leurshoek, Glazenleeuwstraat – Labytstraat – Klapperstraat, Elzestraat, Lindenlaan – Steensensstraat

Lokale fietsroutes

Waar de bovenlokale routes deel uitmaken van een bovengemeentelijk netwerk, vormen de lokale routes een verfijning op lokaal vlak, waarbij alle woongebieden en lokale attractiepolen verbonden worden. In volgende straten worden fietspaden aangelegd:

- Bergstraat (N485) (Haasdonk – Kruibeke)
- Gaverlandstraat
- Spoorweglaan
- Burggravenstaat – noordelijk deel Kalishoekstraat
- Bosdamlaan – P. Stautstraat
- Elzestraat – P. Steenssensstraat
- Grote Heidestraat

Uiteindelijk moet ook elke woonstraat in Beveren een veilige fietsstraat worden.

5.4.3 Deelruimte stedelijke hoofdruimte Beveren-Melsele

De stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is een gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelzijdigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminnedam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatieruimten; bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark en de voormalige LU-terreinen, ...

De concepten zijn:

- Stedelijk gebied met 2 ontwikkelingspolen: De stedelijke hoofdruimte is een gebied met grote dynamiek. Beveren en Melsele vormen de twee kerngebieden voor wonen, bedrijvigheid en voorzieningen met de N70 als hoofdstraat.
- Selectief verdichten van het stedelijk gebied: Het stedelijk gebied heeft een taakstelling inzake wonen en bedrijvigheid. Naast het versterken van de stedelijke woongebieden moet de kwaliteit van het oudere woningbestand verbeterd worden.
- Uitbouwen van een gedifferentieerd bedrijfsbeleid: De werkgelegenheid zal in de gemeente Beveren verder gestimuleerd worden. Dit betekent het uitbouwen van bedrijfsactiviteiten met aandacht voor de ruimtelijke, verkeerskundige en milieuhygiënische randvoorwaarden. Het optimaliseren en versterken van bestaande bedrijfsterreinen vormt een belangrijk uitgangspunt.
- Beveren – Melsele verkeersleefbaar houden: De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen wordt vandaag gehypothekerd door de verkeersoverlast; mede het gevolg van de congestie op de E17. De bestaande verkeers- en vervoersstructuur dient te worden geoptimaliseerd. Dit noopt tot een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het stedelijke woongebied en de verschillende voorzieningen. Daarnaast dienen de bedrijfsgebieden goed ontsloten te worden richting hoofdwegennet, zonder dat de woongebieden hiervan te veel hinder ondervinden.

5.5 Verkeerskundige planningscontext

5.5.1 Openbaar vervoersnetwerk

5.5.1.1 NMBS -trein

Beveren heeft een station op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het station is op 3,3 km van hotel Beveren gelegen. In de bediening van Hotel Beveren speelt het station geen rol van betekenis.

5.5.1.2 De Lijn - bus

De Lijn bedient met lijn 81, halte Grote Heidestraat, de omgeving van Hotel Beveren. De halte is gelegen op 240 m van de perceelsgrens van Hotel Beveren. Tot aan de ingang bedraagt de afstand 440 m.

Lijn 81 heeft een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie.

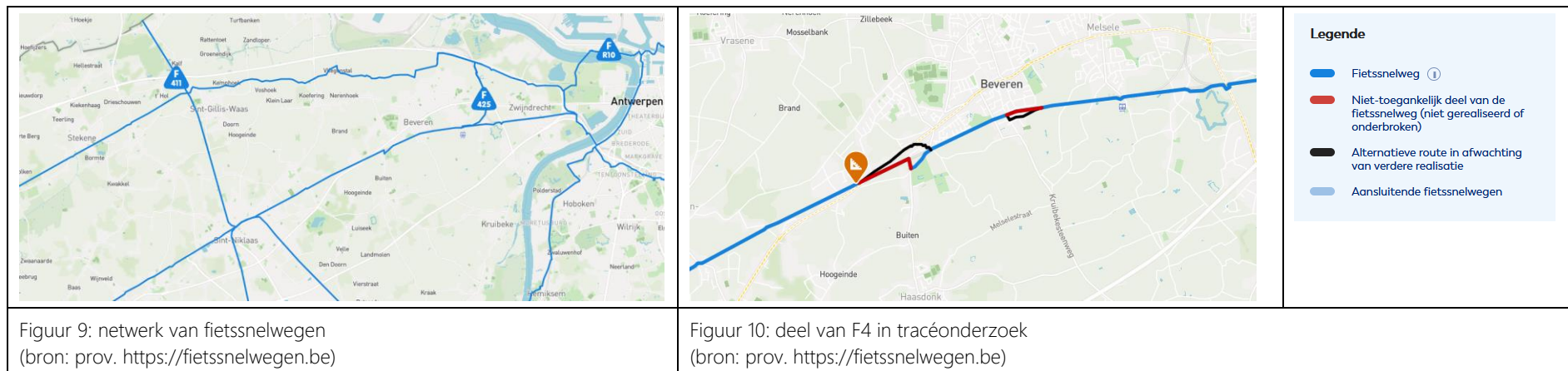


Figuur 8: netwerk openbaar vervoer per bus (bron Vlaamse Vervoersmaatschappij)

5.5.2 Fietsnetwerken

5.5.2.1 Fiets snelweg

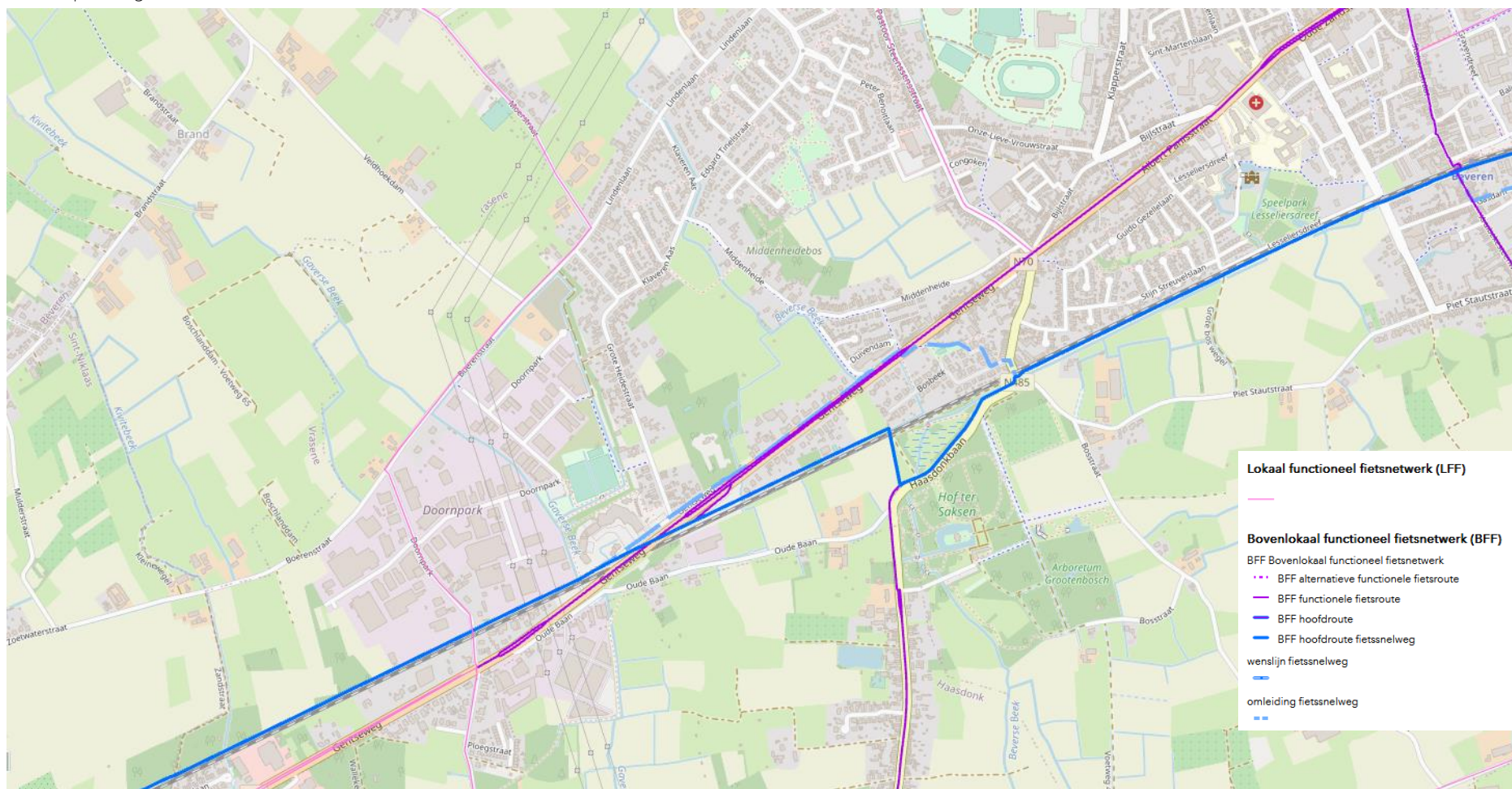
Spoorlijn 59 is drager van de F4 Antwerpen – Gent als onderdeel het netwerk van fiets snelwegen.



Ter hoogte van Hotel Beveren onderzoekt de provincie de mogelijkheid om de fiets snelweg door te trekken langs de spoorlijn onder de N70 door. Deze studie past binnen het onderzoek van Infrabel naar alternatieven voor overwegen.

5.5.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

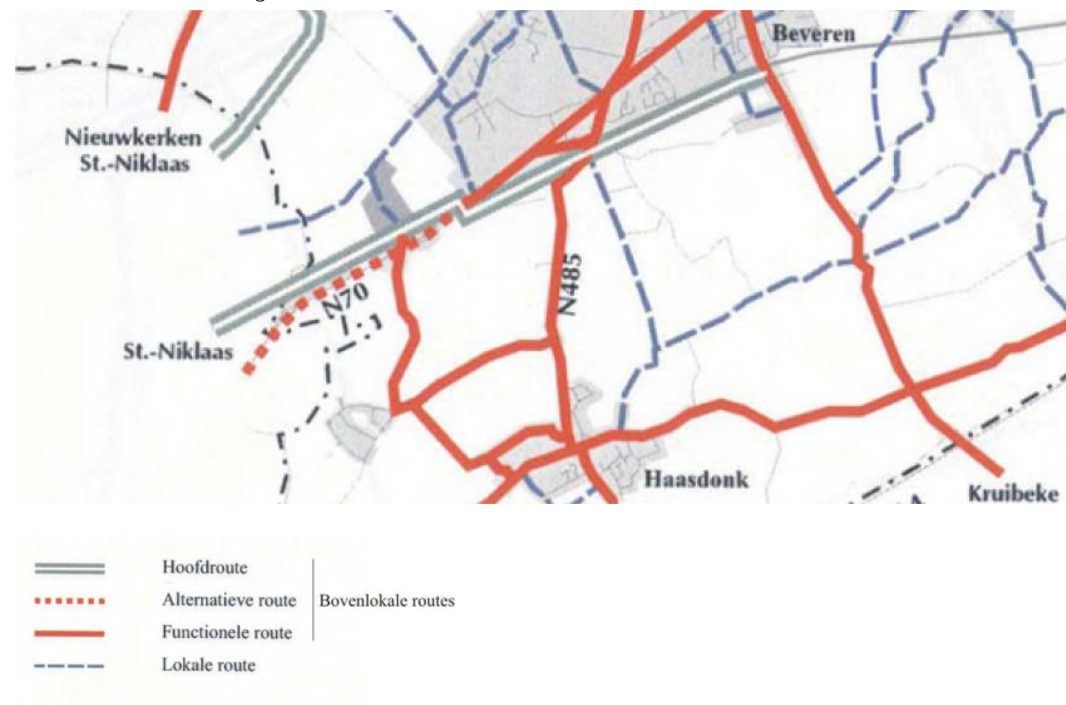
De N70 is voorzien van vrijliggende fietspaden. Richting Sint-Niklaas betreft het een dubbel richtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad. Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.



Figuur 11: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (<https://geoportal.oost-vlaanderen.be/Extern/Fietsnetwerk/>)

5.5.2.3 Lokaal fietsnetwerk

De Grote Heidestraat is geselecteerd als onderdeel van het lokaal fietsnetwerk.



Figuur 12: lokaal fietsnetwerk (bron mobiliteitsplan Beveren)

5.5.3 Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen

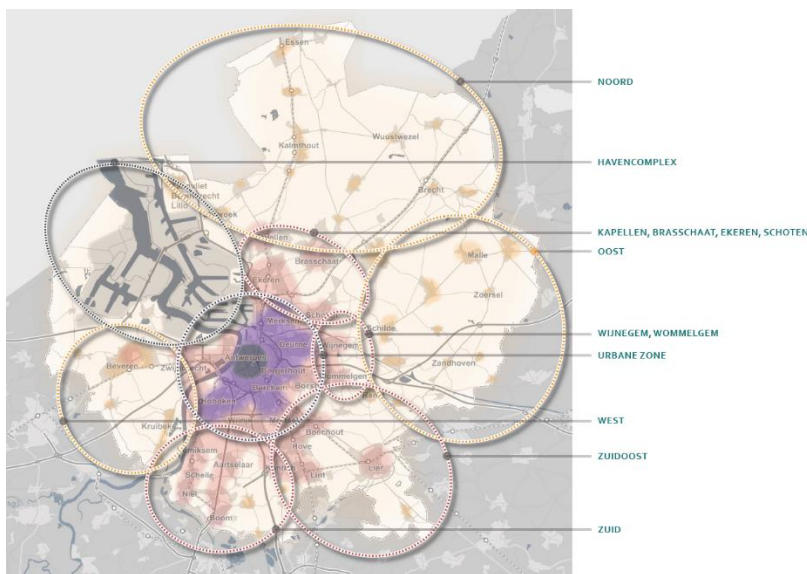
Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de Vlaamse gemeenten sedertdien een kader waarbinnen ze samenwerken aan gemeenschappelijke mobiliteitsuitdagingen. Vanuit Vlaanderen is aan de vervoerregio Antwerpen opgelegd om een modal split 50/50 te bereiken tegen 2030. Daarnaast legt Vlaanderen op om het aantal gereden auto en vrachtwagenkilometers met 15% te verminderen tegen 2030.

De documenten van het regionaal mobiliteitsplan Antwerpen zijn publiekelijk raadpleegbaar op volgende website <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-antwerpen>. De documenten die d.d. 05 juni 2023 op de website gepubliceerd waren zijn gebruikt. Voor het deel van het Mober is gebruik gemaakt van

- de visienota Routeplan 2030 deel 1 (d.d. 21 juni 2018)
- mobiliteitsknooppunten (d.d. 25 maart 2021)
- nota wegencategorisering (d.d. 25 maart 2021)

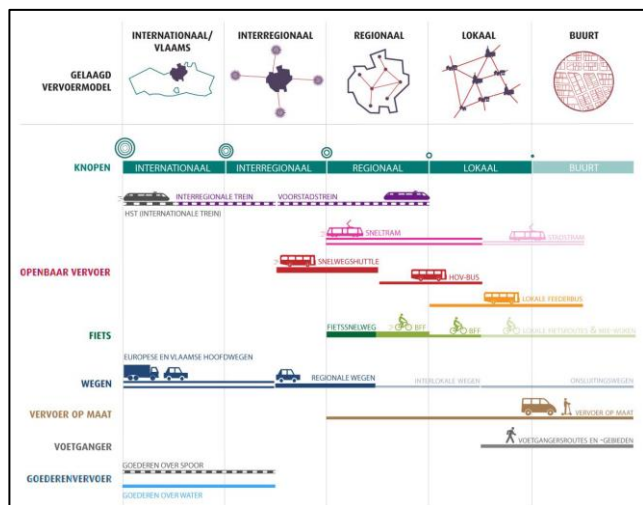
In de visienota stelt het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) dat er om de mobiliteit weer vlot te trekken en de impact op de leefbaarheid te beperken in de hele vervoerregio nood is aan een kentering zodat (veel) vaker gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit etc. en het autogebruik voor vele ritten minder vanzelfsprekend wordt. Vanuit de opgaven waar de vervoerregio voor staat en de doelen die zij wil bereiken wordt een gezamenlijke en samenhangende strategie verwoord voor mobiliteit, voor de gebiedstypen en voor deelgebieden.

De gemeente Beveren ligt in het deelgebied West.



Bij de beschrijving van de strategie voor deel West is sterk de nadruk gelegd op de relatie met stedelijk Antwerpen en de economische activiteit van de haven. In de nota wordt de strategie als volgt beschreven (visienota deel 1, p.38):

Het westen van de vervoerregio heeft relatief grote kernen zoals Beveren en Kruikeke en heeft een heel eigen karakter. Het is zowel op Antwerpen als Gent, Sint-Niklaas en Brussel georiënteerd, terwijl ook de nabijheid van de havens van Antwerpen en Gent/ Zeebrugge zich doet voelen. Logistieke stromen die door het gebied lopen, dienen daarom goed te worden geregeld teneinde overlast te beperken. Het spoor Antwerpen - Gent geeft goede mogelijkheden om het personenvervoer te bundelen. Hiertoe moeten de stations beter bereikbaar zijn met de fiets en de auto. Ook de aansluiting met auto en fiets op de trams naar Linkeroever is voor personenvervoer vanuit het Waasland van belang. Voor personenvervoer van en naar de haven kunnen de mogelijkheden van het gebruik van de (e-)fiets beter benut worden.



Om de mobiliteitshift te realiseren heeft Vlaanderen in 2019 gekozen om het openbaar vervoersnet te laten evolueren naar een gelaagd multimodaal netwerk waarin alle modi hun plaats hebben en syncromodaliteit en combi-modaliteit sleutelbegrippen zijn.

Om een gelaagd mobiliteitsnetwerk te laten functioneren dienen op de juiste plaatsen mobiliteitsknoopen ingericht te worden.

In de omgeving van Hotel Beveren is geen mobiliteitsknoop op niveau van de vervoerregio voorzien. De dichtstbijzijnde mobiliteitsknoop is station Beveren. Het station Beveren is een regionale knoop. In deze mobiliteitsknoop wordt de focus gelegd op zowel voor- als natransport met de fiets. Beveren Markt is aangeduid als lokaal multimodaal knooppunt.

Ten westen van de Hotel Beveren ligt de interregionale knoop (station Sint Niklaas).

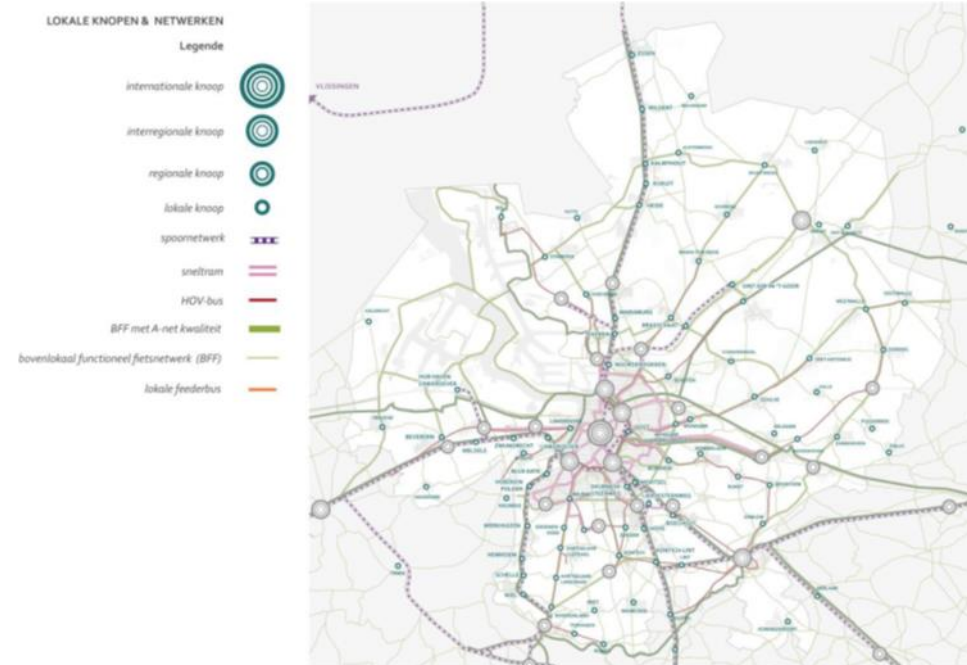
Beide regionale mobiliteitsknoopen en het lokaal multimodaal knooppunt liggen te ver van Hotel Beveren om rechtstreeks impact te hebben op de verplaatsingswijze.

De N70 wordt in het voorstel voorzien van een HOV-bus⁵.

⁵ Er is nog geen definitie op Vlaams niveau m.b.t. HOV

In de strategie van combimobiliteit zal de fiets een belangrijke rol moeten vervullen, zowel voor directe verplaatsingen van A naar B als in het voor- en natransport. Steeds vaker is de fiets (al dan niet elektrisch) een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Naast veilige en directe routes spelen ook comfortabele voorzieningen zoals goede fietsenstallingen een grote rol.

De fietssnelweg F4 in de rand van de spoorverbinding Antwerpen – Gent passeert aan de site van Hotel Beveren. Een onderzoek loopt om de kruising van N70 en spoorweg in de omgeving van Hotel Beveren mogelijk te maken.



In de nota wegcategorisering wordt het wegennet in de vervoerregio Antwerpen gecategoriseerd i.f.v; de verkeerskundige taakstelling van de verschillende wegen. Net zoals in de andere vervoerregio's worden volgende wegtypes onderscheiden:

Het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen

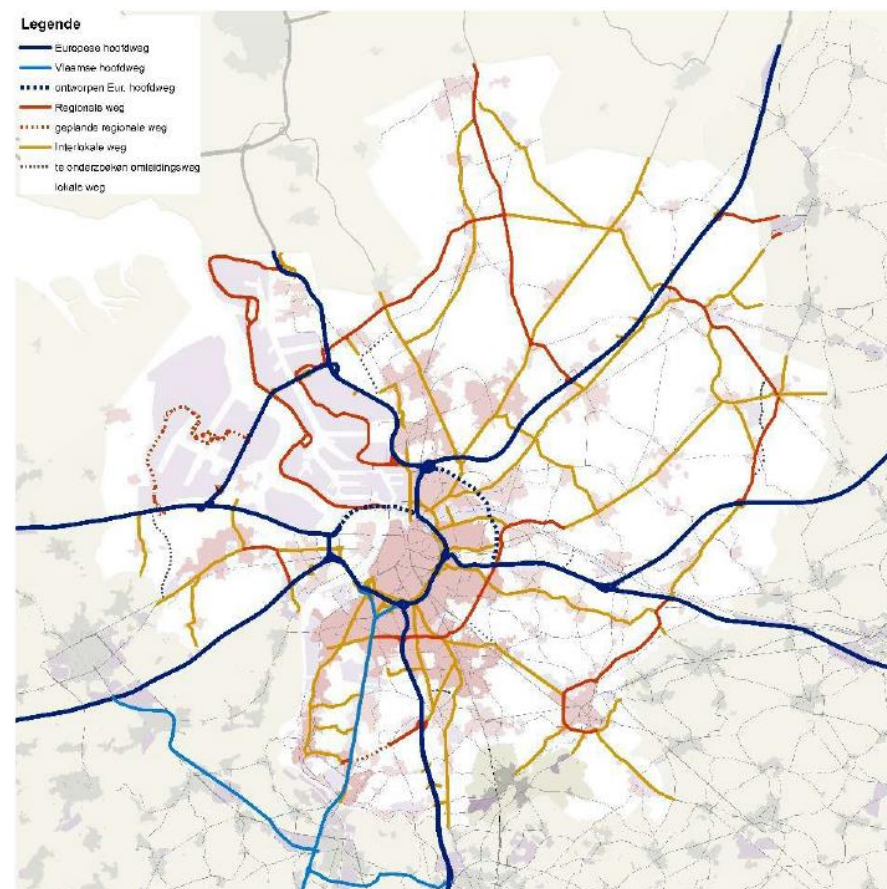
- De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. Dit zijn de zeehavens; de luchthavens; en de grootsteden met hst-stations. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk (trans-Europees vervoersnetwerk).
- De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk. De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.

Het dragend netwerk: de regionale en interlokale wegen

- De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven, dit is het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft. Vermits het dragend wegennet op bepaalde momenten kan ingeschakeld worden voor doorgaand verkeer is een passende weginrichting en een verkeerssturing van groot belang. Het respecteren van leefbaarheids grenzen en verkeersveiligheid in o.a. de doortochten en t.h.v. kwetsbare functies zoals scholen, wordt daarbij een kritische factor. Dit zal verder worden uitgewerkt in o.a. de inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet.

De N70 (tussen Beveren-Melsele en de grens met Sint Niklaas wordt geselecteerd als een Interlokale weg. Tussen de E34 en de N70 (net ten westen van Hotel Beveren) wordt een te onderzoeken omlidingsweg op kaart aangeduid.



Vervoerregio Antwerpen heeft een pakket maatregelen uitgewerkt die invullingen geven aan het streven om deze ambitieuze doelstellingen te bereiken. De maatregelen en projecten van Lantis zijn onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan.



Het hoofdwegennet is een belangrijke drager voor het regionale mobiliteitssysteem. Vervoerregio Antwerpen kiest ervoor de structuur te versterken, een aanpak die zowel op de hoofdwegen zelf als op de aansluitingscomplexen te merken zal zijn. De aanpak mikt op meer bundeling, meer veiligheid en minder hinder op het onderliggende wegennet. Deze uitdaging wordt onder meer vormgegeven door een aantal projecten.

Voor de site van Hotel Beveren is de connectie tussen E34 en E17 op de grens van Beveren en Sint-Niklaas belangrijk. In het regionaal mobiliteitsplan wordt dit als volgt beschreven.

Op meerdere plaatsen in de Vervoerregio zijn verbeteringen aan de regionale aansluitingswegen aangewezen. Dat zal gaan over het aanpassen van bestaande infrastructuur of in uitzonderlijke gevallen over het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In een aantal gevallen is daar in hoofdlijnen al duidelijkheid over, in andere gevallen is er nog bijkomend onderzoek nodig, zowel over de noodzaak van nieuwe infrastructuur als over de mogelijke tracés die onderzocht moeten worden. Voorbeelden zijn de omleiding Zoersel/Malle, de verlenging van de N171 in Rumst en de ontsluiting van de Waaslandhaven in Beveren. Dit onderzoek moet, in de mate van het mogelijke, op korte termijn worden opgestart en moet sterk getoetst worden aan de uitdagingen op vlak van ruimtelijke ordening. De pijlen op de projectkaart zijn louter indicatief en leggen nog geen traject vast.

5.5.4 Mobiliteitsplan Beveren

Op 15 december 2015 heeft de gemeenteraad een nieuw mobiliteitsplan goedgekeurd.

Volgende elementen kunnen als relevant beschouwd worden voor de projectsite van Hotel Beveren. In het hoofdstuk van de ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende deelruimten is het volgende over de N70 en Doornpark opgenomen



Het ontwikkelingsperspectief voor de stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is dat van gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelzijdigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminndam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatieruimten; **bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark** en het Pareinpark, ...

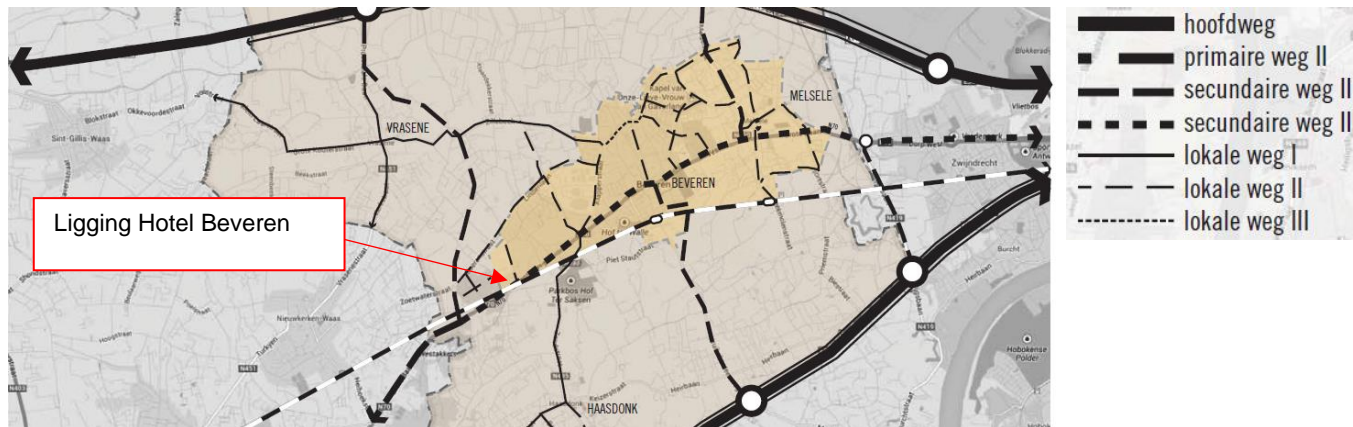
Bij de ruimtelijke ontwikkelingen wordt specifiek Doornpark, gelegen ten noorden en ten westen van de site van Hotel Beveren, besproken

De uitbreiding van het Doornpark in oostelijke richting wordt momenteel gerealiseerd. Vergeleken met het vorige beleidsplan, wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld door middel van een nieuwe weg vanaf de N70, aan de westkant van het bedrijventerrein⁶. Deze weg kan dan via de bestaande Doornstraat toegang verlenen tot de site. Om te vermijden dat via de Boerenstraat en Lindenstraat een sluiproute parallel aan de N70 ontstaat, zullen maatregelen worden genomen (knip voor autoverkeer of circulatiemaatregelen zijn mogelijk). De nieuwe weg is tegelijk de aanzet van de nieuwe ontsluitingsweg richting E34, die ten noorden van Vrasene zal aantakken op de N451 – Provinciale Baan. De bestaande ontsluiting van het bedrijventerrein langs Doornpark naar de N70 kan dan worden geknipt ter hoogte van de spoorlijn, zodat hier de overweg kan worden geschrapt en de fietsroute langs de spoorlijn niet langer wordt gekruist door auto- en vrachtverkeer.

Figuur 13: Ontsluiting Doornpark (bron: mobiliteitsplan)

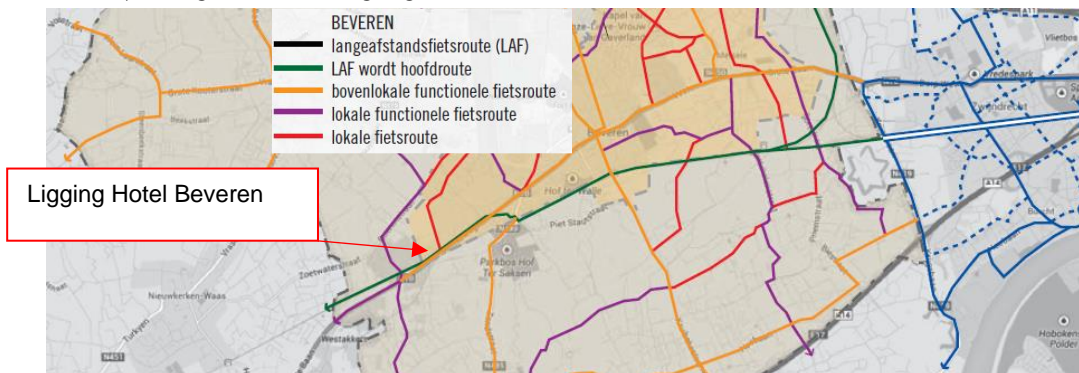
Het mobiliteitsplan maakt een onderscheid tussen een categorisering op korte en lange termijn. Op korte termijn is de Gentseweg en de Grote Heidestraat gecategoriseerd als lokale weg type II. Op lange termijn als de verbinding tussen de N70 en E34 is gerealiseerd als ontsluiting van Doornpark wordt de Grote Heidestraat, ten oosten van de site van Hotel Beveren, en de Gentseweg tussen de Grote Heidestraat en de N70 gecategoriseerd als een lokale weg type II. De Grote Heidestraat staat dan in voor de ontsluiting van de aanwezige en geplande woonfunctie.

⁶ De bepalingen m.b.t. de verbindingsweg E34 – N70 werden in het mobiliteitsplan Beveren onder voorbehoud van nader overleg met de hogere overheid opgenomen.



Figuur 14: Categorisering wegen - lange termijn (bron: mobiliteitsplan Beveren)

In de directe omgeving van de site Hotel Beveren ligt de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent. Deze spoorlijn vormt de belangrijkste route in het netwerk van Lange Afstand Fietsen. Er wordt gepland om deze route verder door te trekken tot op het grondgebied van Zwijndrecht. Hierdoor loopt er een uitstekende oost-westroute doorheen de gemeente die Sint-Niklaas verbindt met Zwijndrecht. Vanuit de richting van Sint-Niklaas is het fietspad al gerealiseerd tot aan het station van Beveren. Tussen station Beveren en de grens met Zwijndrecht dient het fietspad nog te worden aangelegd.

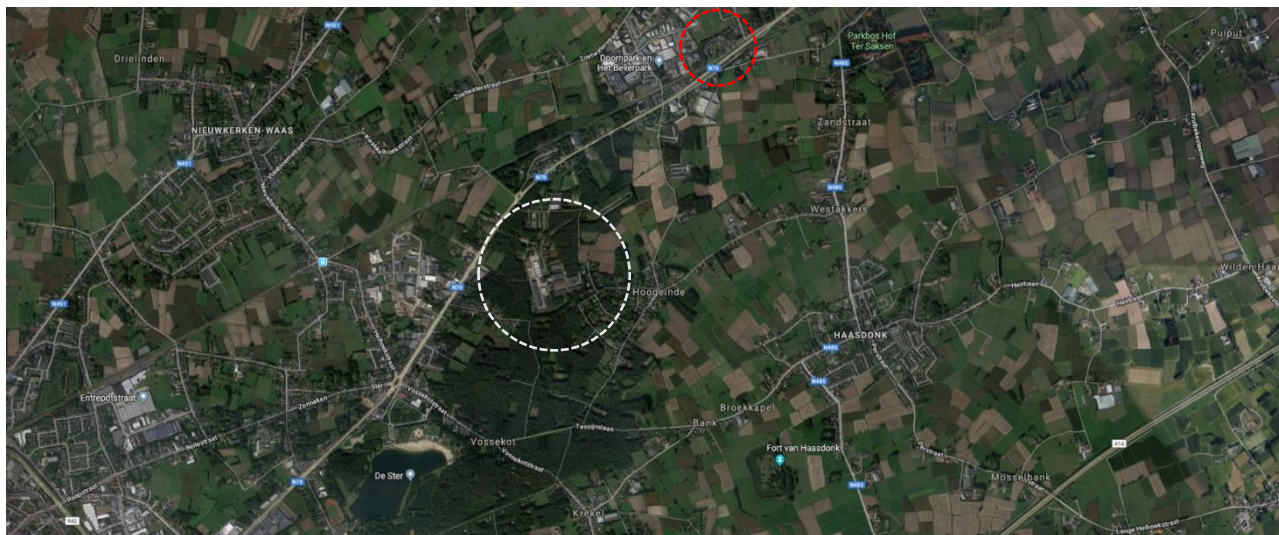


Figuur 15: wensbeeld fietsroutes (bron: mobiliteitsplan Beveren)

5.5.5 MOBER Westakkers (2017)

In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen is een MOBER op gemaakt voor de ontwikkelingen Westakkers in Sint Niklaas. Het MOBER dateert van juni 2017 en is opgemaakt door Vectris cvba.

De provincie Oost-Vlaanderen wenst een PRUP op te maken om de herontwikkeling van het militair domein Westakkers mogelijk te maken. Het terrein is gelegen in het oosten van Sint-Niklaas tegen de grens van Beveren. Op de figuur hieronder is de ligging aangeduid met de witte cirkel. De ligging van Hotel Beveren is aangeduid met een rode cirkel.



Figuur 16: orthofoto met aanduiding Westakkers en Hotel Beveren



Figuur 17: Masterplan project Westackers

Op p. 11 van het MOBER wordt het programma als volgt omschreven

“De site (50 ha) wordt ontwikkeld als geheel, met complementaire programma’s die elkaar versterken. Westackers wordt de (RE)CREATIEVE LONG binnen de Archipel Waasland. We gaan uit van sterke recreatieve trekkers. Vooreerst wordt een deel van de site (5,5 ha bruto van de open ruimte) voor sportfuncties gereserveerd, met als mogelijke trekkers klimmen en hockey, skate en BMX. Ook is er nood aan grote multifunctionele terreinen, bv. voor sportevenementen. Daarnaast voorzien we ruimte voor recreatieve functies (2 ha), o.a. jeugd- en groepsaccommodaties, een indoor speeltuin, een evenementenhal, paintball en tijdelijk gebruik door sociale evenementen. Ook in dit verhaal is de grote multifunctionele ruimte van belang: bv. in het kader van jeugdkampen, festivalruimtes,... Tegelijk wordt Westackers een plek voor vernieuwende, creatieve bedrijvigheid in een exclusieve groene omgeving. Een plek waar het onderzoek en experiment centraal gesteld wordt. De bedrijven die zich hier vestigen spelen actief in op het groene karakter van de site. In totaal wordt hiervoor tussen 13 ha en 17 ha gereserveerd. Synergiën tussen de nichebedrijvigheid en de recreatieve trekkers worden maximaal nagestreefd. De groene ruimte (~ 25 ha) tenslotte wordt opgeladen en gebruikt door de aanwezige functies op de site: bv. als avonturenpark (bij het klimmen), als parkruimte voor evenementen, als speelbos bij de jeugdaccommodatie,...”


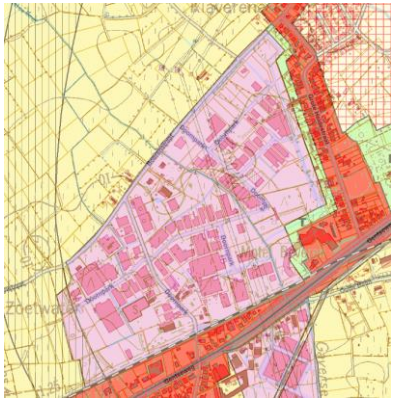
Er is een masterplan opgemaakt om het programma inzichtelijk te maken (zie figuur hiernaast). Omwille van de invulling van een deel van Westackers als een opleidingscentrum voor politiediensten (zie verder) is dit masterplan achterhaald.

In hoofdstuk 4 van het MOBER Westakkers worden de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving van Westakkers beschreven, met de bedoeling om de impact op de verkeersafwikkeling op de N70 te kunnen bepalen. Op onderstaande figuur zijn de ontwikkelingen gesitueerd.



Figuur 18: beschouwde ontwikkelingen omgeving N70 in mober Westakkers

ontwikkeling	invulling	plan of dergelijke	status
Woonwijk Grote Heide	<p>800 à 1100 woningen.</p> <p>De westelijke helft kan niet meer ontwikkeld worden aangezien het in 2017 aangeduid is als Signaalgebied. Het is momenteel niet duidelijk of de oostelijke helft verder verdicht gaat worden om de 800 à 1100 woningen te kunnen realiseren.</p>	<p>Detail masterplan (2017)</p> 	ontwerpfase
Woonwijk Het Zonneken	<p>11 ha KMO zone</p> <p>712 woningen</p> <p>Gemeenschapsfuncties (FC Raap, dierenasiel, schooltje, jeugdlokaal)</p>		inrichtingsplan

ontwikkeling	invulling	Plan of dergelijke	status
Uitbreiding bedrijventerrein Heihoek	11,5 ha Containerpark Lokaal bedrijventerrein speelbos	RUP Heihoek (2012) 	Grotendeels gerealiseerd
Bedrijventerrein Doornpark	18 ha uitbreiding	Gewestplan 	Uitvoering volgens het gewestplan. Meeste gronden van de uitbreiding zijn reeds verkocht

ontwikkeling	invulling	status
Kasteeldomein ⁷ Sint-Maarten	<ul style="list-style-type: none"> - woonfunctie: zowel voor particuliere als collectieve gezinnen (bv. serviceflats) - commerciële functie: horeca, hotel, restaurant, bed and breakfast,...⁸ - maatschappelijk-economische functie: praktijkruimte voor vrije beroepen,.... - sociale functie: gemeenschapsvoorziening, openbare nutsvoorziening, evenementenruimte, ontmoetingsplaats,... - educatieve functie: opleidingscentrum, seminarieruimte,... - wetenschappelijke functie: onderzoekscentrum, arboreta,... - recreatieve functie: wellnesscentrum, schoonheidsinstituut, ... - cultuurhistorische functie: galerij, tentoonstelling, kasteeltuin, botanische tuin,... - ecologische functie: natuurgebied, park, bos,.... 	RUP

In hoofdstuk 5 worden verkeerstellingen van de N70 aangehaald die zijn uitgevoerd in 2015. Hieruit blijkt dat de maximale verkeersstroom gemeten wordt op woensdag tussen 18 en 19 uur. In de richting Sint-Niklaas is dat 648 pae/uur en in de richting Beveren is dat 471 pae/uur.

⁷ Er is geen mobiliteitsprofiel berekend in het MOBBER omdat dit niet dagelijks intensief zal gebruikt worden.

⁸ Ingevuld in 2022 als feestzaal en catering (130-150 gasten)

In het MOBER worden 3 scenario's onderzocht waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen enkel ontwikkeling Westakkers (A) en realisatie van alle ontwikkelingen (B). Voor deze scenario's is steeds een infrastructurele variant (ontsluiting Westakkers) gebruikt om de impact op de N70 te toetsen. In het MOBER wordt op p. 106 volgende conclusie getrokken

Op basis van het MOBER werd vastgesteld dat wanneer alle ontwikkelingen tegelijk doorgaan de restcapaciteit van het volledige netwerk is opgebruikt. Er werden daarom enkele bijkomende scenario's berekend om uitgaande van scenario 2 (ontsluiting Kwakkelhoekstraat) + fietsverbinding ter hoogte van Kwakkelhoek onder spoorlijn + huidige inrichting van de N70 (1- baansvak) + volledige realisatie van bedrijventerrein (Heihoekstraat, Doorpark, Heidestraat (aan Zonneken), Beverpark) te bepalen wat de maximumcapaciteit is van de ovonde De Ster en rotonde Kwakkelhoekstraat. De bedrijventerreinen zijn immers gepland en ook grotendeels uitgevoerd.

Bijkomend uitgaande van deze maximumcapaciteit in verschillende scenario's te bepalen welke zaken kunnen gerealiseerd worden:

- Alles realiseren : Bellestraat, Westakkers (huidig masterplan met 13 of 20 ha BT en versie met enkel sport en recreatie), Grote Heide.
- Scenario met alleen ontwikkeling Bellestraat + gevolgen
- Scenario met alleen ontwikkeling Grote Heide + gevolgen
- Scenario met alleen ontwikkeling Westakkers (versie met en zonder bedrijventerrein(dus gericht op toerisme en recreatie)) + gevolgen
- Gemengd scenario waarbij voor alle drie de projecten gekeken wordt welke ontwikkelingen (aantal woningen voor Bellestraat en Grote Heide, aantal hectares bedrijventerrein en sport/recreatie voor Westakkers) er maximaal mogelijk zijn om de N70 te laten functioneren. Dit laatste scenario is natuurlijk het meest belangrijke gezien vermoedelijk zowel Sint-Niklaas als Beveren zijn project (al dan niet in afgeslankte vorm) wil verderzetten en dat het ook gewenst is een nieuwe invulling (wat die ook mogen zijn) te geven aan Westakkers.

Op p. 114 van het MOBER wordt volgend besluit getrokken wat betreft de bijkomende scenario's:

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende scenario's waarbij de bedrijventerreinen allemaal gerealiseerd worden. Ook zal het project Westakkers rechtstreeks op de rotonde aansluiten (scenario 2). We zien dat de ideale combinatie van projecten het realiseren van de bedrijvenszones is - mits een rechts-uit voor de bedrijven van het Zonneken -, het realiseren van het sportdomein van Westakkers met 8 ha bedrijventerrein met daarbij ofwel de woningen van het Zonneken ofwel 25% van het woongebied Grote Heide (of in de buurt).

Maximale verzadigingsgraad		Ovonde Ster	Rotonde Kwakkelhoek
HUIDIGE SITUATIE		88%	55%
Scenario 5	Alle bedrijven (Zonneken, Heihoek en Doornpark)	97%	62%
Scenario 5'	Alle bedrijven (Zonneken enkel rechts-uit)	89%	56%
Scenario 6	Scen 5' + woningen Zonneken	93%	59%
Scenario 7	Scen 5' + woningen Grote Heide	103%	67%
Scenario 7'	Scen 5' + 25% woningen Grote Heide	95%	61%
Scenario 8	Scen 5' + sport Westakkers	91%	58%
Scenario 8'	Scen 5' + sport Westakkers + 13 ha bedrijven	96%	62%
Scenario 8''	Scen 5' + sport Westakkers + 20 ha bedrijven	112%	96%
Scenario 9a	Scen 5' + sport Westakkers + 8 ha + 712 woningen Zonneken	95%	63%
Scenario 9b	Scen 5' + sport Westakkers + 8 ha + 275 woningen Grote Heide	95%	62%
Scenario 9c	Scen 5' + sport & 8 ha + 128 won Zonneken + 220 won Grote Heide	96%	62%

In de milderende en flankerende maatregelen wordt aanbevolen om

- Westakkers aan te sluiten op de fietssnelweg Sint-Niklaas – Beveren – Antwerpen en volop inzetten op de fiets
- Te streven naar een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de site vanuit de randen
- Te evolueren naar een autovrije campus (combiparkeren met recreatiedomein De Ster) en het invoeren van parkeerbeheer
- Een nieuwe rechtstreekse ontsluiting van Doornpark naar de N70 (nieuwe spoorwegbrug, ontsluiting Middenheide mogelijk, doorgroeien naar ontsluiting naar E34 mogelijk)
- De N70 te ontwikkelen als een OV-corridor
- De opwaardering van spoorlijn 59 te onderzoeken samen met de verplaatsing van het station Nieuwkerken-Waas naar de Kwakkelhoekstraat

Op p. 119 wordt het niet opportuun gevonden om een invulling van 20 ha na te streven voor Westakkers. Bij de invulling van het terrein met bedrijvigheid moet worden gestreefd naar profielen met een duurzame modal split. De voorkeur gaat ook uit naar een programma met beperkt aantal voertuigbewegingen.

In het besluit (hoofdstuk 11) wordt aangehaald dat

- Het mobiliteitsprofiel van Westakkers erg autogericht is en er dus best geen grote intensieve verkeersgenererende functies worden voorzien
- De geplande ruimtelijke ontwikkelingen rond de N70 vragen een herziening van de ontsluitingsstructuur met aandacht voor de stappers en trappers (aansluiten op de fietssnelweg), het versterken van de OV functie van de N70 (stadslijn vanuit Sint-Niklaas, hogere frequentie van de bussen op de N70, verlengen van de tram tot voorbij Doornpark) en voor het autoverkeer het aangewezen is om en bijkomende auto-ontsluiting te voorzien naar het noorden om het verkeer van de N70 weg te halen. Een ontsluiting van Doornpark via een nieuwe ontsluitingsweg en brug over de spoorweg kan op korte termijn ook reeds voor een verbeterde ontsluiting zorgen. Deze nieuwe ontsluiting zou enkel toegang geven tot Doornpark en niet tot de Boerenstraat en Zoetwaterstraat.
- Een herziening van het programma van de geplande ontwikkelingen zich opdringt
- De restcapaciteit van de ovonde De Ster is beperkt, een rechtstreekse toegang tot Westakkers is gewenst.

5.5.5.1 Invulling van Westakkers⁹

In 2021 is de keuze gemaakt om Westakkers gefaseerd om te vormen tot een oefenterrein voor de geïntegreerde politie. De ruimte die niet zal nodig zijn voor het oefenterrein zou kunnen ingezet worden voor recreatie (fietsen, wandelen,...).

⁹ Bron: <https://sint-niklaas.n-va.be/nieuws/westakkers-wordt-trainingscentrum-voor-politie>

6 Bereikbaarheidsprofiel

6.1 Aanwezige verkeersnetwerken

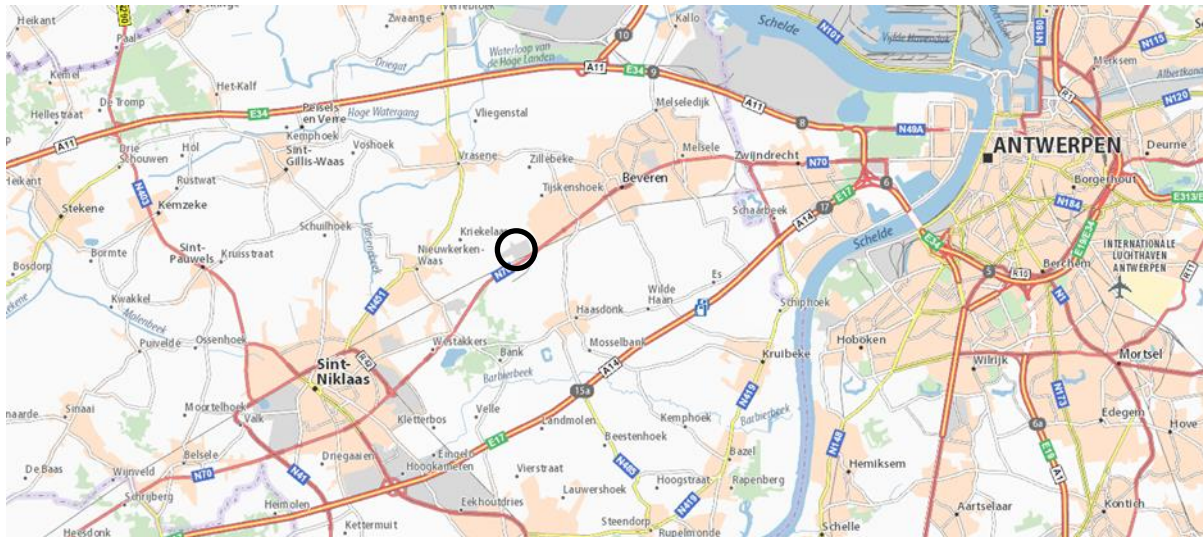
6.1.1 Auto

6.1.1.1 Wegennetwerk

Hotel Beveren is gelegen aan de Gentseweg t.h.v. hotel Beveren vormt de Gentseweg een parallelweg aan de gewestweg N70 (Gentseweg) die op talud is gelegen i.f.v. de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent.

De N70 is de historische verbinding tussen Antwerpen en Gent, een functie die overgenomen is door de E17. De N70 is tussen de R42 (Sint Niklaas) en de N485 Haasdonkbaan gecategoriseerd als een secundaire weg type II.

De Gentseweg is niet gecategoriseerd. De Grote Heidestraat is (op lange termijn) gecategoriseerd als een lokale weg type II.



Figuur 19 Bereikbaarheid met de auto

Gentseweg

De Gentseweg bestaat uit 2x1 rijstroken met aan de noordzijde een breed voetpad achter de haagstructuur. Dit voetpad loopt tot aan de toegang van Hotel Beveren. Verder in westelijke richting is enkel een 2x1 weg aanwezig.



Foto 1 : Profiel Gentseweg t.h.v. projectgebied

Grote Heidestraat

De Grote Heidestraat heeft een 2x1 profiel met een vrijliggend gemengd fiets-voetpad aan beide zijden.



Foto 2 : Grote Heidestraat (bron: google maps)

De N70-Gentseweg

De N70-Gentseweg heeft een 2x1 profiel met een centrale strook die ingericht is als opstelstrook voor afslagbewegingen. Aan beide zijden van de N70 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Aan de noordzijde is dit zelfs een dubbelrichtingsfietspad.

T.h.v. de aansluiting van de Gentseweg is een afslagstrook (linksaf komende van Sint Niklaas) en een uitvoegstrook (rechtsaf komende van Beveren) aanwezig.

Op de viaduct gaat de N70 naar een 2x2 profiel met vrijliggende enkelrichtingsfietspaden.



Foto 3 : Profiel N70-Gentseweg



Foto 4 : Profiel N70-Gentseweg (viaduct)

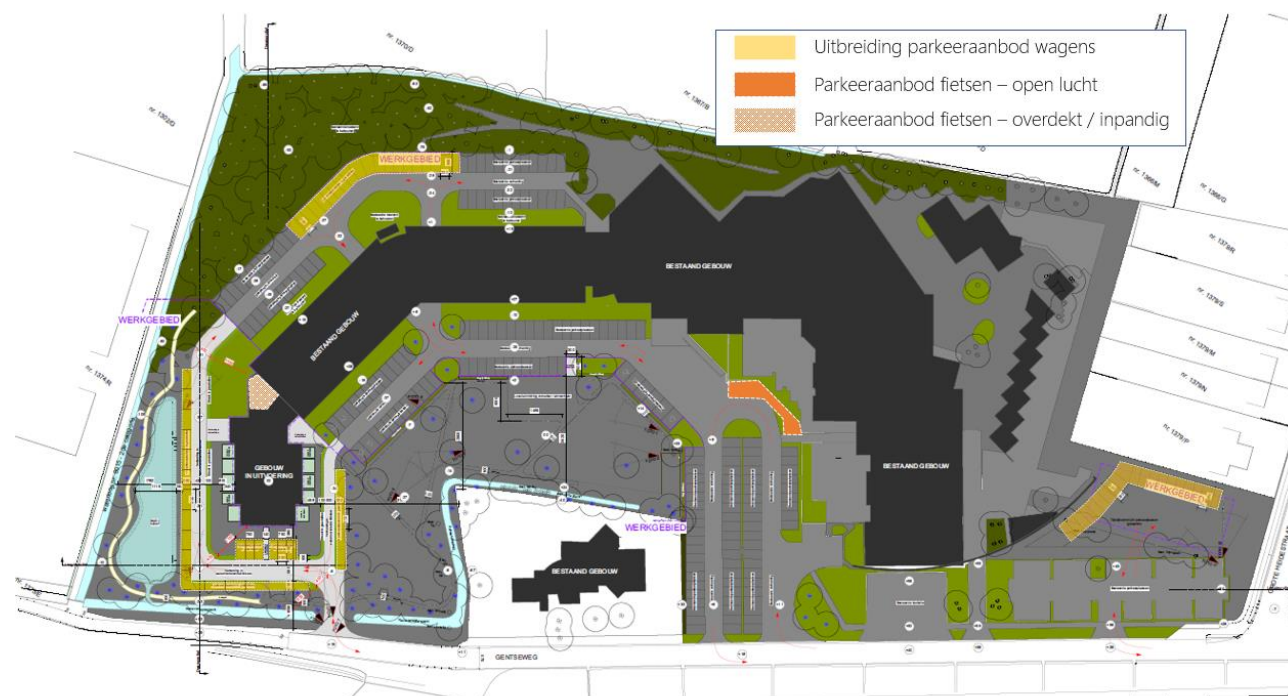
6.1.1.2 Parkeren

Op het terrein van Hotel Beveren zijn in totaal 290 afgebakende parkeerplaatsen aanwezig.

- 91 parkeerplaatsen achter het hotel en t.h.v. de nieuwe uitbreiding¹⁰
- 144 parkeerplaatsen voor het hotel,
- 55 parkeerplaatsen in de rand van de Gentseweg¹¹ (overloop parking)

Voor fietsen is voorzien in een aanbod van 40 fietsparkeerplaatsen in openlucht (dat in 2023 uitgebreid wordt tot 100 plaatsen) en 60 overdekte inpadige plaatsen in de recente uitbreiding van het hotel.

Op onderstaande figuur zijn de verschillende parkeerzones voor wagens en fietsen aangeduid

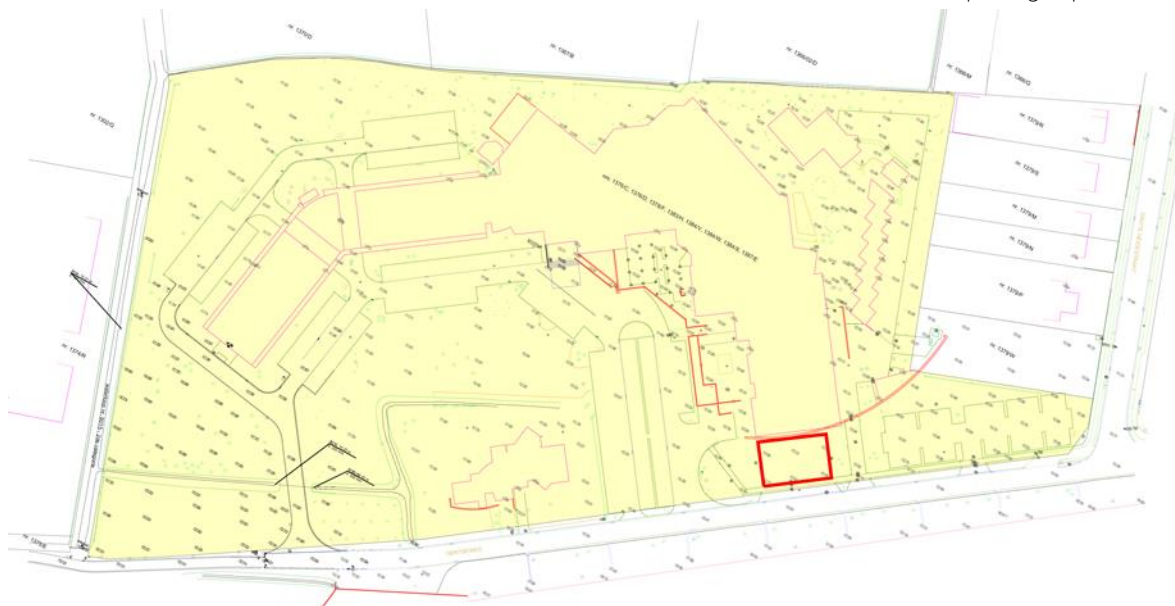


Figuur 20: aanduiding parkeerplaatsen (bron: OMV buitenaanleg 2021)

¹⁰ Waarvan 43 parkeerplaatsen vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

¹¹ Waarvan 17 parkeerplaatsen vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

In de rand van de Gentseweg is een autobusparking aangelegd. In totaal kunnen 4 autobussen geparkeerd worden. Deze autobusparkings zijn aangelegd voor de autobussen die komen i.f.v. van specifieke (dag)activiteiten. Deze dagactiviteiten zijn dikwijls te situeren in de namiddag tijdens de weekdays en bij uitzondering op een weekenddag. De impact van de verplaatsing per autobus is niet opgenomen in het bepalen van de modal shift van de bezoekers van Hotel Beveren omdat deze wijze van verplaatsen uitzonderlijk voorkomt. Op die momenten dat een autobus Hotel Beveren aandoet wordt deze doorverwezen naar de autobusparking. Op onderstaande figuur is de autobusparking aangeduid.



Figuur 21: aanduiding autobusparking

6.1.2 Openbaar vervoer

6.1.2.1 Trein

Beveren heeft een station op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het station is op 3,3 km van hotel Beveren gelegen. In de bediening van Hotel Beveren speelt het station geen rol van betekenis.

6.1.2.2 Bus

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn bedient met lijn 81, halte Grote Heidestraat, de omgeving van Hotel Beveren. De halte is gelegen op 240 m van de perceelsgrens van Hotel Beveren. Tot aan de ingang bedraagt de afstand 440 m.

Lijn 81 heeft een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie.



Figuur 22: netwerk openbaar vervoer per bus (bron Vlaamse Vervoersmaatschappij)

6.1.3 Fiets

De N70 is voorzien van vrijliggende fietspaden. Richting Sint-Niklaas betreft het een dubbel richtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad. Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.



Foto 5: fietspaden N70 (bron: Google Maps)

In de Gentseweg ligt tot net voorbij de aansluiting van de Grote Heidestraat aan de noordzijde een dubbelrichtingsfietspad. Dit is de doortrekking van het dubbelrichtingsfietspad van de N70. Na de aansluiting van de Gentseweg wordt dit dubbelrichtingsfietspad op de Gentseweg gebracht. Verder wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer tot aan de aansluiting van het vrijliggend fietspad langs de spoorlijn.



Foto 6 : orthofoto Gentseweg – aansluiting fietspad langs spoorweg



Foto 7: orthofoto Gentseweg – fietspaden (bron; Google Maps)

6.1.4 Te voet

Vanaf Hotel Beveren tot aan de bushalte langs de N70 is er aan de noordzijde van de Gentseweg een voetpad aanwezig.

6.2 Gebruik verkeersnetwerken

6.2.1 Huidig gebruik verkeersnetwerken

Het huidig gebruik van het verkeersnetwerk spitst zich toe op de verkeersbelasting op het kruispunt van de Gentseweg met de N70. Op die manier kan zowel de belasting van de N70 als deze van de Gentseweg in beeld gebracht worden. Het kruispunt van de Gentseweg en de Grote Heidestraat geeft inzicht in de verdeling van het verkeer dat van de N70 komt of ernaar toe rijdt.

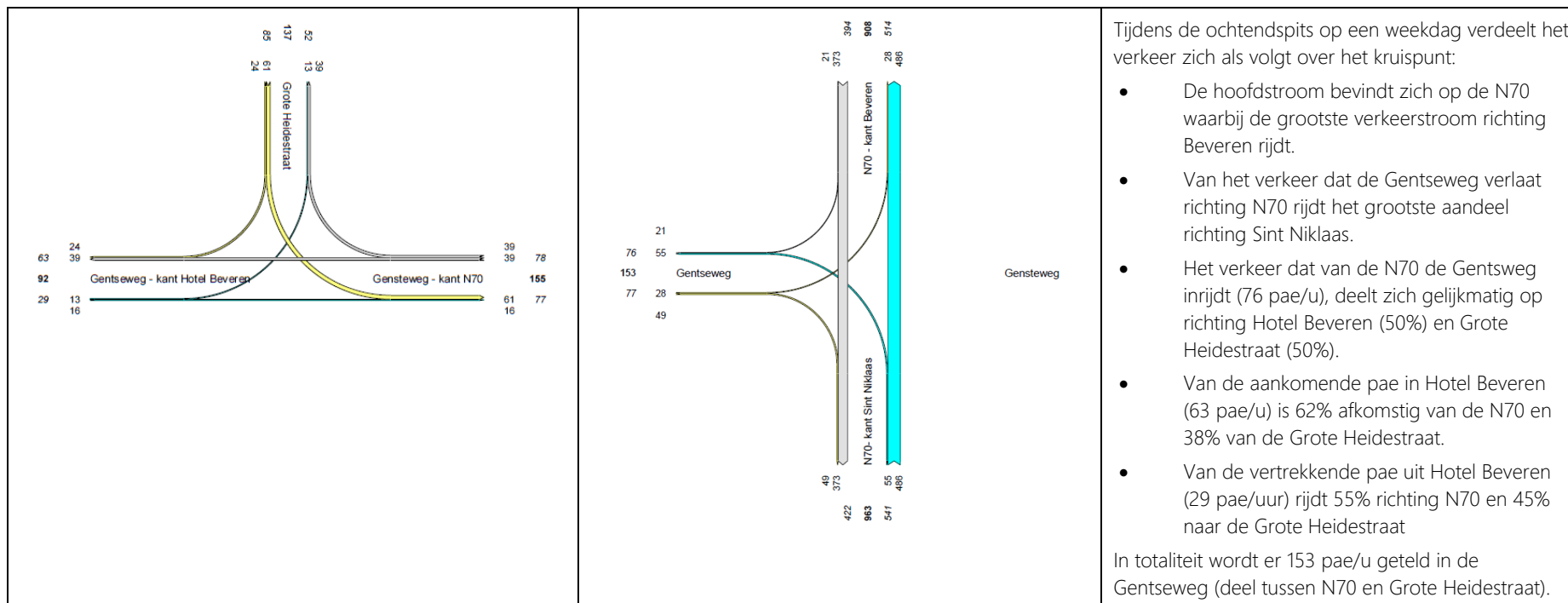
6.2.1.1 Verkeerstellingen

Om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen zijn op 9 maart (donderdag) en 11 maart (zaterdag) verkeerstellingen uitgevoerd. De verkeersafwikkeling op de kruispunten van de N70 x Gentseweg en de Gentseweg x Grote Heidestraat is geteld. Voor een weekdag is gekozen om deze uit te voeren in de ochtend en avondspits. Op zaterdag is gekozen om deze later in de voormiddag en in de vroege namiddag uit te voeren om zicht te krijgen op het recreatief en woon-winkel verkeer dat op zaterdag de overhand heeft t.o.v. het woon-werkverkeer dat traditioneel eerder op de ochtend- en avondspits gericht is.

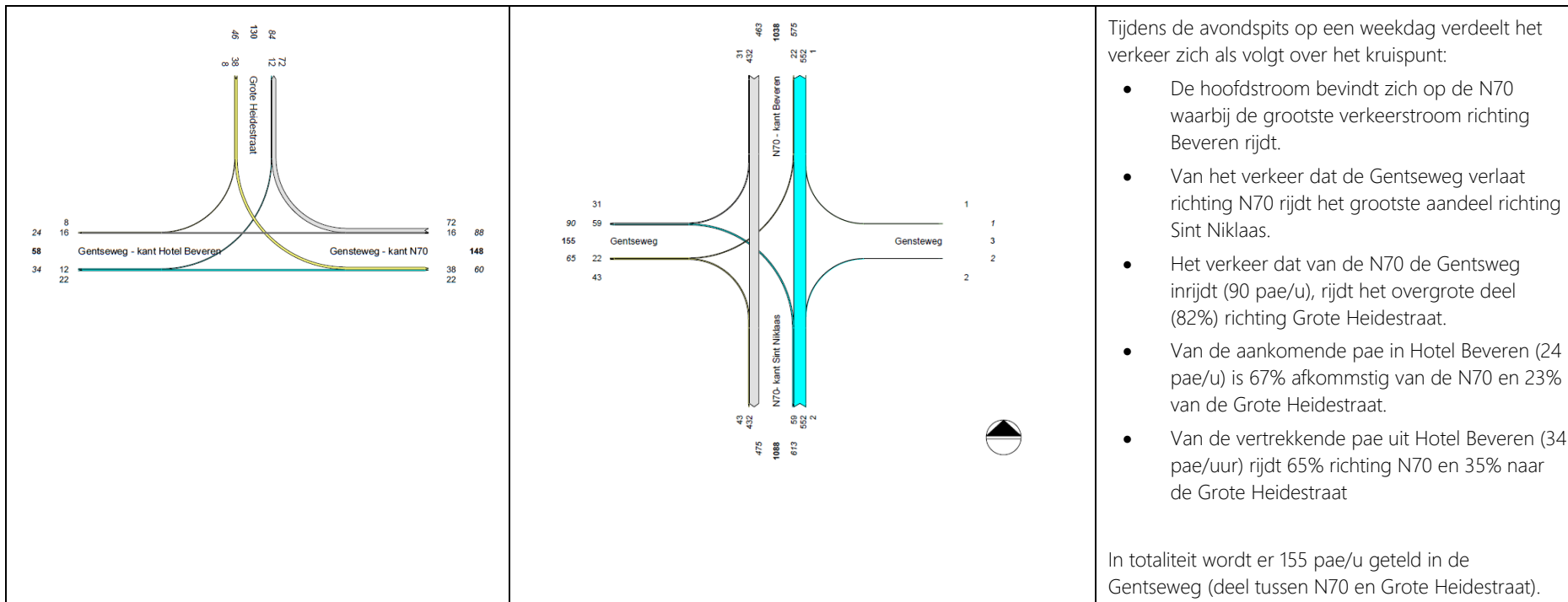
In de grafieken hieronder is de situatie voor de verschillende telmomenten weergegeven. De verkeersintensiteiten zijn uitgedrukt in pae/uur, waarbij volgende gewichten gebruikt zijn:

Licht voertuig =	1 pae
Vrachtwagen 1 delig=	1,5 pae
Vrachtwagen 2 delig=	2 pae

9 maart 2023 – weekdag, ochtendspits 8u00 – 9u00



9 maart 2023 – weekday, avondspits 16u30 – 17u30

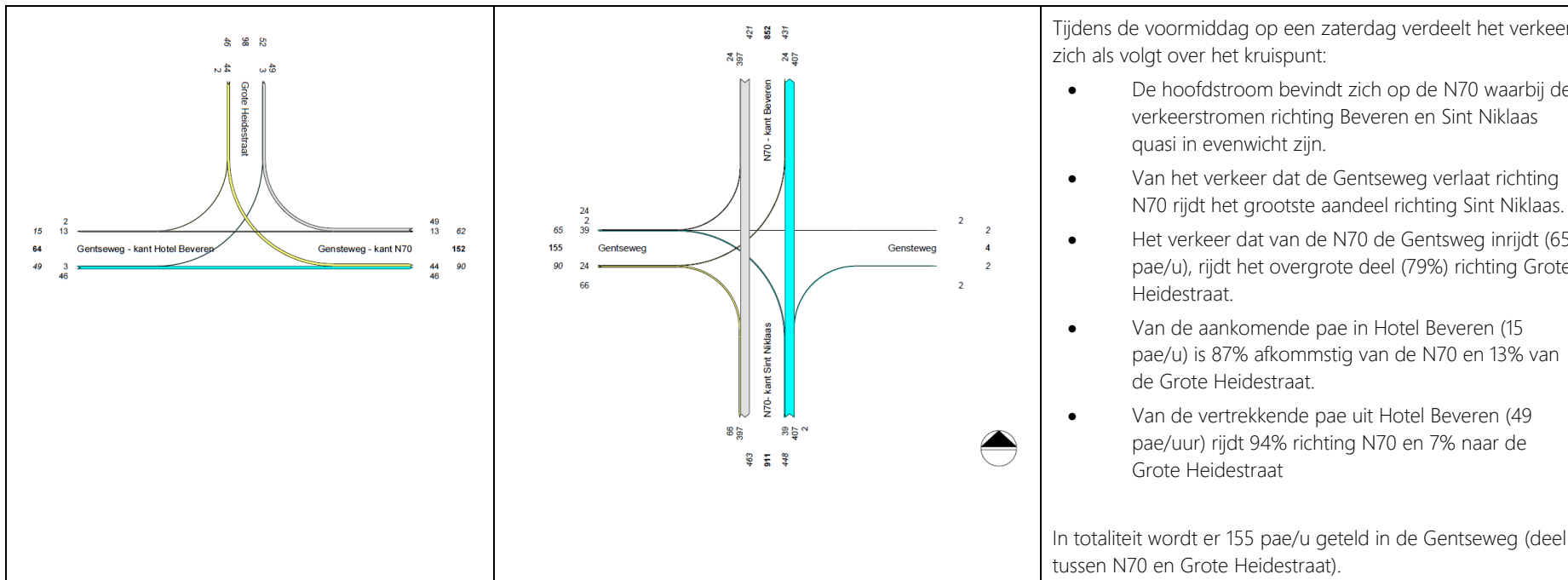


Tijdens de avondspits op een weekday verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:

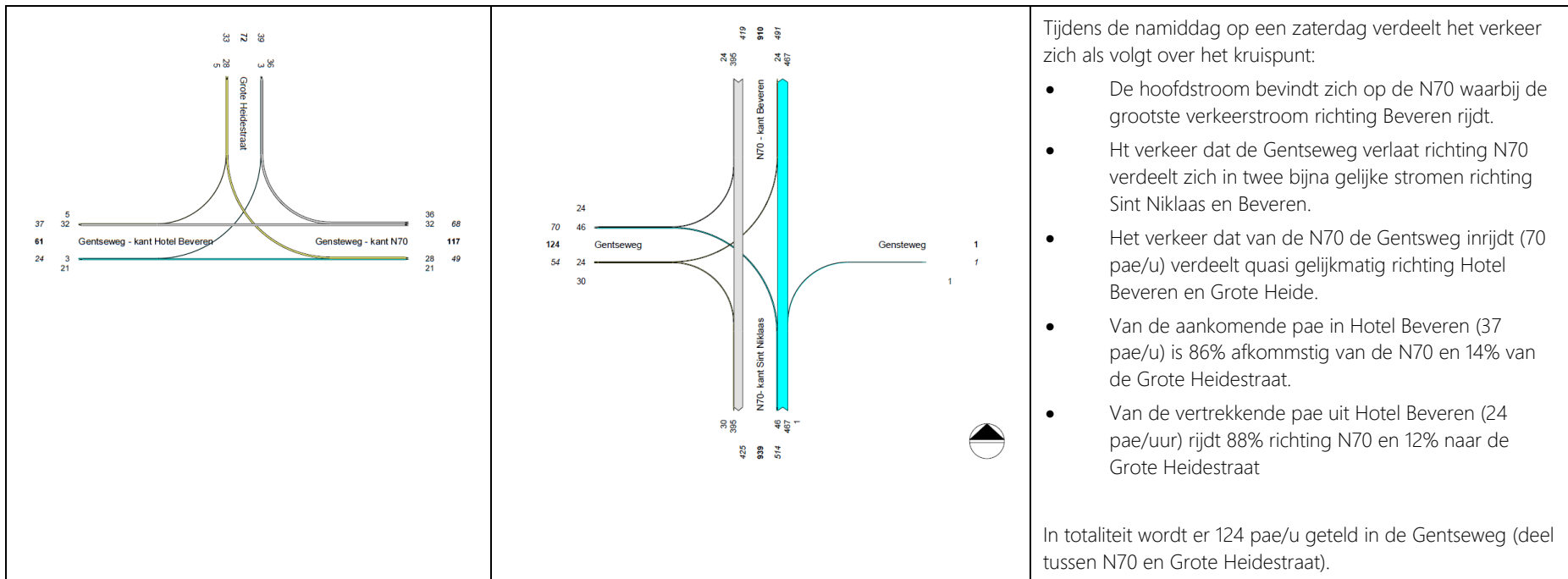
- De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de grootste verkeersstroom richting Beveren rijdt.
- Van het verkeer dat de Gentseweg verlaat richting N70 rijdt het grootste aandeel richting Sint Niklaas.
- Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (90 pae/u), rijdt het overgrote deel (82%) richting Grote Heidestraat.
- Van de aankomende pae in Hotel Beveren (24 pae/u) is 67% afkomstig van de N70 en 23% van de Grote Heidestraat.
- Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (34 pae/u) rijdt 65% richting N70 en 35% naar de Grote Heidestraat

In totaliteit wordt er 155 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).

11 maart – weekenddag, voormiddag 11u00 – 12u00



11 maart – weekenddag, namiddag 14u15 – 15u15



Tijdens de namiddag op een zaterdag verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:

- De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de grootste verkeerstream richting Beveren rijdt.
- Het verkeer dat de Gentseweg verlaat richting N70 verdeelt zich in twee bijna gelijke stromen richting Sint Niklaas en Beveren.
- Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (70 pae/u) verdeelt quasi gelijkmatig richting Hotel Beveren en Grote Heide.
- Van de aankomende pae in Hotel Beveren (37 pae/u) is 86% afkomstig van de N70 en 14% van de Grote Heidestraat.
- Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (24 pae/uur) rijdt 88% richting N70 en 12% naar de Grote Heidestraat

In totaliteit wordt er 124 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).

6.2.2 Evaluatie kruispunt Gentseweg – N70

De intensiteiten uit de verkeerstellingen worden geëvalueerd met de methode Harders (niet geregelde kruispunten).

Weekdag ochtendspits						Weekdag avondsplits					
BEREKENING						BEREKENING					
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	55	730	675	0 sec.	Ja	3	59	670	611	0 sec.	Ja
4	50	300	222	15 sec.	Ja	4	43	247	182	15 sec.	Ja
5	0	300	222	0 sec.	Ja	5	0	247	182	0 sec.	Ja
6	28	300	222	15 sec.	Ja	6	22	247	182	15 sec.	Ja
9	0	670	670	0 sec.	Ja	9	0	610	610	0 sec.	Ja
10	0	300	300	0 sec.	Ja	10	1	470	469	<15 sec.	Ja
11	0	300	300	0 sec.	Ja	11	0	470	469	0 sec.	Ja
12	0	300	300	0 sec.	Ja	12	0	470	469	0 sec.	Ja
<p>De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af).</p> <p>Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.</p>						<p>De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af).</p> <p>Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.</p>					

Uit de berekeningen blijkt dat er op de N70 geen wachttijd verwacht wordt en dat er voor de verkeersstromen die van de Gentseweg naar de N70 rijden een beperkte wachttijd van 15 s of minder verwacht wordt.

Zaterdag voormiddag						Zaterdag namiddag					
BEREKENING						BEREKENING					
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	38	710	672	0 sec.	Ja	3	46	710	664	0 sec.	Ja
4	66	362	272	<15 sec.	Ja	4	30	269	215	15 sec.	Ja
5	0	362	272	0 sec.	Ja	5	0	269	215	0 sec.	Ja
6	24	362	272	<15 sec.	Ja	6	24	269	215	15 sec.	Ja
9	0	730	730	0 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja
10	0	221	219	0 sec.	Ja	10	0	269	269	0 sec.	Ja
11	2	221	219	15 sec.	Ja	11	0	269	269	0 sec.	Ja
12	0	221	219	0 sec.	Ja	12	0	269	269	0 sec.	Ja

De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af). Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.	De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af). Komende van de Gentseweg is de wachttijd beperkt tot 15s om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.
---	---

6.2.3 Conclusie bereikbaarheidsprofiel

De site is vlot toegankelijk met verschillende modi. De N70 (2x1) heeft t.h.v. de aansluiting van de Gentseweg een linksafslagstrook en een rechtsuitvoegstrook. Er zijn goede fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig tot aan het projectgebied. De bushalte bevindt zich op de N70 op wandelafstand doch met een beperkte bediening (1 lijn) en met een half uur frequentie.

Het projectgebied heeft een parkeeraanbod op eigen terrein waardoor de parkeerdruk maximaal op eigen terrein kan opgevangen worden.

6.3 Gebruik aanbod Hotel Beveren

In de periode van de verkeerstellingen is volgend bezetting van het aanbod van Hotel Beveren genoteerd.

Datum	8/03/2023	9/03/2023	10/03/2023	11/03/2023	12/03/2023
aantal kamers	123	104	120	130	75
Aantal personen zalen	146	37	31	175	31
Aantal personen extern ontbijt	37	77	34	177	324
Aantal personen Live cooking buffet & jardin brunch	0	0	197	0	355
Aantal couverts restaurants	140	130	250	374	205

7 Mobiliteitsprofiel - raming van de verkeersgeneratie

Het mobiliteitsprofiel geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande project wordt gegenereerd.

De bezoekers van Hotel Beveren is divers. Naast een internationaal cliënteel, dat grotendeels gelinkt is aan de havenactiviteit, wordt Hotel Beveren ook vanuit de regio opgezocht voor vergaderen en feesten en vanuit een ruimere regio om te genieten van het uitgebreide en gevarieerde aanbod. Daarnaast heeft het restaurant, het live-cooking, de Jardin en de Sushi-bar OZZO een aantrekkingskracht die de lokale omgeving overstijgt.

7.1 Het project

7.1.1 Aard en omvang

Hotel Beveren plant conform de omschrijving van het planologisch attest de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend). Onder de projectzone wordt een ondergrondse parking voorzien.

Zoals eerder in het MOBER aangegeven worden volgende functies op korte termijn voorzien:

Functie	Huidige situatie		Uitbreiding lange termijn	
	Opp. in m ²	Aantal	Opp. in m ²	Aantal
Hotelkamers + toebehoren	9008	202	9008	202
Restaurant + sushi bar	2050		2050	
Feest- en vergaderzalen + toebehoren ¹²	4628,60		4849,60	
Wellness en zwembad	711		711	
Administratie en receptie	934.50		934.50	
totaal	17312,1		17533,10	

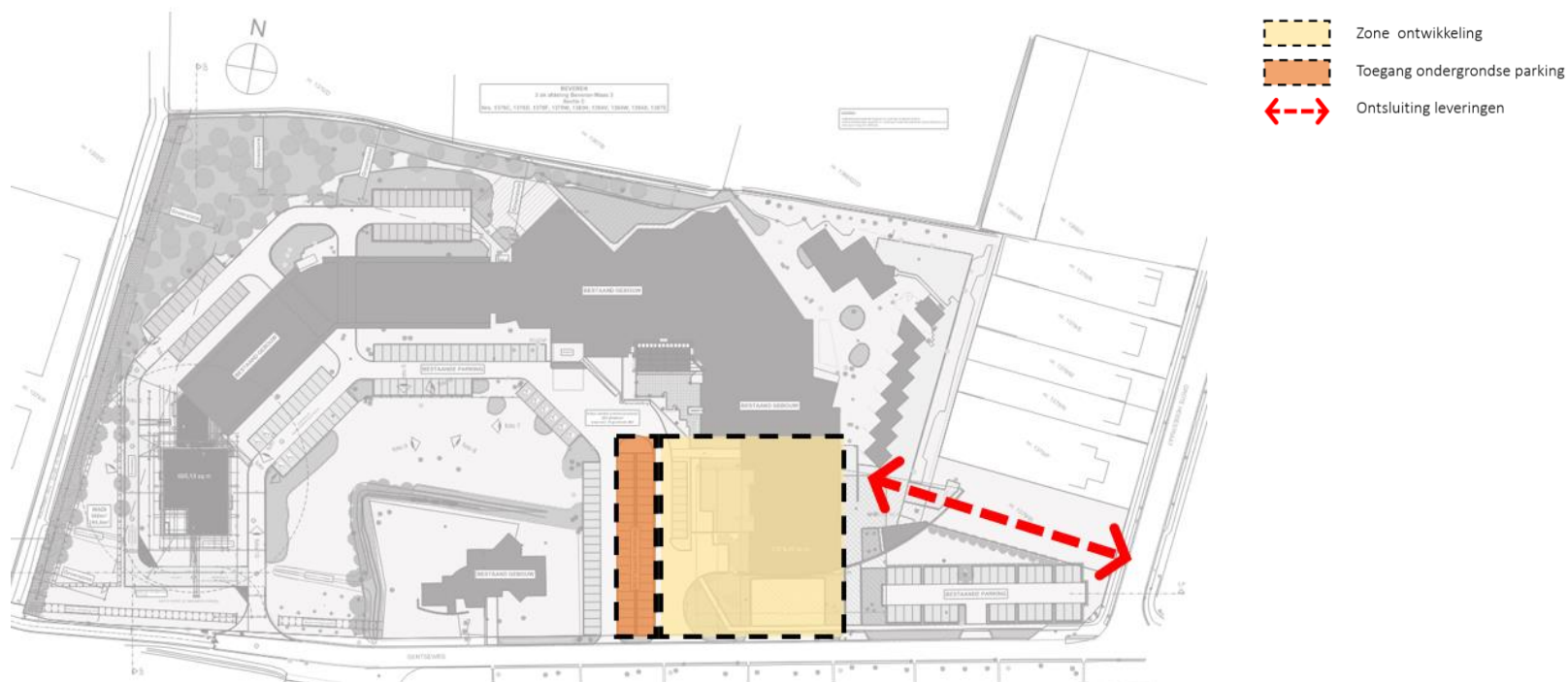
Tabel 3: Voorziene functies

¹² Gangen, coffeecorners, ed. inbegrepen

Aanbod parking - aantallen	Huidige situatie	Korte termijn
Fietsenstalling – open lucht	40	80
Fietsenstalling – overdekt en afgesloten	60	60
Autoparking	290	368
Autobusparking	4	4

Tabel 4: Voorzien aantal fietsenstallingen en parkeerplaatsen

De realisatie van de nieuwe zaalconfiguratie situeert zich aan de voorzijde van het gebouwencomplex. Hiervoor zullen naast delen van het bestaande gebouw ook een deel van de bestaande parkeerplaatsen worden weggenomen. Onder de nieuwe ontwikkeling worden **184** ondergrondse parkeerplaatsen voorzien.

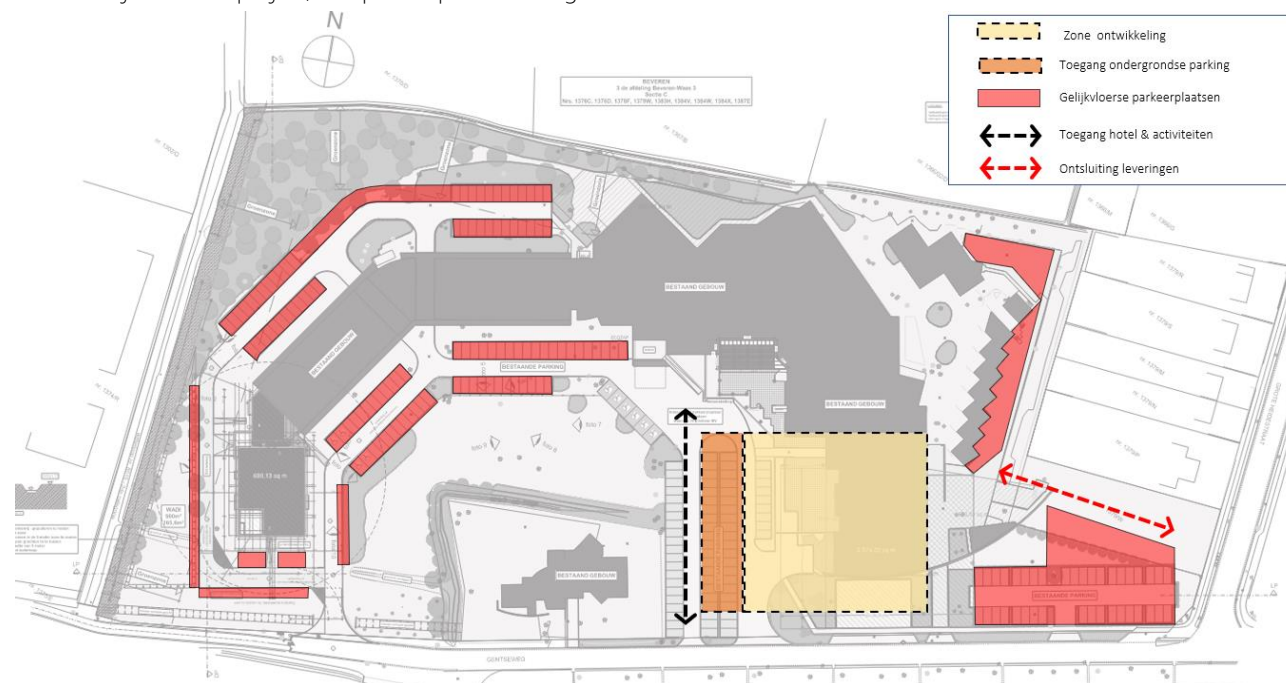


7.1.2 Doelstelling

Naast het realiseren van een zalencomplex waar 800 zittende personen kunnen ontvangen worden, wil Hotel Beveren afgestemd op maatschappelijke evoluties haar omgeving vergroenen en aangenaam maken om te verblijven. Het bewust omgaan met het aantal parkeerplaatsen stelt Hotel Beveren in de mogelijkheid om substantieel te vergroenen en te ontharden.

7.1.2.1 Parkeeraanbod korte termijn

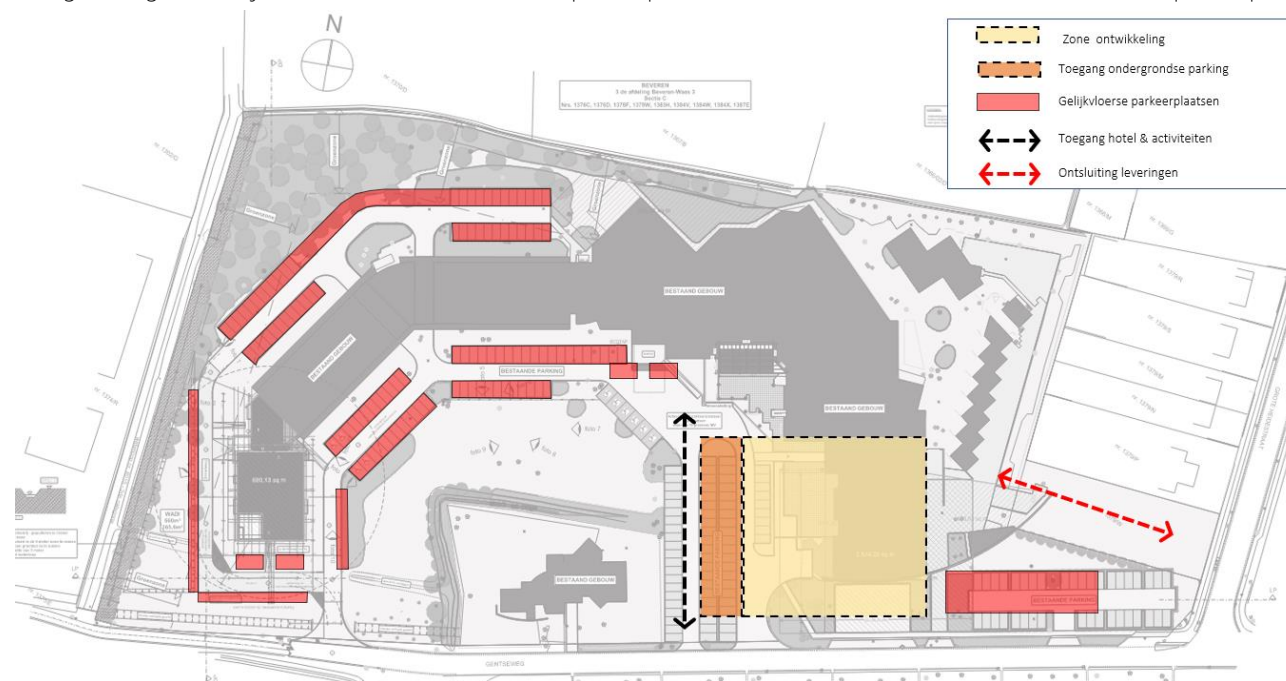
Na realisatie van het project zijn er op terrein nog 184 gelijkvloerse parkeerplaatsen aanwezig. In totaal worden er dan, indien er niet meer parkeerplaatsen worden verwijderd dan noodzakelijk voor het project, 368 parkeerplaatsen aangeboden.



Figuur 23: locatie parkeerplaatsen korte termijn

7.1.2.2 Herlocatie van een gedeelte van het kameraanbod

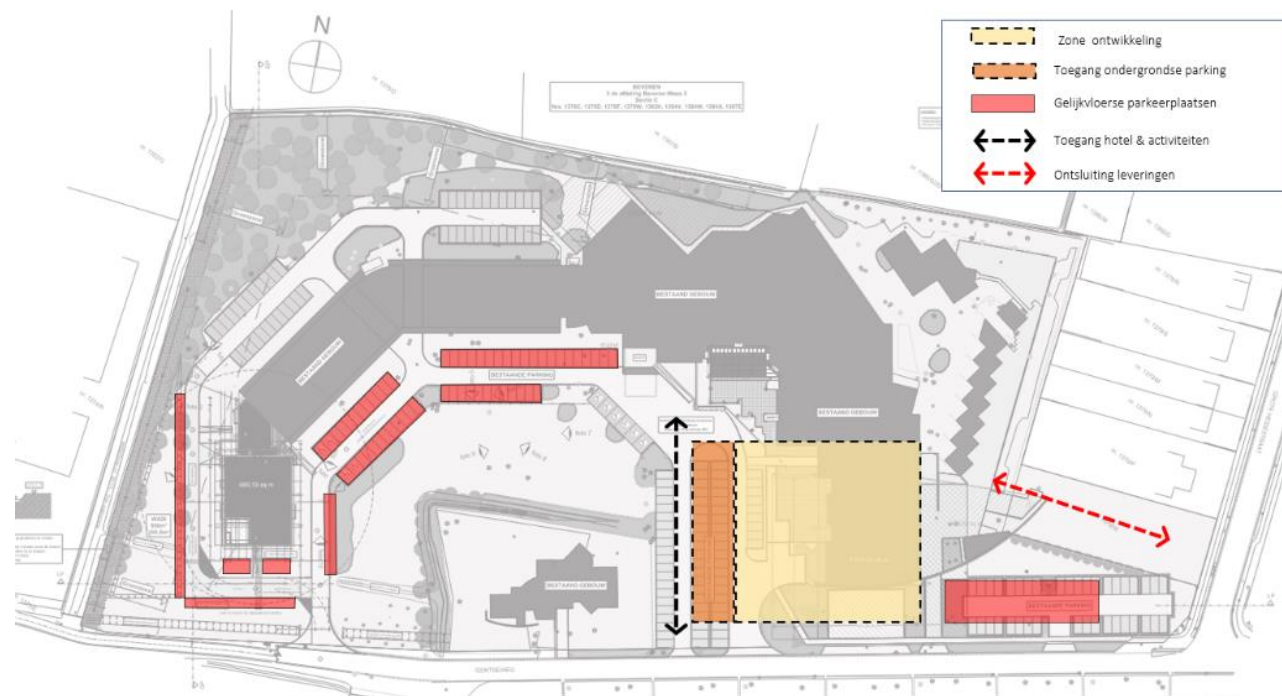
Hotel Beveren wil in navolging van de trend om meer duurzame verplaatsingen te genereren het parkeeraanbod op terrein verminderen en kwalitatieve groene ruimte in de plaats creëren. Bij het herlocaliseren van de cottages, die in de huidige situatie in de noord-oostelijke hoek van het terrein gelegen zijn, naar de rand van de Gentseweg en Grote Heidestraat komt in het noord-oosten van het terrein ruimte vrij om te ontharden en vergroenen. De overloopparking in de rand van de Gentseweg neemt af tot 32 parkeerplaatsen en deze aan de huidige cottages verdwijnen, in totaal neemt het aantal parkeerplaatsen af met 20 eenheden tot een totaal van 348 parkeerplaatsen.



Figuur 24: locatie parkeerplaatsen na herlocatie van een gedeelte van het kameraanbod

7.1.2.3 Vergroening omgeving hotel

Afgestemd op de evolutie van de modal split in de vervoerregio kan de omgeving van Hotel Beveren verder ontharden en vergroenen. Er wordt eerst gefocust op de parkeerplaatsen die in de rand van de groene buffer liggen achter het hotel. Op die manier kan de groen buffer versterkt worden en kan de gereden afstand op terrein i.f.v. parkeren verminderd worden.



Figuur 25: locatie parkeerplaatsen bij ontharding / vergroening – stap 1¹³

¹³ Dit voorstel van afbouw van het aantal parkeerplaatsen en de locatie waar dit gebeurt dient louter als een voorbeeld beschouwd te worden.

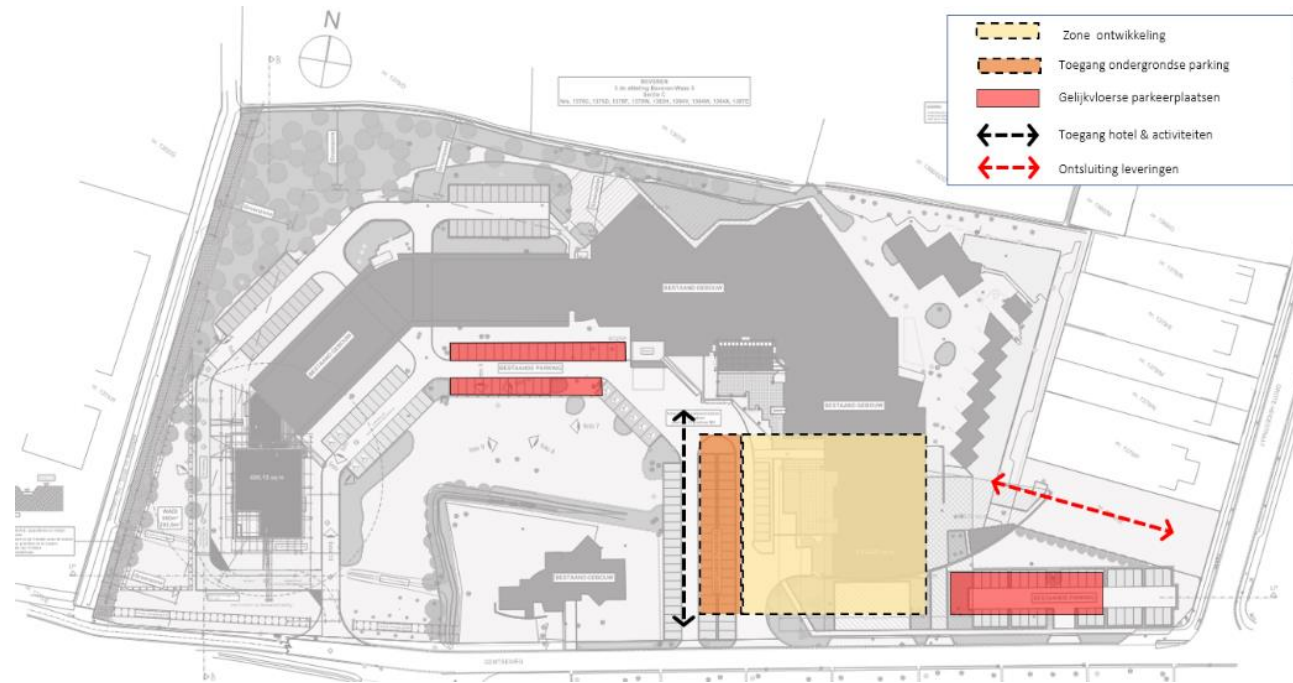
Bij het verwijderen van gelijkvloerse parkeerplaatsen komen de parkeerplaatsen die het verst van de toegang gelegen zijn eerst in beeld. Om de werkbaarheid van het hotel er haar activiteiten correct te ondersteunen worden in de omgeving van de toegang van het hotel een aantal gelijkvloerse parkeerplaatsen behouden.

Deze worden ingezet voor:

- kort parkeren voor laden en lossen
- drop off – pick up
- laden van elektrische voertuigen (zolang dit niet wordt toegelaten in de ondergrondse ruimten)
- parkeren voor personen met een beperking

De vergroening van de omgeving van Hotel Beveren kan leiden tot een gelijkvloers parkeeraanbod van 72 parkeerplaatsen waarvan 32 t.h.v. de huidige overloopparking in de rand van de Gentseweg en 42 kortparkeerplaatsen t.h.v. de ingang van het hotel.

In totaal worden in deze situatie 260 parkeerplaatsen aangeboden waarvan 184 ondergrondse parkeerplaatsen.



Figuur 26: locatie parkeerplaatsen na ontharding / vergroening¹⁴

¹⁴ Idem als vorige voetnoot

7.1.2.4 Mogelijke evolutie parkeeraanbod

In het Mober worden verschillende groottes van het parkeeraanbod getoetst aan de berekende parkeervraag. Op die manier kan bepaald worden welk parkeeraanbod het best aansluit op de parkeervraag en / of er overlast t.g.v. parkeren mag verwacht worden.

Hotel Beveren wenst de verschuiving naar meer duurzame verplaatsingen te ondersteunen. Het parkeeraanbod is één van de parameters die belangrijk zal zijn om te sturen op meer duurzame verplaatsingen, naast het actief aanbieden van duurzame modi aan personeel en bezoekers van Hotel Beveren.

Voor Hotel Beveren kan een scenario om het parkeeraanbod te laten evolueren in de tijd in relatie met de doelstellingen binnen de vervoerregio beschreven worden. Hieronder wordt kort ingegaan op dergelijk scenario zonder echter bindend te zijn naar Hotel Beveren.

tijdsvenster	Omschrijving	#ppl ondergronds	#ppl maaiveld
Huidige situatie (2023)	In de huidige situatie is er op terrein van Hotel Beveren een parkeeraanbod van 290 parkeerplaatsen (ppl)	0	290
Korte termijn (.... - 2030)	Na realisatie van de nieuwe zalen (800 zittende bezoekers) zijn er 368 ppl op het terrein, waarvan 184 ppl ondergronds.	184	184
Middellange termijn (.... – 2040)	In kader van het zoeken naar een ruimtelijke optimalisatie van het terrein en het kameraanbod kan overwogen worden om de cottages in de noord-oostelijke hoek van het terrein te verplaatsen naar de rand van de Gensteweg (Hoek Gensteweg – Grote Heidestraat). De ruimte waar nu de cottages gelegen zijn wordt onthard en vergroend. De overloopparking in de rand van de Gentseweg neemt af met 20 ppl tot 32 ppl waardoor het totaal parkeeraanbod 348 ppl bedraagt.	184	164
Lange termijn (...- 2050)	De omgeving van Hotel Beveren wordt verder onthard en vergroend waarbij de parkeerplaatsen die het verst van de toegang tot het hotel gelegen als eerste in aanmerking komen om te worden onthard en vergroend. Om de werking van het hotel te verzekeren is een aanbod in de directe omgeving van de hoteltoegang nodig. Uitgaande van de huidige parkeerorganisatie zou het over 44 ppl gaan. Deze kunnen bestemd worden voor kort parkeren (laden en lossen), drop off & pick up, laden van elektrische voertuigen (zolang dit niet ondergronds wordt toegestaan), personen met een beperking,.... Samen met de 32 plaatsen van de overloopparking in de rand van de Gentseweg zal het totale parkeeraanbod 260 ppl bedragen.	184	76
	Bij verdere ontharding en vergroening van de ruimte en het ondersteunen van de algemene tendens van een meer duurzame modal split, kan onderzocht worden of de 32 ppl van de parking in de rand van Gentseweg kunnen opgeheven worden. Dit brengt het totaal parkeeraanbod op 228 ppl.	184	44
	Indien enkel het aanbod ondergrondse parkeerplaatsen beschouwd wordt, bedraagt het parkeeraanbod 184 ppl. Dit scenario is enkel opgenomen om als toetsing te dienen. Er zal steeds een parkeeraanbod in de directe omgeving van de hoteltoegang dienen te zijn voor een aantal vormen van parkeren (zie hoger).	184	0

7.2 Kencijfers

Gezien de kencijfers voor horeca functies een brede vork kennen, wordt gebruik gemaakt van informatie aangereikt door Hotel Beveren.

Om een goed beeld te krijgen op de verkeersgeneratie van de functies wordt zowel een weekdag als een weekenddag geanalyseerd.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie werd van volgend bronnenmateriaal gebruik gemaakt:

- voor het bepalen van de bezettingsgraad van wagens i.f.v. type verplaatsing
 - OVG – Vlaanderen 5.1 (2015-2016), tabellenrapport, universiteit Hasselt IMOB
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de functies
 - Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mei 2018, mobiliteit en openbare werken
 - CROW kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

7.2.1 Bezettingsgraad

Uit OVG Vlaanderen 5.1 (tabel 230) kan afgeleid worden dat de gemiddelde bezettingsgraad van de auto bij een verplaatsing 1,8 personen/wagen bedraagt. Voor een verplaatsing met recreatieve doeleinden bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 1,8 personen/wagen (tabel 234), terwijl bij een dienstverplaatsing de gemiddelde bezettingsgraad 1,42 personen/wagen bedraagt (tabel 232).

Er wordt voorgesteld om deze bezettingsgraden licht bij te sturen. Voor de recreatieve verplaatsingen wordt voorgesteld dat de bezettingsgraad iets lager is (weinig ontsloten met andere modi en de ligging) -3% terwijl er voor de zakelijke verplaatsingen kan van uitgegaan worden dat de bezettingsgraad iets hoger is (havenactiviteiten en andere grote bedrijven met meer aandacht voor "samen rijden") +4%

Deze benadering levert volgende bezettingsgraden van een wagen op:

- Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Door Hotel Beveren werd vertrekkende van de reservaties (zalen, kamers, restaurant, e.d.) bezoekersaantallen aangeleverd en hun verdeling over de dag, met aandacht voor de overlapping in gebruik van de verschillende functies.

Om de attractie van de activiteiten van Hotel Beveren te kennen, kan uitgegaan worden van kencijfers maar deze zijn niet steeds accuraat om de attractie correct in beeld te brengen. Hotel Beveren heeft gegevens aangeleverd van de bezoekers aan het hotel, de restaurants en de zalen.

7.2.1.1 Weekdag

Het hotel telt 202 kamers. Men gaat uit van een bezetting van 85%. Op weekdays gaat men uit van 1,2 personen per kamer. Dit geeft 206 bezoekers.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven voor deze activiteiten op een weekday.

Dagdeel	Ochtend	Overdag	Avond
Activiteiten			
Hotel	206		
Restaurant ¹⁵	30	60	180 / 210
Zalen	200		
Personeel	26	63	63

Omdat niet alle bezoekers op hetzelfde moment aankomen of vertrekken wordt uitgegaan van onderstaande verrekensleutels

- ± 20% van de hotelgasten is vertrokken bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen
- ± 25% van de hotelgasten checkt in in de vroege namiddag
- ± 10% van de hotelgasten zijn tevens aanwezig bij een zaalactiviteit
- ± 90% van de hotelgasten maakt ook gebruik van het restaurant
- ± 15% van de bezetting van de zalen ligt in het avondblok

¹⁵ Onder restaurant wordt verstaan, Nest, Ozzo, Jardin en live cooking

7.2.1.2 Weekenddag - zaterdag

Het hotel telt 202 kamers. Men gaat uit van een bezetting van 85%. Voor het weekend gaat men uit van 1,5 personen per kamer.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven voor deze activiteiten op een weekenddag (zaterdag).

Dagdeel	Ochtend	Overdag	Avond
Activiteiten			
Hotel	258		
Restaurant ¹⁶	20	50	360
Zalen	200		
Personeel	26	40	87

- ± 20% van de hotelgasten is vertrokken bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen
- ± 70% van de hotelgasten checkt in na 14 uur
- ± 30% van de hotelgasten zijn tevens aanwezig bij een zaalactiviteit
- ± 50% van de hotelgasten maakt ook gebruik van het restaurant
- ± 20% van de hotelgasten heeft een avondactiviteit buiten Hotel Beveren en keert pas 's avonds laat terug
- ± 80% van de bezetting van de zalen ligt in het avondblok

¹⁶ Idem als opmerking 11

7.2.2 Modal split

Voor het bepalen van de modal split wordt een onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers. Voor het bepalen van de modal split van de bezoekers wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals opgenomen in het Richtlijnenboek, Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en Mober van mei 2018.

Voor het bepalen van de modal split wordt eveneens gebruik gemaakt van de kencijfers zoals opgenomen in het Richtlijnenboek, Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en Mober van mei 2018. Deze worden afgezet tegenover de modal split van het personeel zoals die anno 2023 genoteerd worden door de personeelsafdeling van Hotel Beveren.

7.2.2.1 Personeel

Op basis van de ligging van het hotel en de informatie die ter beschikking is over de verplaatsingswijze van het personeel wordt voorgesteld om de modal split te gebruiken zoals die af te leiden is uit de aangeleverde gegevens door Hotel Beveren.

Modus	Aandeel	
	Volgens RLB ¹⁷	Volgens Hotel Beveren
Autobestuurder (alleen)	60%	57,5%
Carpool	1%	0%
Trein	11%	0%
De Lijn	19%	6,5%
Bedrijfsvervoer	0%	0%
Fiets, elektrische fiets	4%	35,4%
Moto	1%	0%
Te voet	3%	0,6%

Het aandeel verplaatsingen te voet (minder dan 1%) wordt verder niet afzonderlijk in de berekeningen meegenomen, maar wordt met het aandeel van de fietsverplaatsingen opgeteld.

¹⁷ Volgens Richtlijnenboek, tabel 49 modal split werknemers recreatie, p. 229

7.2.2.2 Bezoekers

7.2.2.2.1 Huidige situatie – volgens kencijfers

Voor de modal split van de bezoekers wordt verwezen naar het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (mei 2018). Conform het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER wordt de modal split voor het motief "Ontspanning" toegepast (tabel 44, p. 222). In onderstaande tabel wordt dit weergegeven.

De ligging van Beveren dient beschouwd te worden als landelijk in de rand van metropolitaan Antwerpen volgens RMP Antwerpen¹⁸. Bij het opstellen van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren wordt gesteld dat de locatie van Hotel Beveren binnen de afbakening gelegen is¹⁹.

Gezien het aandeel elektrische fietsen op enkele jaren sterk gestegen wordt voorgesteld om de kencijfers op dat vlak bij te sturen. In eerste instantie zal de fietser de verplaatsing per OV vervangen om vervolgens in de plaats gewone fietsverplaatsingen te komen en tenslotte het aandeel autoverplaatsingen als bestuurder en passagier te verlagen.

Modus	Modal split	
	Buitengebied	Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
Te voet	11%	12%
Fietser	15%	13%
Elektrische fietser	0%	0%
Brom-/snorfietser	0%	0%
Motorrijder/passagier	0%	0%
Autobestuurder	36%	39%
Autopassagier	32%	31%
Lijnbus	1%	1%
Tram of (pré)metro	0%	0%
Trein	1%	1%
Autocar	1%	1%
Op andere wijze	0%	1%
Modal split	68/32	70/30

¹⁸ Visienota 2018, deelnota's 2021

¹⁹ Het afbakeningsproces nog lopende. De aanname dat Hotel Beveren in kleinstedelijk gebied gelegen is wordt afgeleid uit de uitspraken en adviezen

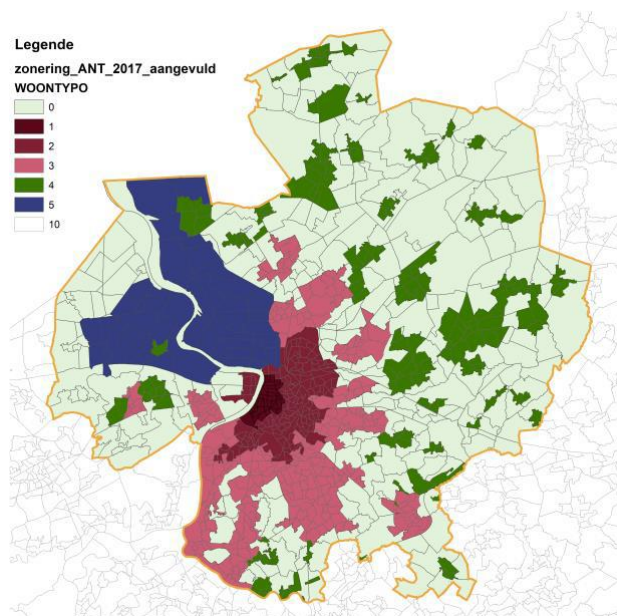
7.2.2.2.2 Huidige situatie – realistisch

De kencijfers gaan uit van een modal split 67/33 wat wil zeggen dat 33% van alle verplaatsingen op een duurzame wijze gebeuren en dus geen extra parkeerplaatsen vergen. Omdat deze cijfers niet op elke plaats in de vervoerregio Antwerpen gelden wordt voorgesteld om voor de huidige situatie van Hotel Beveren een modal split 75/25 te hanteren.

7.2.2.2.3 Toekomstige situatie

In het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Antwerpen worden maatregelen ontwikkeld om het aandeel duurzame verplaatsingen te laten stijgen van 50% van alle verplaatsingen conform de doelstelling opgelegd door de Vlaamse Regering.

De vervoerregio is zich bewust van een aantal verschillende ruimtelijke typologieën. Het volgende onderscheid wordt gemaakt²⁰:



- Het metropolaan centrum is het centrum van de stad Antwerpen, binnen de 'Leien' incl. de omgeving rondom het Centraal Station. Dit is een dens bebouwd gebied met een hoog aandeel werkgelegenheid en functies, vaak met een (inter)regionale (en ook internationale) aantrekkingskracht. Hierrond ligt het hoogstedelijk gebied: een meer residentieel gebied, eveneens met hoge dichtheden, die de 19de-eeuwse gordel, de 20ste-eeuwse gordel en delen van randgemeenten omvat. Geografisch is dit een ruim gebied binnen en rondom de Antwerpse Ring met uitlopers tot aan de fortengordel t.h.v. R11. Samen vormen deze het urbane gebied. Het stedelijk woon- en werkgebied ligt tenslotte vingervormig en met enkele satellieten hierrond en kent nog steeds hoge dichtheden, zeker in de kernen van de gemeenten die hier deel van uitmaken. Deze drie delen samen vormen het verstedelijkt gebied van de regio.
- Rondom dit verstedelijkt gebied ligt een ruim landelijk gebied met meer verspreide bewoning en tewerkstelling maar ook met woonkernen met hogere dichtheden .
- In het noordwesten van de Vervoerregio bevindt zich de haven met een heel eigen typologie.

De nota geeft volgende modal split voor stedelijke en landelijke gebieden.²¹

Gebiedstypologie	Autoverplaatsingen	Duurzame verplaatsingen
Verstedelijkt	42%	58%
Landelijk	59%	41%

Figuur 27: Aggregatie van inwoners, werkplaatsen en bestemmingen o.b.v. inputgegevens (wonen, werken, bestemmingen) van het rvm ANT versie 4.2.1

²⁰ Visienota RMP 2018

²¹ Verwerking tabellen visienota RMP 2018

7.2.3 Trendvolgend of sturend

Bij de keuze van de te gebruiken modal split dient nagedacht te worden of men trendvolgend of sturend wil werken. Aangezien de modal split rechtstreeks impact heeft op het aantal parkeerplaatsen wordt voorgesteld om vanuit de bestaande situatie te vertrekken en zo via het maatregelen en een wijzigend verplaatsingsgedrag te evolueren naar een toekomstige modal split.

Er wordt voorgesteld om trendvolgend te rekenen (huidige situatie) en rekening houdend met de tendens om de verplaatsingen te verduurzamen en de initiatieven die Hotel Beveren op dat vlak wenst te ontwikkelen verder te evolueren naar een ambitieuzere modal split voor bezoekers die in lijn ligt met de ambities van de vervoerregio.

Voor de situatie 2030 wordt de modal split gehanteerd voor een ligging in een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (70/30). Gezien de maatschappelijke tendens om de verplaatsingen te verduurzamen (elektrificatie, deelsystemen, operationeel gelaagd verkeersnetwerk) wordt voor 2040 een modal split 63/37 voorgesteld (zie tabel hiernaast) om in 2050 de modal split te bereiken zoals beschreven in het regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Antwerpen, zijnde 59/41.

Modus	Modal split
Te voet	10%
Fietser	10%
Elektrische fietser	10%
Brom-/snorfietser	0%
Motorrijder/passagier	0%
Autobestuurder	35%
Autopassagier	32%
Lijnbus	0%
Tram of (pré)metro	0%
Trein	0%
Autocar	1%
Op andere wijze	0%
Modal split	67/33

Volgende modal split in relatie met de tijd wordt voorgesteld.

Type verplaatsing	Huidige situatie		Korte termijn (.-2030)		Middellange termijn (.-2040)		Lange termijn (.- 2050)	
	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers
Niet duurzaam	57,5%	75%	57,5%	70%	53%	63%	50%	59%
Duurzaam	42,5%	25%	42,5%	30%	47%	37%	50%	41%

7.3 Verkeersgeneratie - huidige situatie

Het hotel is in de periode 2020 – 2021 uitgebreid met **62 hotelkamers** wat het totaal op 202 hotelkamers brengt. In de omgevingsvergunning voor de buitenaanleg bij de uitbreiding van het hotel zijn 60 extra parkeerplaatsen vergund. Het totaal parkeeraanbod bedraagt afgebakende 290 parkeerplaatsen, waarvan 10 voor personen met een beperking. Het aanbod fietsparkeerplaatsen bedraagt 40 in openlucht en 60 overdekt – inpandig. Het aanbod openlucht parkeerplaatsen voor fietsen wordt in 2023 uitgebreid tot 100 fietsparkeerplaatsen waarbij tevens aandacht zal voor het stallen van buitenmaatse fietsen.



Figuur 28: organisatie terrein Hotel Beveren huidige situatie²²

²² Bron: dossier omgevingsvergunning buitenaanleg uitbreiding hotel

7.3.1 Huidige situatie - werknemers

Het aantal werknemers bedraagt 153 voltijds equivalenten. Deze worden gedurende de week anders ingezet dan in het weekend. Er wordt in 3 shiften gewerkt ochtend, middag en avond. Het personeel is als volgt verdeeld over deze shiften

Tijdstip	Aantallen	
	Weekdag	Weekenddag
Ochtend	26	26
Middag	63	40
Avond	63	87

De werknemers verplaatsen zich op volgende wijze (informatie aangeleverd door Hotel Beveren).

Modi	
Te voet & Fiets – elektrische fiets, bromfiets	36,0%
Openbaar vervoer	6,5%
Auto	57,5%

Omwille van de specifieke werkwijze in de horeca zijn er geen passagiers als verplaatsingswijze.

Voor een gemiddelde weekdag geeft dit volgende verplaatsingen

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	23	23	55
Openbaar vervoer	2	4	4	10
Auto	15	36	36	88
Totaal	26	63	63	153

Voor een gemiddelde weekenddag zijn de verplaatsingen in onderstaande tabel weergegeven

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	14	31	54
Openbaar vervoer	2	3	6	10
Auto	15	23	50	88
Totaal	26	40	87	153

Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt $2 \times 88 = 176$ verplaatsingen op een gemiddelde week- of weekenddag.

7.3.2 Huidige situatie - bezoekers – weekdag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de feest- en vergaderzalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 206 bezoekers voor een gemiddelde weekdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	30
Restaurant – middag	60
Restaurant - avond	180/210
Zalen	200

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat:

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers zijn tevens gebruikers van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers maakt 's avonds gebruik van het restaurant
- o 's Avonds de bezettingsgraad van de zalen 15% van de totale dagbezetting is

Voor de modal split voor werknemers in de horeca kan gebruik gemaakt worden van de cijfers van de FOD Mobiliteit, waar de modal split gegevens per NACE-sectie beschikbaar zijn.

De waarden voor de sectie "verschaffen van accommodatie en maaltijden" zijn van toepassing.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de huidige situatie wordt modal split 75/25 gehanteerd.

7.3.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0	206
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	13	14	9	17	18	4	3	1	1	0	88	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	4	9	29	26	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
ingenomen plaatsen door hotelgasten	88	88	88	88	88	88	88	84	75	46	19	0	4	9	22	36	45	62	79	84	87	87	88	88		
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	60																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	270																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	22	3	0	0	0	14	95	89	27	3	0	270	
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	19	3	0	0	3	16	97	89	22	270	
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	22	3	0	0	0	1	9	9	3	0	0	66	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	19	3	0	0	0	2	10	9	2	66	
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	28	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	28	
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	5	8	5	1	0		
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	200																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	20	100	20	0	0	54	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	4	24	38	38	30	20	10	4	2	200	
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	20	100	20	0	0	46	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	191
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	4	24	38	38	26	17	9	4	2	191	
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	10	51	10	0	0	23	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	2	12	19	19	13	9	4	2	1	97	
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	10	61	71	71	56	79	82	80	67	48	29	16	7	3	1	0			

Tabel 7: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	54%	73%	76%	66%	64%	81%	79%	85%	87%	82%	79%	74%	73%	67%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	44%	59%	62%	53%	52%	66%	64%	68%	70%	66%	64%	60%	59%	54%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	38%	52%	54%	47%	46%	58%	56%	60%	62%	58%	56%	53%	52%	47%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	34%	46%	48%	42%	41%	52%	50%	54%	55%	52%	50%	47%	46%	42%	32%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	29%	39%	40%	35%	34%	43%	42%	45%	46%	43%	42%	39%	39%	35%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	36%	38%	33%	32%	41%	40%	42%	43%	41%	39%	37%	36%	33%	25%	25%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 1: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- huidige situatie

7.3.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228, 184 ppl.

Hieruit kan opgemaakt worden dat, er van uitgaande dat het huidige parkeeraanbod van 290 ppl. De parkeervraag voldoende kan opvangen.

7.3.3 Huidige situatie bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde zaterdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 258 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant - ochtend	20
Restaurant – middag	50
Restaurant - avond	360
Zalen	200

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruiker is van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten een avondactiviteit heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

De verplaatsingswijze voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt omwille van haar ligging in een landelijke omgeving (CROW kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 137, oktober 2012) volledig toebedeeld aan wagenverplaatsingen. Dit vormt tevens een worst case voor de situatie Hotel Beveren.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de huidige situatie wordt modal split 75/25 gehanteerd.

7.3.3.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	17	28	22	17	15	3	1	0	0	0	110
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	11	17	26	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110
ingenomen plaatsen door hotelgasten	110	110	110	110	110	110	110	108	103	92	75	49	2	8	24	52	74	91	106	109	110	110	110	110	110	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	60																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	270																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	27	22	5	0	0	0	14	81	86	27	3	0	0	270
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22	27	5	0	0	5	19	81	76	30	270
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	27	22	5	0	0	0	7	41	43	14	1	0	0	165
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22	27	5	0	0	3	9	41	38	15	165
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	9	2	0	0	0	3	17	19	6	1	0	0	71
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	12	2	0	0	1	4	17	16	6	71
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	14	21	14	2	0	0	3	19	34	22	6	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	200																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	10%	6%	0%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	20	12	0	0	60	80	20	0	0	0	200
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	40	60	40	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	200
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	20	12	0	0	42	56	14	0	0	0	152
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	30	46	30	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	152	
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10	6	0	0	21	28	7	0	0	0	77
aantal vertrekkenden auto's	15	23	15	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	8	77
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	46	23	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	14	20	20	20	42	70	77	77	69	62	

Tabel 8: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	85%	73%	59%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	42%	24%	31%	37%	46%	67%	83%	99%	125%	138%	129%	103%	95%
parking 228 ppl	69%	59%	48%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	19%	25%	30%	37%	54%	67%	80%	101%	111%	104%	83%	77%
parking 260 ppl	60%	51%	42%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	17%	22%	26%	33%	47%	59%	70%	89%	97%	91%	73%	68%
parking 290 ppl	54%	46%	38%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	15%	19%	23%	29%	42%	52%	63%	80%	87%	82%	65%	61%
parking 348 ppl	45%	38%	31%	28%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	22%	13%	16%	19%	24%	35%	44%	53%	66%	73%	68%	54%	50%
parking 368 ppl	43%	36%	30%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	12%	15%	18%	23%	33%	41%	50%	63%	69%	65%	52%	48%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 2: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekenddag en parkeerdruk- huidige situatie

7.3.3.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl.

Hieruit kan opgemaakt worden dat het huidige parkeeraanbod van 290 ppl de parkeervraag kan opvangen.

7.4 Verkeersgeneratie - korte termijn (2030)

Op korte termijn (na de goedkeuring van het RUP) plant Hotel Beveren de reorganisatie van de zaalfaciliteiten waarbij een zalencombinatie gecreëerd wordt die toelaat om 800 personen (zittend) in één ruimte onder te brengen. Om dit te bereiken wordt een deel van de bestaande zaalaccommodatie gesloopt (achter de gebogen muur, zie aanduiding op plan).

De indeling van deze uitbreiding laat toe om de beschikbare oppervlakte op te delen in maximaal 3 zalen naar gelang de behoefte, aangevuld met break out rooms.

Hotel Beveren wil met deze uitbreiding aan een vraag naar grote zalen voldoen.

De behoefte om een zaalcapaciteit van 800 personen te benutten zal sporadisch (2 à 3 maal per jaar) voorkomen, zoals bv. grote bedrijfsevenementen, lanceringsevents, beurzen, e.d.....

Met de flexibele indeling van de zaalcomplexen wordt er naar gestreefd om een zaalcapaciteit voor 400 personen maandelijks te benutten (12 maal per jaar). Hierbij wordt gedacht aan opleidingen, seminars, congressen, e.d.....

Het is het streven om een zaalcapaciteit van 200 personen wekelijks (52 maal per jaar) te benutten. Deze situatie dient gezien te worden als een uitbreiding van het huidig gebruik van de zalen.

De grote events (2 à 3 maal per jaar) vergen een aparte benadering onder vorm van een eventvervoerplan waarbij o.a. gebruik gemaakt wordt van afstandsparkeren en shuttlebussen. De impact van deze events wordt niet beschouwd om de courante impact van de mobiliteit van en naar Hotel Beveren in beeld te brengen. De impact van deze events (trimestrieel) wordt opgenomen in het Mober om te kunnen nagaan welke te verwachten parkeerdruk dient opgevangen te worden en wat de impact van de verkeersattractie en -generatie is op het kruispunt van de Gentseweg met de N70.

Bij dit type van evenementen wordt er van uitgegaan dat het zwaartepunt van de logistieke organisatie van Hotel Beveren op deze "grote" zaal zal liggen en dat de andere zalen een lagere bezetting kennen dan in de huidige situatie. Er wordt uitgegaan van een bezetting van ca. 70 personen in de andere zalen.

In het Mober wordt de nadruk gelegd op de situaties die zich wekelijks en maandelijks voordoen.

Het aantal hotelkamers is gelijk aan deze in de huidige situatie nl. 202.

Onder de te verbouwen zone zal een ondergrondse parking voorzien worden. Er wordt uitgegaan van 184 ondergrondse parkeerplaatsen. Omdat we ervan overtuigd zijn dat parkeren een belangrijk thema is in het MOBER en parkeren afhankelijk is van de heersende modal split, willen we modal split als criterium gebruiken om de parkeerbehoefte te bepalen.

Hotel Beveren wil niet enkel volgend op de modal split haar parkeeraanbod in de toekomst bijsturen maar wil ook actief werk maken van het sensibiliseren van duurzame verplaatsingen bij haar personeel en de bezoekers.

Een mogelijk evolutie van het parkeeraanbod is beschreven in hoofdstuk 7.1.2 Doelstelling.

Voor het uitvoeren van het MOBER wordt vertrokken van alternatief 4 zoals beschreven in de startnota van het RUP.



Figuur 29: organisatie terrein Hotel Beveren op korte termijn

7.4.1 Werknemers

Het aantal werknemers bedraagt 153 voltijds equivalenten. Deze worden gedurende de week anders ingezet dan in het weekend. We gaan uit van eenzelfde personeelsbezetting op korte termijn als in de huidige situatie. Er wordt in 3 shiften gewerkt ochtend, middag en avond. Het personeel is als volgt verdeeld over deze shiften:

Tijdstip	Aantallen	
	Weekdag	Weekenddag
Ochtend	26	26
Middag	63	40
Avond	63	87

De werknemers verplaatsen zich op volgende wijze (informatie aangeleverd door Hotel Beveren).

Modi	
Te voet & Fiets – elektrische fiets, bromfiets	36,0%
Openbaar vervoer	6,5%
Auto	57,5%

Omwille van de specifieke werkwijze in de horeca zijn er geen passagiers als verplaatsingswijze.

Voor een gemiddelde weekdag geeft dit volgende verplaatsingen

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	23	23	55
Openbaar vervoer	2	4	4	10
Auto	15	36	36	88
Totaal	26	63	63	153

Voor een gemiddelde weekenddag zijn de verplaatsingen in onderstaande tabel weergegeven

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	14	31	54
Openbaar vervoer	2	3	6	10
Auto	15	23	50	88
Totaal	26	40	87	153

Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt $2 \times 88 = 176$ verplaatsingen op een gemiddelde week- of weekenddag.

In onderstaande tabellen zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekdag voor de situatie op korte termijn weergegeven voor een wekelijks evenement.

Wekelijks evenement

personeel																									
Personeel (ochtend)	26	17,0%																							
Personeel (overdag)	63	41,5%																							
Personeel (avond)	63	41,5%																							
totaal	153																								
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	0%	15%	24%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	8%	14%	10%	5%	4%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten	0	0	0	0	0	0	15	9	0	23	40	0	0	0	0	23	37	3	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	12	21	15	8	6	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																								
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	9	5	0	13	23	0	0	0	0	13	21	2	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	7	12	9	4	4	0	4	26	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	0	0	0	0	9	14	14	27	50	50	50	46	33	39	47	40	36	33	33	28	4	4	

Tabel 9: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekdag – korte termijn – wekelijks evenement

personeel																									
Personeel (ochtend)	26	17,0%																							
Personeel (overdag)	40	26,0%																							
Personeel (avond)	87	57,0%																							
totaal	153																								
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	5%	20%	5%	2%	0%	5%	10%	21%	14%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel	4%	0%	10%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	15%	0%	0%	10%	0%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten	0	0	0	0	0	0	15	9	0	8	31	8	3	0	8	15	32	21	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken	6	0	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	23	0	0	15	0	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																								
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	9	5	0	4	18	4	2	0	4	9	18	12	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken	4	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	13	0	0	9	0	0	4	26	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	-9	-14	-14	-14	-5	0	0	4	22	26	28	24	15	11	29	41	33	33	33	28	4	4	

Tabel 10: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekenddag – korte termijn – wekelijks evenement

7.4.2 Korte termijn - wekelijks evenement

7.4.2.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant - middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 206 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant - middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	270

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreative verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.2.1.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
aantal kamers	202																								
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																								
gemiddelde bezettingsgraad	85%																								
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																								
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																								
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																									
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	12	13	8	16	16	4	2	1	1	0	82
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	4	8	27	25	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82
ingenomen plaatsen door hotelgasten	82	82	82	82	82	82	82	78	70	43	18	0	4	8	21	34	42	58	74	78	81	82	82	82	
restaurant																									
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																								
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																								
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	280																								
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	14	98	92	28	3	0
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																									
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	1	10	9	3	0	0	68
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																								
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																									
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0	
zalen																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	270																								
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	27	135	27	0	0	73	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	270
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	5	32	51	51	41	27	14	5	3	270
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																									
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	27	135	27	0	0	62	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	5	32	51	51	34	23	11	5	3	258
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																								
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																									
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	13	64	13	0	0	29	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	3	15	24	24	16	11	5	3	1	122
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	13	77	89	89	70	100	103	100	85	61	36	20	9	4	1	0	

Tabel 15: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en wekelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	45%	45%	45%	45%	45%	45%	50%	50%	53%	80%	86%	76%	72%	92%	90%	94%	95%	86%	80%	74%	71%	64%	48%	47%
parking 228 ppl	36%	36%	36%	36%	36%	36%	40%	41%	42%	64%	69%	61%	58%	74%	72%	76%	77%	70%	65%	59%	57%	52%	39%	38%
parking 260 ppl	32%	32%	32%	32%	32%	32%	35%	36%	37%	56%	61%	54%	51%	65%	63%	67%	67%	61%	57%	52%	50%	45%	34%	33%
parking 290 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	32%	33%	51%	54%	48%	46%	58%	57%	60%	60%	55%	51%	47%	45%	41%	30%	30%
parking 348 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	28%	42%	45%	40%	38%	49%	47%	50%	50%	46%	42%	39%	37%	34%	25%	25%
parking 368 ppl	22%	22%	22%	22%	22%	22%	25%	25%	26%	40%	43%	38%	36%	46%	45%	47%	47%	43%	40%	37%	35%	32%	24%	23%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 3: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en wekelijks evenement

7.4.2.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 228 ppl volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, kan een parkeeraanbod van 228 ppl de parkeervraag opvangen.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	56%	84%	90%	79%	75%	97%	95%	100%	100%	91%	84%	78%	74%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	45%	68%	73%	64%	61%	78%	76%	80%	80%	73%	68%	63%	60%	55%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	40%	60%	64%	56%	53%	68%	67%	71%	71%	64%	60%	55%	53%	48%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	35%	54%	57%	50%	48%	61%	60%	63%	63%	58%	53%	49%	47%	43%	32%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	30%	45%	48%	42%	40%	51%	50%	53%	53%	48%	45%	41%	39%	36%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	28%	42%	45%	40%	38%	48%	47%	50%	50%	45%	42%	39%	37%	34%	26%	25%

7.4.2.2 Bezoekers - weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde zaterdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 258 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant - ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	350

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.2.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	15	26	21	15	14	3	1	0	0	0	0	0	103
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	2	5	10	15	25	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
ingenomen plaatsen door hotelgasten	103	103	103	103	103	103	103	101	96	86	70	45	2	7	23	48	69	84	99	102	103	103	103	103	103	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekenddag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	0	20	120	128	40	4	0	0	400
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	0	400
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	0	244	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	0	244
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	0	98
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	0	98
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	350																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	10%	6%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	35	19	0	0	105	140	35	0	0	0	348
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	70	105	70	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	35	350
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	35	19	0	0	74	98	25	0	0	0	0	264
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	53	80	53	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	27	266
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	17	9	0	0	35	46	12	0	0	0	0	125
aantal vertrekkenden auto's	25	38	25	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	13	126
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	75	37	12	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	23	32	32	32	67	113	125	125	112	100		

Tabel 16: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en wekelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	97%	76%	58%	48%	48%	48%	53%	55%	52%	49%	50%	41%	27%	36%	43%	51%	71%	86%	110%	149%	167%	156%	124%	112%
parking 228 ppl	78%	61%	46%	39%	39%	39%	43%	44%	42%	39%	40%	33%	22%	29%	35%	41%	57%	69%	89%	120%	135%	126%	100%	91%
parking 260 ppl	68%	54%	41%	34%	34%	34%	38%	39%	37%	35%	35%	29%	19%	26%	31%	36%	50%	61%	78%	106%	118%	110%	88%	79%
parking 290 ppl	61%	48%	37%	30%	31%	31%	34%	35%	33%	31%	32%	26%	17%	23%	28%	33%	45%	55%	70%	95%	106%	99%	79%	71%
parking 348 ppl	51%	40%	30%	25%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	26%	22%	14%	19%	23%	27%	37%	45%	58%	79%	88%	82%	65%	59%
parking 368 ppl	48%	38%	29%	24%	24%	24%	27%	27%	26%	24%	25%	20%	13%	18%	22%	26%	35%	43%	55%	75%	83%	78%	62%	56%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 4: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekenddag en parkeerdruk- korte termijn en wekelijks evenement

7.4.2.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 290 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekdag op te vangen. Het is aangewezen om een parkeeraanbod van 348 ppl aan te bieden. Hierbij wordt uitgegaan van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal een parkeeraanbod van 348 ppl de parkeervraag net afdekken. Het is te overwegen om in die situatie een parkeeraanbod van 368 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	103%	81%	62%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	43%	28%	38%	46%	55%	75%	90%	117%	158%	177%	166%	132%	120%
parking 228 ppl	83%	66%	50%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	22%	30%	37%	44%	60%	73%	94%	128%	143%	134%	107%	97%
parking 260 ppl	73%	58%	44%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	20%	27%	33%	39%	53%	64%	83%	112%	126%	117%	94%	85%
parking 290 ppl	66%	52%	39%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	18%	24%	29%	35%	47%	57%	74%	101%	113%	105%	84%	76%
parking 348 ppl	55%	43%	33%	27%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	23%	15%	20%	24%	29%	40%	48%	62%	84%	94%	88%	70%	63%
parking 368 ppl	52%	41%	31%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	14%	19%	23%	27%	37%	45%	58%	79%	89%	83%	66%	60%

7.4.3 Korte termijn - maandelijks evenement

7.4.3.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant - middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 203 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 207 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant - middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	400

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.3.1.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0	206	
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	41	10	6	2	2	0	206
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	12	13	8	16	16	4	2	1	1	0	0	82	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	4	8	27	25	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82
ingenomen plaatsen door hotelgasten	82	82	82	82	82	82	82	78	70	43	18	0	4	8	21	34	42	58	74	78	81	82	82	82	82	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	280																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	14	98	92	28	3	0	280		
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	1	10	9	3	0	0	68	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	350																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	2%	12%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	1%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	35	175	35	0	0	95	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	7	42	67	67	53	35	18	7	4	350		
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	35	175	35	0	0	80	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	334	
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	7	42	67	67	45	30	15	7	4	334		
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	17	83	17	0	0	38	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	158	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	3	20	31	31	21	14	7	3	2	158		
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	17	99	116	116	91	129	133	130	110	79	47	26	12	5	2	0	0		

Tabel 17: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	45%	45%	45%	45%	45%	45%	50%	50%	50%	95%	100%	90%	83%	108%	106%	111%	108%	96%	86%	77%	72%	65%	48%	47%
parking 228 ppl	36%	36%	36%	36%	36%	36%	40%	41%	41%	76%	81%	73%	67%	87%	86%	89%	88%	78%	69%	62%	58%	52%	39%	38%
parking 260 ppl	32%	32%	32%	32%	32%	32%	35%	36%	36%	67%	71%	64%	59%	76%	75%	78%	77%	68%	61%	54%	51%	46%	34%	33%
parking 290 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	32%	32%	60%	63%	57%	53%	69%	67%	70%	69%	61%	54%	49%	46%	41%	31%	30%
parking 348 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	50%	53%	48%	44%	57%	56%	58%	57%	51%	45%	41%	38%	34%	25%	25%
parking 368 ppl	22%	22%	22%	22%	22%	22%	25%	25%	25%	47%	50%	45%	42%	54%	53%	55%	54%	48%	43%	38%	36%	32%	24%	23%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 5: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en maandelijks evenement

7.4.3.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 228 ppl volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, is een parkeeraanbod van 260 ppl voldoende om de parkeervraag op te vangen. Het is te overwegen om een parkeeraanbod van 290 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	53%	100%	105%	95%	87%	114%	112%	117%	114%	101%	91%	81%	76%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	43%	81%	85%	76%	70%	92%	91%	94%	92%	82%	73%	65%	61%	55%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	38%	71%	74%	67%	62%	81%	80%	83%	81%	72%	64%	57%	54%	48%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	34%	64%	67%	60%	55%	72%	71%	74%	73%	64%	57%	51%	48%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	28%	53%	56%	50%	46%	60%	59%	62%	60%	54%	48%	43%	40%	36%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	50%	53%	47%	44%	57%	56%	59%	57%	51%	45%	40%	38%	34%	26%	25%

7.4.3.2 Bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekenddag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 200 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 255 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant – ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	470

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.3.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	15	26	21	15	14	3	1	0	0	0	103
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	2	5	10	15	25	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
ingenomen plaatsen door hotelgasten	103	103	103	103	103	103	103	101	96	86	70	45	2	7	23	48	69	84	99	102	103	103	103	103	103	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddel aantal bezoekers per weekdag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	0	20	120	128	40	4	0	400
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	400
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	244	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	244
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	98	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	98
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	470																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	5%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	47	24	0	0	141	188	47	0	0	0	470
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	94	141	94	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	47	470
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	47	24	0	0	99	132	33	0	0	0	357
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	71	107	71	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36	357
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	22	11	0	0	47	62	16	0	0	0	169
aantal vertrekkenden auto's	34	51	34	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	169
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	101	51	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	33	44	44	44	91	153	169	169	152	135	

Tabel 18: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	111%	84%	60%	48%	48%	48%	53%	55%	52%	49%	50%	41%	27%	39%	49%	58%	77%	93%	123%	171%	191%	180%	145%	131%
parking 228 ppl	90%	67%	49%	39%	39%	39%	43%	44%	42%	39%	40%	33%	22%	31%	40%	47%	62%	75%	99%	138%	154%	145%	117%	106%
parking 260 ppl	79%	59%	43%	34%	34%	34%	38%	39%	37%	35%	35%	29%	19%	27%	35%	41%	55%	65%	87%	121%	135%	127%	103%	93%
parking 290 ppl	70%	53%	38%	31%	31%	31%	34%	35%	33%	31%	32%	26%	17%	24%	31%	37%	49%	59%	78%	108%	121%	114%	92%	83%
parking 348 ppl	59%	44%	32%	26%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	26%	22%	14%	20%	26%	31%	41%	49%	65%	90%	101%	95%	77%	69%
parking 368 ppl	56%	42%	30%	24%	24%	24%	27%	27%	26%	24%	25%	20%	13%	19%	24%	29%	39%	46%	62%	85%	95%	90%	73%	66%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 6: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- lange termijn en maandelijks evenement

7.4.3.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 348 ppl net niet voldoende is om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30. Het is aangewezen om een parkeeraanbod van 368 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, kan een parkeeraanbod van 368 ppl de parkeervraag net niet meer afdekken. Bijkomende maatregelen zoals parkeerbegeleiders, afstandsparkeren en shuttles zijn aangewezen om de parkeerdruk op het terrein van Hotel Beveren te beheersen.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	119%	90%	65%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	43%	28%	40%	52%	62%	82%	98%	131%	182%	203%	191%	156%	141%
parking 228 ppl	96%	72%	52%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	22%	33%	42%	50%	66%	79%	105%	147%	164%	154%	126%	113%
parking 260 ppl	84%	63%	46%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	20%	29%	37%	44%	58%	69%	92%	129%	144%	135%	110%	100%
parking 290 ppl	76%	57%	41%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	18%	26%	33%	39%	52%	62%	83%	115%	129%	121%	99%	89%
parking 348 ppl	63%	47%	34%	28%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	23%	15%	21%	27%	33%	43%	52%	69%	96%	107%	101%	82%	74%
parking 368 ppl	60%	45%	33%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	14%	20%	26%	31%	41%	49%	65%	91%	102%	96%	78%	70%

7.4.4 Korte termijn - trimestrieel evenement

7.4.4.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 203 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 207 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant – middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	870

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreative verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.4.1.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	95%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	230																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	35	37	23	44	46	12	7	2	2	0	230	
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	12	23	76	69	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230	
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	14	15	9	18	18	5	3	1	1	0	92	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	5	9	30	28	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	
ingenomen plaatsen door hotelgasten	92	92	92	92	92	92	92	88	78	48	20	0	5	9	23	38	47	64	83	88	90	91	92	92		
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	280																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	14	98	92	28	3	0	0	280	
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280	
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	1	10	9	3	0	0	68	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68	
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27	
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0		
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	870																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	87	435	87	0	0	235	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	870
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	17	104	165	165	131	87	44	17	9	870	
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	87	435	87	0	0	200	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	831	
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	17	104	165	165	111	74	37	17	9	831	
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	41	206	41	0	0	94	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	393
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	8	49	78	78	52	35	17	8	4	393
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	41	247	288	288	226	321	331	323	274	195	117	65	30	12	4	0		

Tabel 19: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en trimestriële evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 7: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en trimestrieel evenement

7.4.4.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 368 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal het parkeeraanbod van 368 ppl onvoldoende zijn.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%

Hotel Beveren voorziet op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst (zie hoofdstuk 9). We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 ppl. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 137 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 240 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 30 ritten enkel ofwel 60 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.

7.4.4.2 Bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekenddag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 200 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 255 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	303
Restaurant – ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	870

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.4.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	100%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	303																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	15	45	76	61	45	42	9	3	0	0	0	0	303
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	6	15	30	45	73	133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	303
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	18	30	24	18	17	4	1	0	0	0	0	121
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	2	6	12	18	29	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
ingenomen plaatsen door hotelgasten	121	121	121	121	121	121	121	119	113	101	82	53	2	8	27	57	81	99	116	120	121	121	121	121	121	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddel aantal bezoekers per weekdag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	0	20	120	128	40	4	0	400
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	400
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	244	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	244
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	0	98
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	98
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	870																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	5%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	87	44	0	0	261	348	87	0	0	0	870
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	174	261	174	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	87	870
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	87	44	0	0	183	244	61	0	0	0	661
aantal vertrekkenden externe bezoekers	132	198	132	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66	66	661
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	41	21	0	0	86	115	29	0	0	0	313
aantal vertrekkenden auto's	63	94	63	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	313
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	188	94	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	62	82	82	82	169	284	313	313	281	250	

Tabel 20: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	168%	117%	78%	58%	58%	58%	63%	65%	61%	57%	57%	45%	27%	44%	67%	83%	105%	121%	175%	252%	279%	268%	226%	204%
parking 228 ppl	135%	94%	63%	47%	47%	47%	51%	52%	49%	46%	46%	36%	22%	36%	54%	67%	84%	98%	141%	203%	225%	216%	182%	164%
parking 260 ppl	119%	83%	55%	41%	41%	41%	45%	46%	43%	40%	40%	32%	19%	31%	47%	59%	74%	86%	124%	178%	197%	189%	160%	144%
parking 290 ppl	106%	74%	50%	37%	37%	37%	40%	41%	39%	36%	36%	29%	17%	28%	42%	53%	66%	77%	111%	160%	177%	170%	143%	129%
parking 348 ppl	89%	62%	41%	31%	31%	31%	33%	34%	32%	30%	30%	24%	14%	23%	35%	44%	55%	64%	92%	133%	147%	142%	119%	108%
parking 368 ppl	84%	58%	39%	29%	29%	29%	32%	32%	31%	29%	28%	23%	14%	22%	33%	42%	52%	61%	87%	126%	139%	134%	113%	102%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 8: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- lange termijn en maandelijks evenement

7.4.4.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 368 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal het parkeeraanbod van 368 ppl onvoldoende zijn.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	180%	125%	84%	63%	63%	63%	68%	69%	66%	61%	60%	47%	28%	47%	71%	89%	111%	128%	186%	268%	297%	286%	242%	218%
parking 228 ppl	145%	101%	68%	51%	51%	51%	55%	56%	53%	49%	48%	38%	23%	38%	57%	72%	90%	104%	150%	216%	240%	231%	195%	176%
parking 260 ppl	127%	89%	59%	45%	45%	45%	48%	49%	46%	43%	42%	33%	20%	33%	50%	63%	79%	91%	132%	190%	210%	202%	171%	154%
parking 290 ppl	114%	79%	53%	40%	40%	40%	43%	44%	42%	39%	38%	30%	18%	30%	45%	56%	70%	81%	118%	170%	189%	181%	153%	138%
parking 348 ppl	95%	66%	44%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	32%	32%	25%	15%	25%	37%	47%	59%	68%	98%	142%	157%	151%	128%	115%
parking 368 ppl	90%	63%	42%	31%	31%	31%	34%	35%	33%	30%	30%	24%	14%	23%	35%	44%	55%	64%	93%	134%	149%	143%	121%	109%

Hotel Beveren voorziet in op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst (zie hoofdstuk 9). We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 ppl. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 258 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 452 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 57 ritten enkel ofwel 104 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.

7.5 Toedeling van het verkeer over het netwerk

7.5.1 Huidige situatie

7.5.1.1 Algemeen

Voor de toedeling van het verkeer aan het netwerk wordt enkel rekening gehouden met het autoverkeer. De voertuigbewegingen van vrachtwagens (leveringen) worden niet in aanmerking genomen omwille van het lage aantal leveringen op dagbasis.

We kunnen er van uitgaan dat, gezien de ligging van Hotel Beveren tussen Beveren en Sint-Niklaas, deze gemeenten het grootste deel van de bezoekers leveren.

Omwille van de ligging zal het verkeer via de N70 worden afgewikkeld. De verdeling van het verkeer op het kruispunt van de Gentseweg met de N70 wordt afgeleid uit de resultaten van de kruispunttellingen. Deze verdeling van verkeer op het kruispunt van de N70 met de Gentseweg zal gebruikt worden voor de verdeling van verkeer in de situatie op korte termijn.

Weekdag OSP				
In	76 pae/u	van Beveren	21 pae/u	27,6%
		van Sint Niklaas	55 pae/u	62,3%
Uit	77 pae/u	naar Beveren	28 pae/u	36,4%
		naar Sint Niklaas	49 pae/u	63,6%
Weekdag ASP				
In	90 pae/u	van Beveren	31 pae/u	34,4%
		van Sint Niklaas	59 pae/u	65,6%
Uit	65 pae/u	naar Beveren	22 pae/u	33,9%
		naar Sint Niklaas	43 pae/u	66,1%

Weekenddag voormiddag				
In	65 pae/u	van Beveren	24 pae/u	36,9%
		van Sint Niklaas	39 pae/u	63,1%
Uit	90 pae/u	naar Beveren	24 pae/u	26,7%
		naar Sint Niklaas	66 pae/u	73,3%
Weekenddag namiddag				
In	70 pae/u	van Beveren	24 pae/u	34,3%
		van Sint Niklaas	46 pae/u	65,7%
Uit	54 pae/u	naar Beveren	24 pae/u	44,4%
		naar Sint Niklaas	30 pae/u	55,6%

Tabel 21: verdeling verkeersstromen volgens verkeerstellingen

7.5.1.2 Capaciteit

De N70-Gentseweg kan op basis van onderstaande tabel gecategoriseerd worden als een stedelijke hoofdstraat. Het is een 2x1 met een groot aantal kruispunten en scheiding van verkeersdeelnemers. De theoretische capaciteit en capaciteit i.f.v. leefbaarheid bedraagt 1200 pae/u/rijrichting.

De Gentseweg kan beschouwd worden als een wijkverzamelweg. Het is een 2x1 met groot aantal kruispunten. De capaciteit i.f.v. de leefbaarheid bedraagt 400 pae/u/richting.

Omschrijving wegtype ²³	Omschrijving uitzicht weg	Theoretische capaciteit (in pae ²⁴ /uur per rijrichting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid
Primaire weg	Omlegging 2x2 beperkt aantal kruispunten scheiding van verkeer	3600	3600
Secundaire weg - hoofdinvalsweg	2x2-weg in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1-weg met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
Stedelijke hoofdstraat	2x1-weg groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
Lokale verbindingsweg – interne ontsluitingsweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	1000	650
Wijkverzamelweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	/	400
Woonstraat	2x1-weg geen scheiding verkeersdeelnemers	/	250

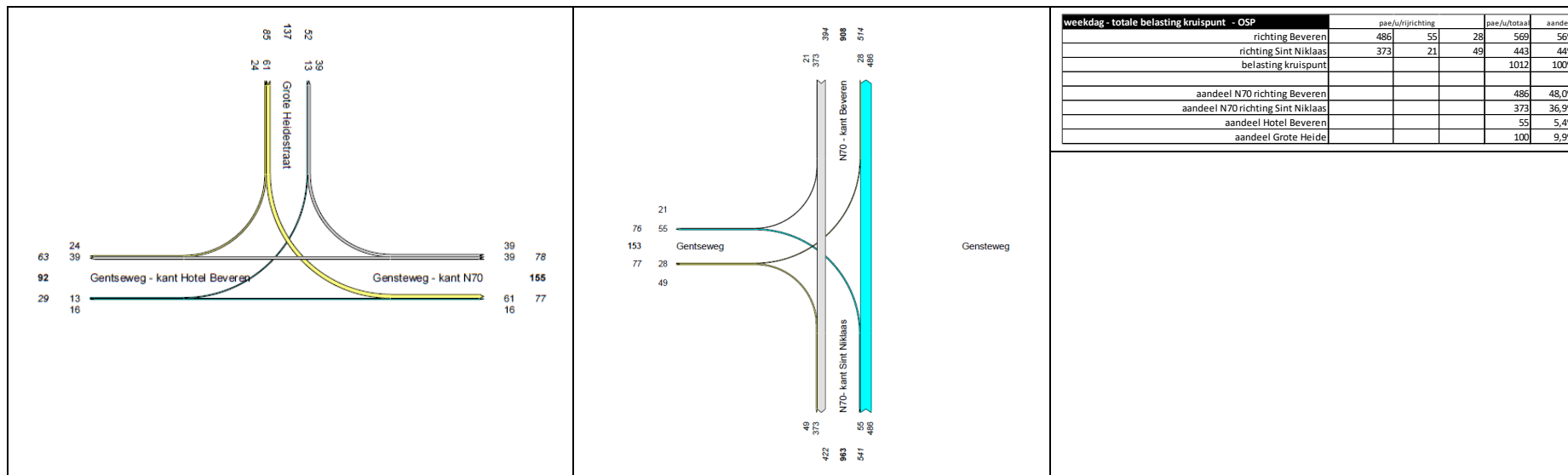
Tabel 22: theoretische capaciteit wegen

²³ Categorisering van het wegennet zoals beschreven in de leefbaarheids capaciteit groep Swartenbroekx, verkeersmodel Noord-Limburg 1991

²⁴ Pae: personenauto-equivalenten. Intensiteiten van alle soorten verkeersdeelnemers omgerekend naar personenauto's. Een lichte vrachtwagen telt voor 1,5 pae; een zware vrachtwagen voor 2 pae

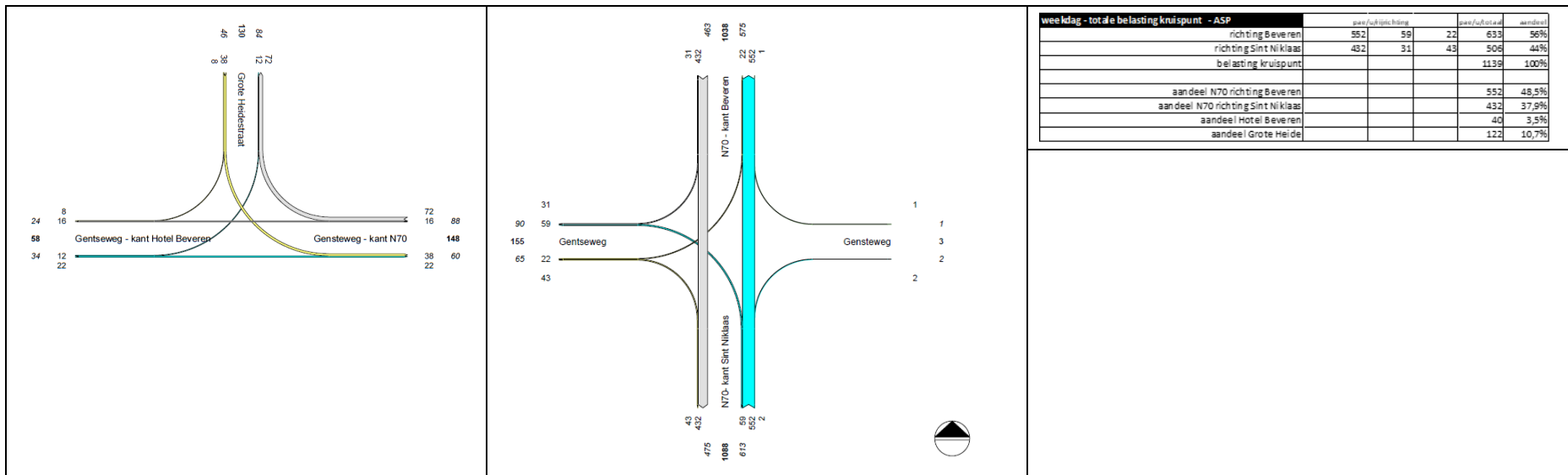
7.5.1.3 Kruispunt Gentseweg / N70

Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een weekdag in de ochtendspits (9 maart 2023, 8-9uur).



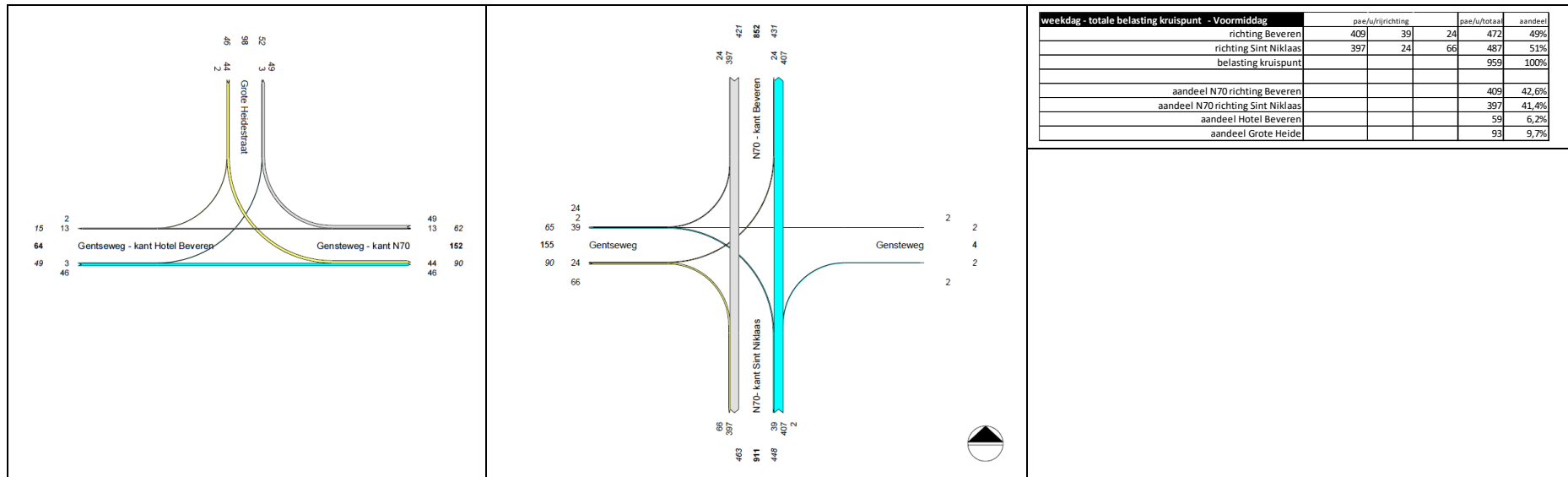
Grafiek 9: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – weekdag huidige toestand - OSP

Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een weekdag in de avondspits (9 maart 2023, 16:45-17:45uur).



Grafiek 10: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – weekdag huidige toestand - ASP

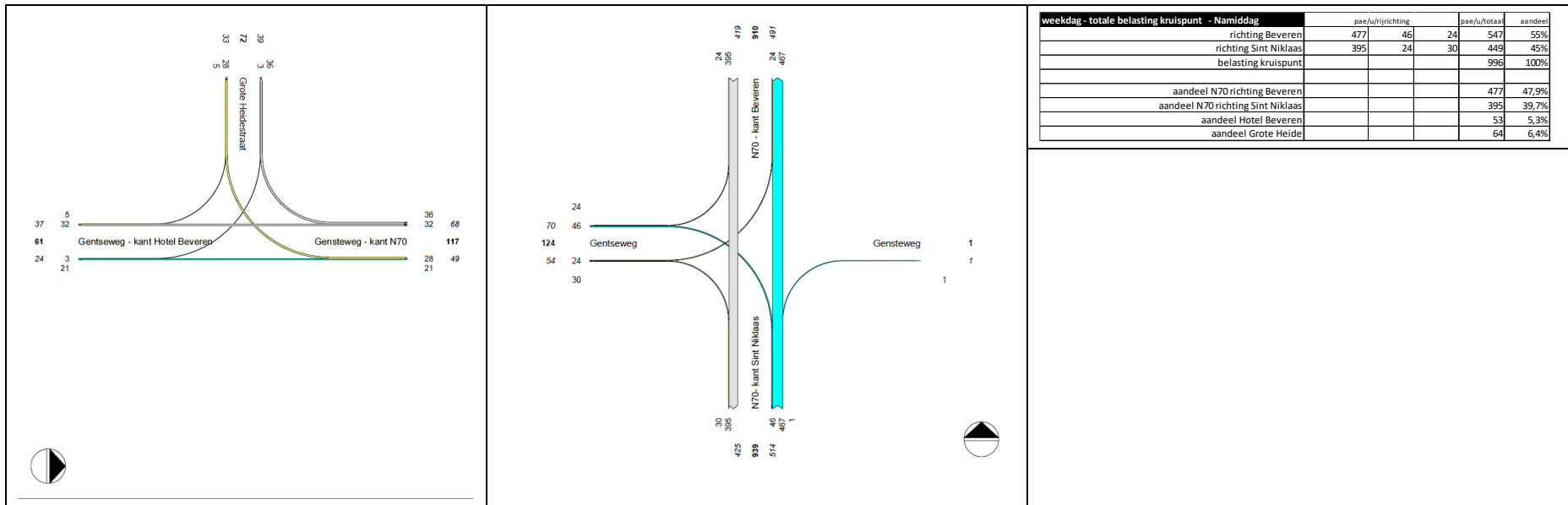
Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een zaterdag in de voormiddag (11 maart 2023, 11-12uur).



weekdag - totale belasting kruispunt - Voormiddag					
	pae/u/rijrichting		pae/u/totaa	aandeel	
richting Beveren	409	39	24	472	49%
richting Sint Nikolaas	397	24	66	487	51%
belasting kruispunt				959	100%
aandeel N70 richting Beveren				409	42,6%
aandeel N70 richting Sint Nikolaas				397	41,4%
aandeel Hotel Beveren				59	6,2%
aandeel Grote Heide				93	9,7%

Grafiek 11: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – zaterdag huidige toestand - voormiddag

Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een zaterdag in de namiddag (11 maart 2023, 14:15-15:15uur).



Grafiek 12: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – zaterdag huidige toestand - namiddag

7.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030)

Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westackers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in.

7.6.1 Mober Westackers

In de MOBER Westackers zijn verschillende ontwikkelingen in beeld gebracht, echter zonder een vast tijdsvenster wat het niet mogelijk maakt om de te verwachten intensiteiten op de N70 voor de periode 2024 – 2030 correct in te schatten.

Na contact met de dienst planning van de stad Sint Niklaas en Beveren kan onderstaande omschrijving van de stand van zaken van de verschillende ontwikkelingen gegeven worden.

ontwikkeling	Voorzien	Status	verkeersimpact
Het zonneken	KMO 11 ha, 712 woningen	KMO is voor ½ ontwikkeld, woonontwikkeling on hold tot 2035	Zeer beperkte mobiliteitsimpact. De KMO zone was reeds ontwikkeld bij het uitvoeren van de verkeerstellingen in april 2017
Bedrijventerrein Heihoek	Containerpark, bedrijventerrein	Ingevuld	Zeer beperkte mobiliteitsimpact. Het containerpark is in dienst bij het uitvoeren van de verkeerstellingen in maart 2023 alsook een gedeelte van het bedrijventerrein
Westackers	Verschillende scenario's mogelijk	Opleidingscentrum voor de verschillende politiediensten. Voor de de resterende delen is nog geen keuze gemaakt. Nog steeds eigendom van de federale overheid.	verkeersimpact van de ontwikkelingen niet correct in te schatten wegens geen vastgesteld programma, naast de invulling als opleidingscentrum voor de politie
Doornpark	Uitbreiding 18 ha	Meeste gronden van de uitbreiding zijn verkocht	Uitbreiding was ingevuld bij uitvoeren van de tellingen
Woonontwikkeling Grote Heide	Invulling van woonuitbreidingsgebied (800 tot 1100 woningen)	Charter mbt masterplan is door gemeente Beveren niet ondertekend. Uitgesteld zonder tijdshorizon. De westelijke helft kan niet meer ontwikkeld worden aangezien het in 2017 aangeduid is als Signaalgebied. Het is momenteel niet duidelijk of de oostelijke helft verder verdicht gaat worden om de 800 à 1100 woningen te kunnen realiseren.	verkeersimpact van de ontwikkelingen is niet correct in te schatten wegens het ontbreken van een timing van uitvoering. Een deel van de ontwikkelingen wordt meegenomen (zie verder).

7.6.2 Ontwikkelingen Grote Heide

Ofschook de ontwikkeling van Grote Heide onzeker is, wordt ervan uitgegaan dat tegen 2030 een aandeel van 20% gerealiseerd is (1100 woonheden x 20% = 220wooneenheden). Er wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van het verkeer van de ontwikkeling van Grote Heide via Grote Heide en Duivendam.

7.6.2.1.1 Weekdag

Om de verkeersgeneratie in de ochtendspits op een weekdag te bepalen wordt uitgegaan van de informatie uit de Mober Westakkers (660 pae/u in de avondspits voor een ontwikkeling van 1100 wooneenheden). Voor de omrekening naar een ochtendspits wordt gebruik gemaakt van de aandelen volgens OVG 4.5 zijnde 8,7% van alle verplaatsingen gebeuren in de avondspits, terwijl 8,8% van alle verplaatsingen in de ochtendspits worden gedaan.

Bij een ontwikkeling van 20% van Grote Heide geeft dat voor de avondspits

$$660 \text{ pae/u} * 20\% = 132 \text{ pae/uur}$$

Voor de ochtendspits kan dan berekend worden dat er $134 \text{ pae/uur} / 8,7 * 8,8 = 134 \text{ pae/uur}$

Het aandeel ingaande verplaatsingen in de ochtendspits bedraagt 6%, de uitgaande 94%. Bij een 50/50 spreiding geeft dit volgende intensiteiten die via de Gentseweg en Grote Heidestraat van en naar de ontwikkeling Grote Heide rijden:

- Ingaand: $134 \text{ pae/uur} * 50\% * 6\% = 4 \text{ pae/uur}$
- Uitgaand: $134 \text{ pae/uur} * 50\% * 94\% = 63 \text{ pae/uur}$

7.6.2.1.2 Weekenddag

Om de verkeersgeneratie in de namiddag van een zaterdag (weekend) te bepalen wordt uitgegaan van de informatie uit de Mober Westakkers (660 pae/u in de avondspits voor een ontwikkeling van 1100 wooneenheden). Voor de omrekening naar een zaterdagnamiddag wordt gebruik gemaakt van de aandelen volgens OVG 4.5 zijnde 8,7% van alle verplaatsingen gebeuren in de avondspits. Volgens ASVV 2004 is de verhouding van de verkeersdruk op een zaterdag gelijk aan 0,85 van een gemiddelde weekdag. Eveneens volgens ASVV 2004 is het aandeel verkeer op een zaterdag gelijk aan 8,7% van het totale verkeer op een zaterdag.

Bij een ontwikkeling van 20% van Grote Heide geeft dat voor de zaterdagnamiddag

$$\text{Totale verkeersgeneratie voor een zaterdag} = 660 \text{ pae/uur} / 8,7\% * 0,85 = 6448 \text{ pae/zaterdag}$$

De verkeersgeneratie voor een zaterdagnamiddag (14 – 15 uur) bij 20% ontwikkeling van Grote Heide bedraagt $6448 \text{ pae/zaterdag} * 8,7\% * 20\% = 112 \text{ pae/uur}$

Uit de telgegevens van de huidige situatie op de zaterdagnamiddag blijkt dat van het totale verkeersvolume in de Gentseweg 48% ingaand en 52% uitgaand was.

Bij een 50/50 spreiding geeft dit volgende intensiteiten die via de Gentseweg en Grote Heidestraat van en naar de ontwikkeling Grote Heide rijden:

- Ingaand: $112 \text{ pae/uur} * 50\% * 48\% = 27 \text{ pae/uur}$
- Uitgaand: $112 \text{ pae/uur} * 50\% * 52\% = 29 \text{ pae/uur}$

Gezien het tijdsvenster van de ontwikkelingen van Grote Heide niet bekend is dienen bovenstaande berekeningen als een aanname beschouwd te worden. Het is echter nuttig om de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van deze woonontwikkeling te kunnen afzonderen van deze van Hotel Beveren.

7.6.3 Vervoerregio

Niet enkel in de vervoerregio Antwerpen, maar in alle andere vervoerregio's in Vlaanderen, wordt gestreefd naar een duurzamere modal shift. Voor vervoerregio Antwerpen heeft Vlaanderen opgelegd dat de modal split in 2030 moet geland zijn op 50/50. In de vervoerregio Waasland wordt een modal split 60/40 tegen 2030 opgelegd. Naast het streven naar een meer duurzame modal split is er ook de Vlaamse doelstelling²⁵ om 12% minder autokilometers (t.o.v. situatie 2015) te rijden tegen 2030. Voor het vrachtverkeer is het de doelstelling om de stijging van de gereden kilometers te beperken tot maximaal +14% t.o.v. de situatie 2015.

Gezien verschillende van de in het MOBER Westakkers beschreven ontwikkelingen in maart 2023 deels of geheel waren gerealiseerd, is de verkeersgeneratie van deze ontwikkelingen (status maart 2023) in de verkeersstellingen vervat. Het ontbreken van een ontwikkelingsscenario voor de resterende gronden van Westakkers (na invulling van een deel van Westakkers door de politieschool) zorgt er voor dat geen correcte inschatting van de verkeersgeneratie kan gemaakt worden voor deze ontwikkeling.

Gezien de doelstelling die Vlaanderen oplegd om het aandeel duurzame verplaatsingen sterk te laten toenemen;

Gezien de doelstelling van Vlaanderen om het aantal gereden autokilometers tegen 2030 met 12% te laten afnemen en het aantale gereden vrachtkilometers maximaal met 14% te laten stijgen wordt voorgesteld om de verkeersbelasting op de N70 t.h.v. het projectgebied in 2030 gelijk te stellen aan de situatie in 2023.

²⁵ Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030, VR 2018 2007 doc.0830/2ter

7.7 Effecten ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide

Algemeen: voor het berekenen van de verplaatsingen met de wagen is voor de situatie 2030 rekening gehouden met een modal split 70/30. Om de evolutie met de bestaande toestand te beschrijven wordt de vergelijking gemaakt met de situatie 2023 waar een modal split 75/25 is toegepast.

7.7.1 Wekelijkse evenement

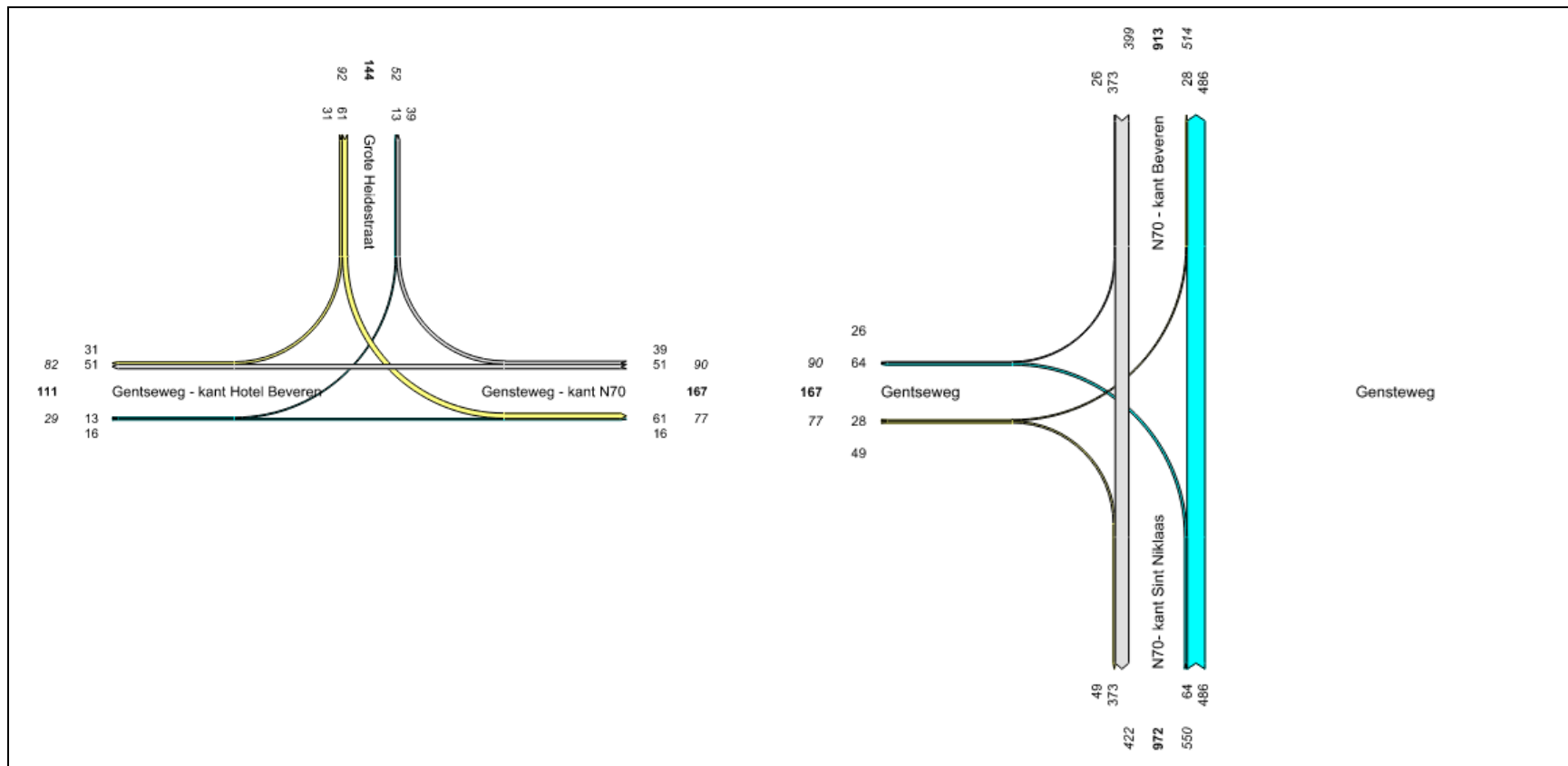
7.7.1.1 Weekdag

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een wekelijkse evenement op een weekdag.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven opgenomen.

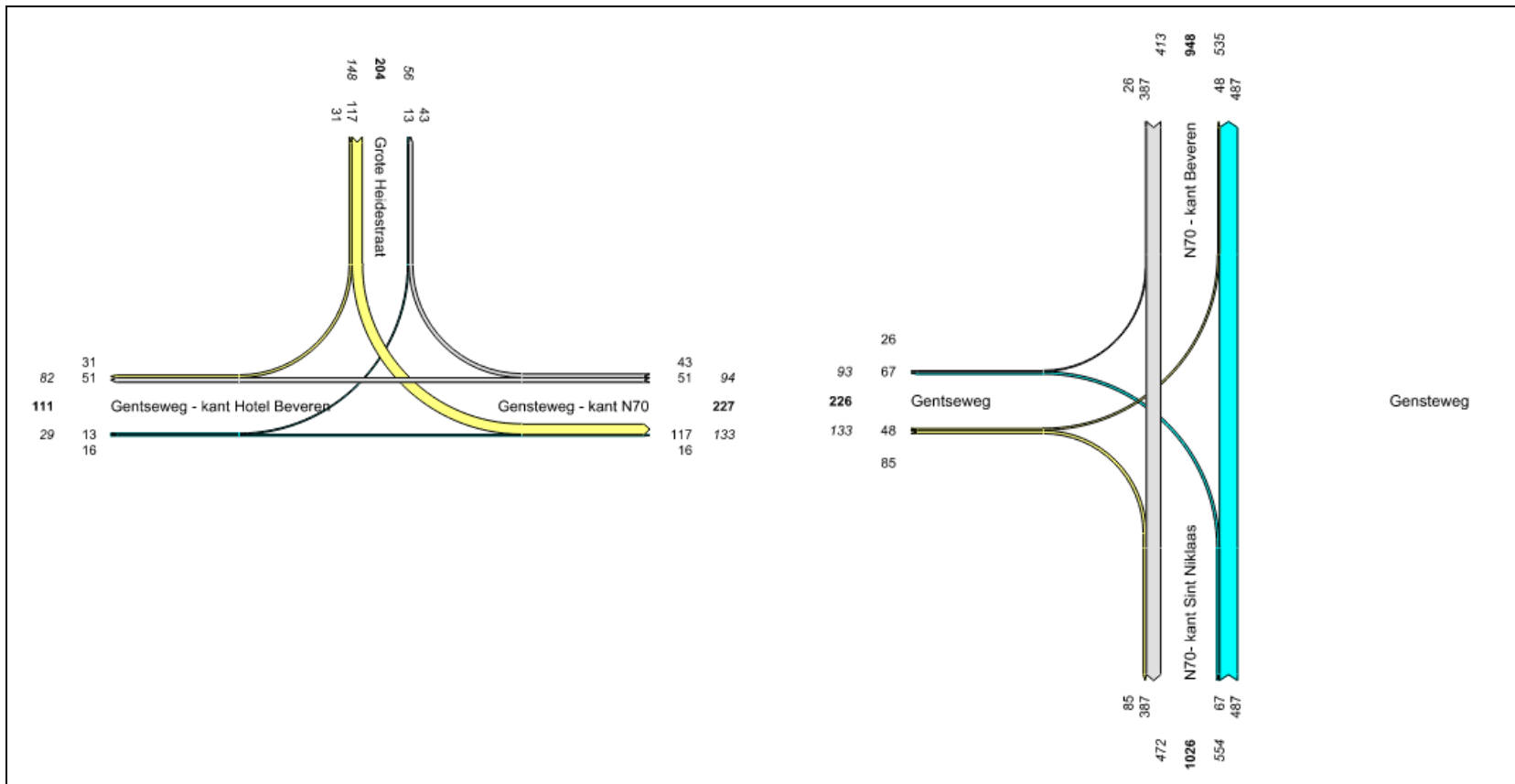
7.7.1.1.1 Ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 13: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 14: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - ochtendspits

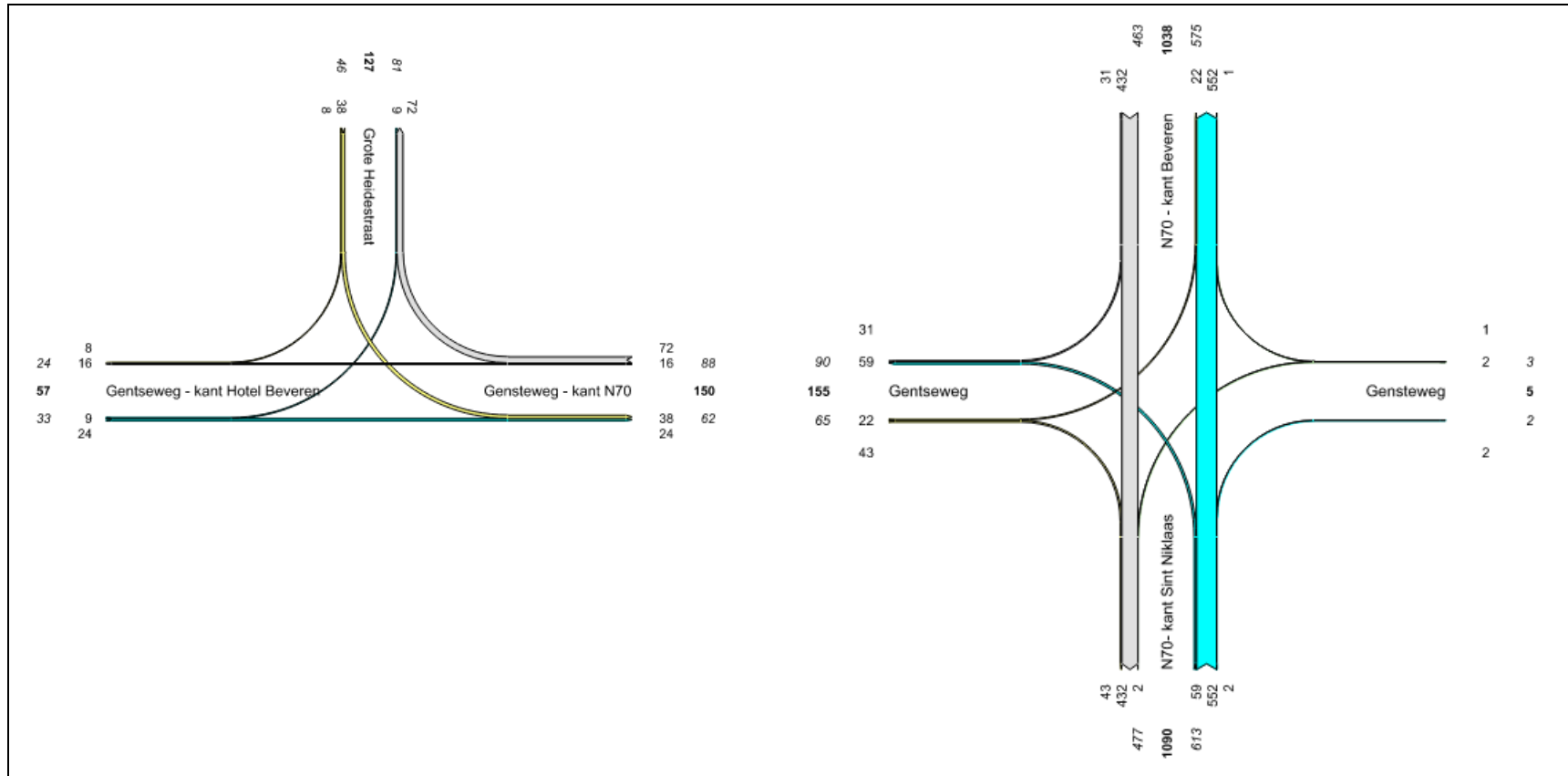
De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de ochtendspits²⁶.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,8%** toenemen in de ochtendspits.

²⁶ In de meetperiode 8 – 9 uur

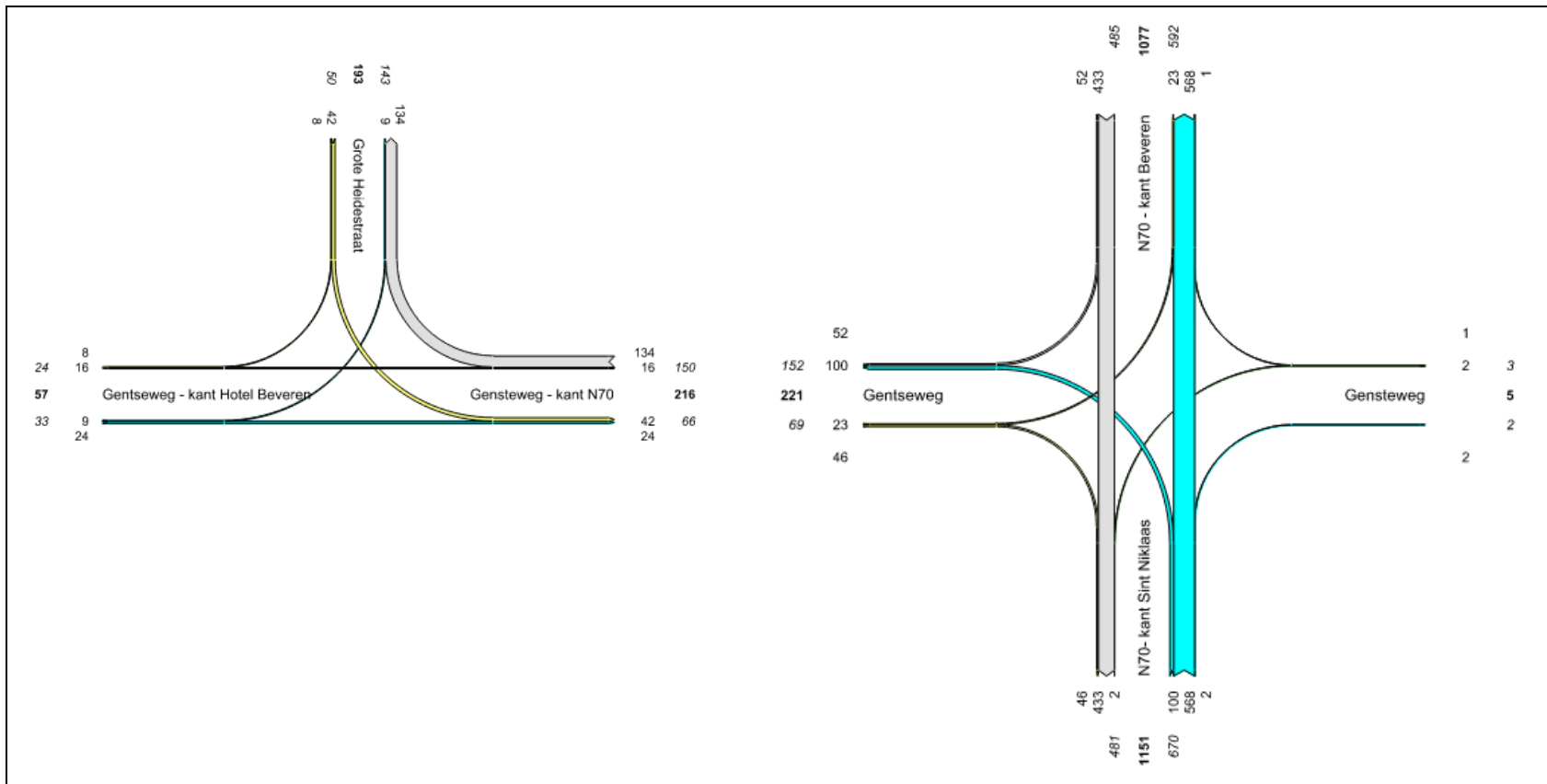
7.7.1.1.2 Avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 15: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijkse evenement - avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 16: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - avondspits

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de avondspits.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de avondspits.

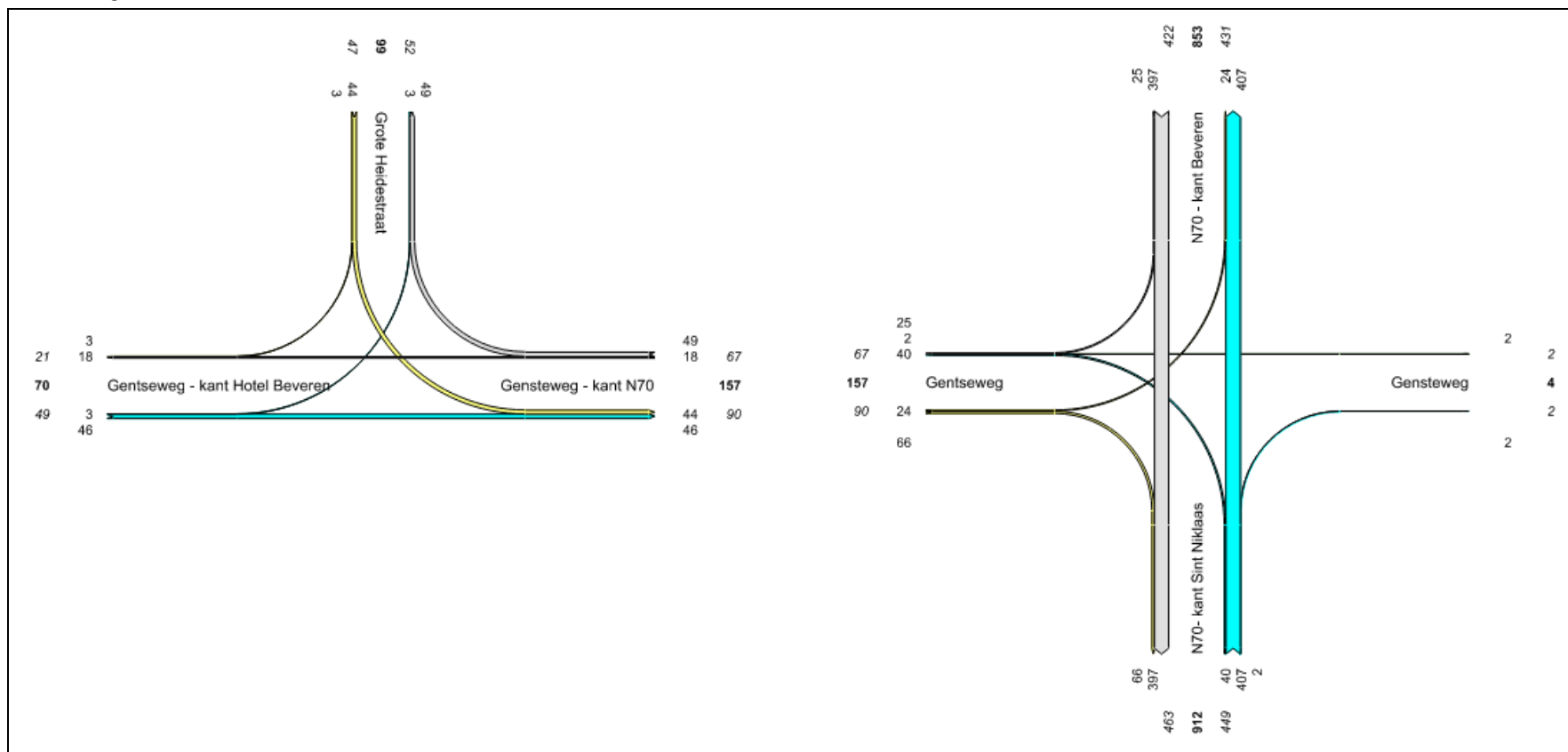
7.7.1.2 Weekenddag (zaterdag)

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekenddag (zaterdag).

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

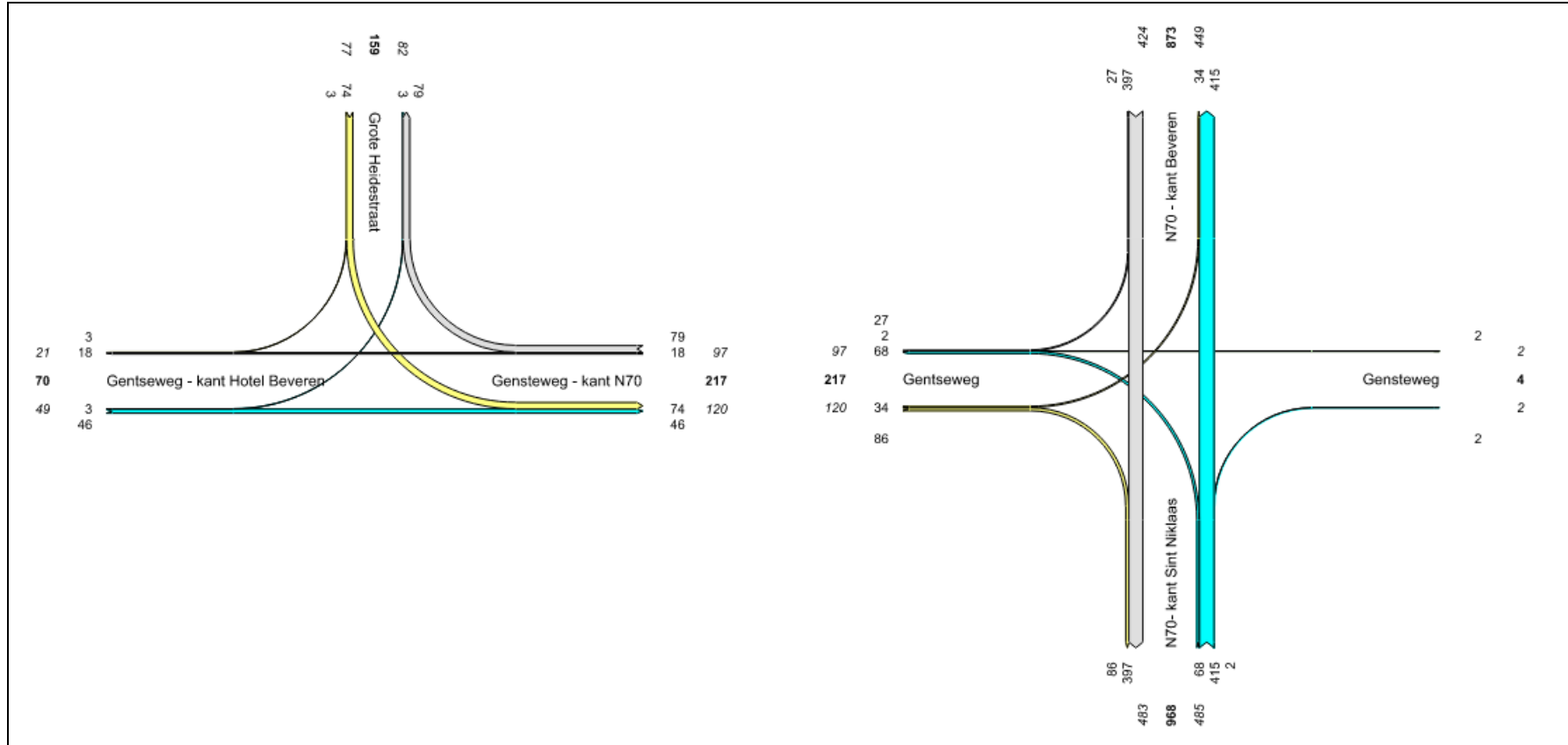
7.7.1.2.1 Voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 17: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



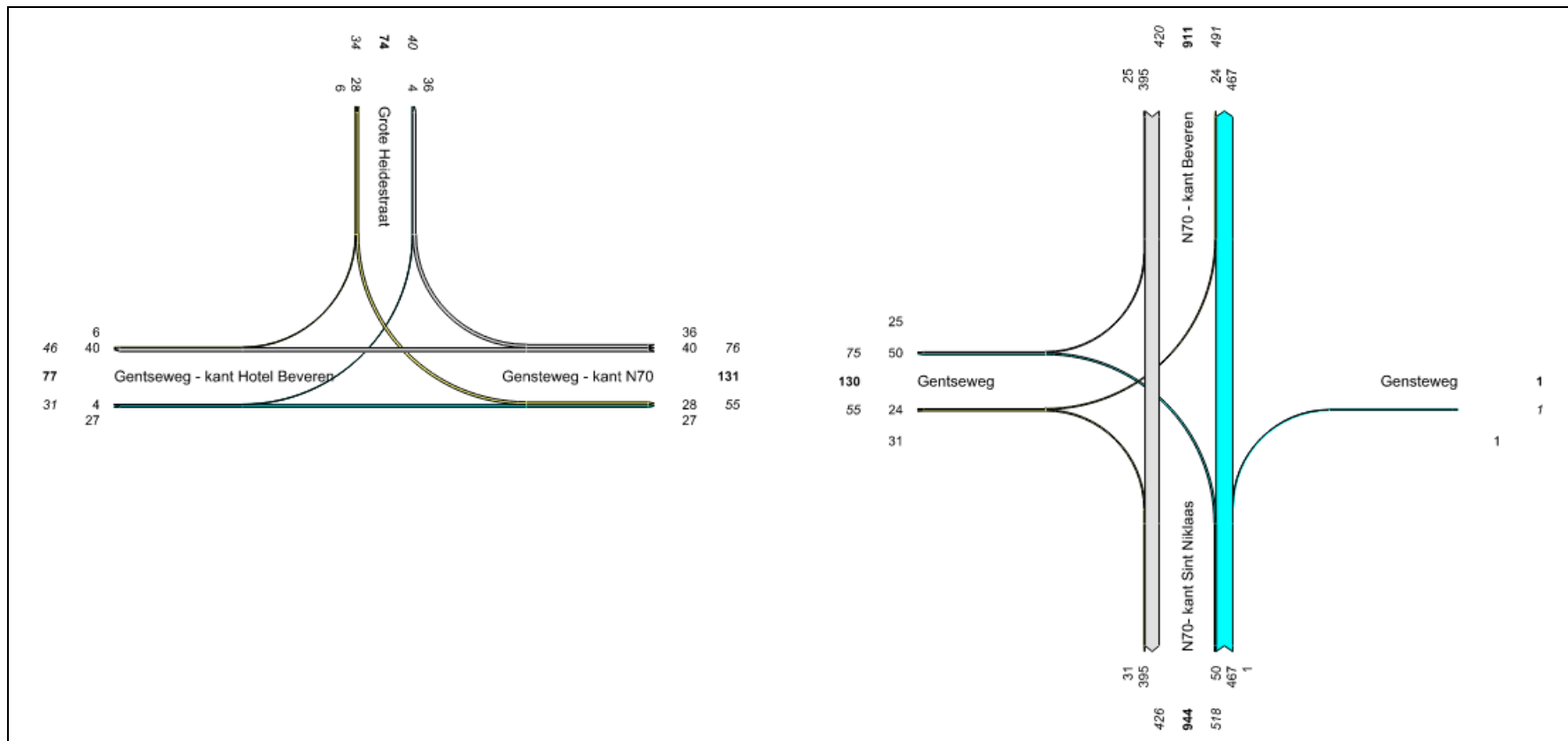
Grafiek 18: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - voormiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **2,9%** toenemen in de voormiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,0%** toenemen in de voormiddag.

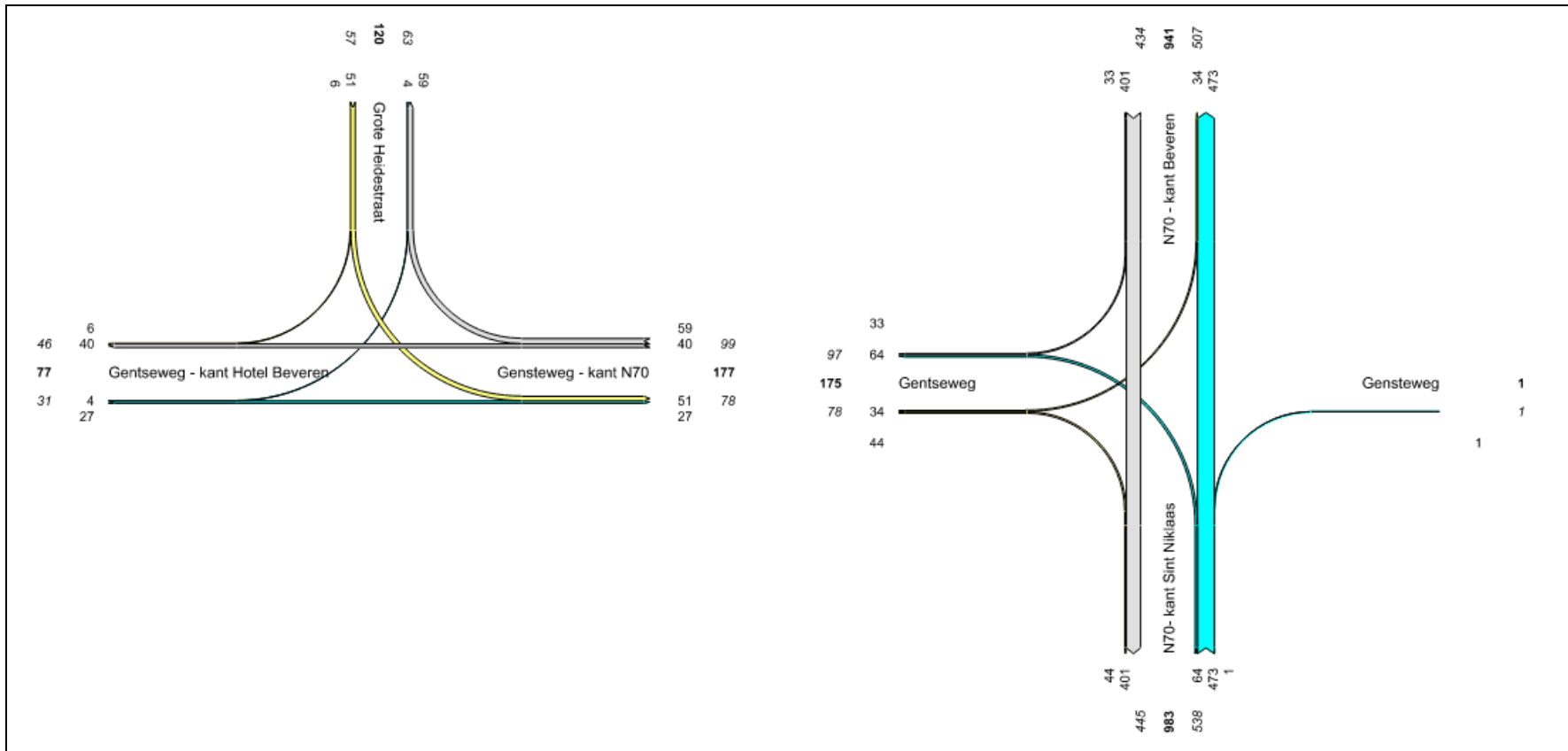
7.7.1.2.2 Namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 19: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 20: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - namiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,2%** toenemen in de namiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,6%** toenemen in de namiddag.

7.7.2 Maandelijks evenement

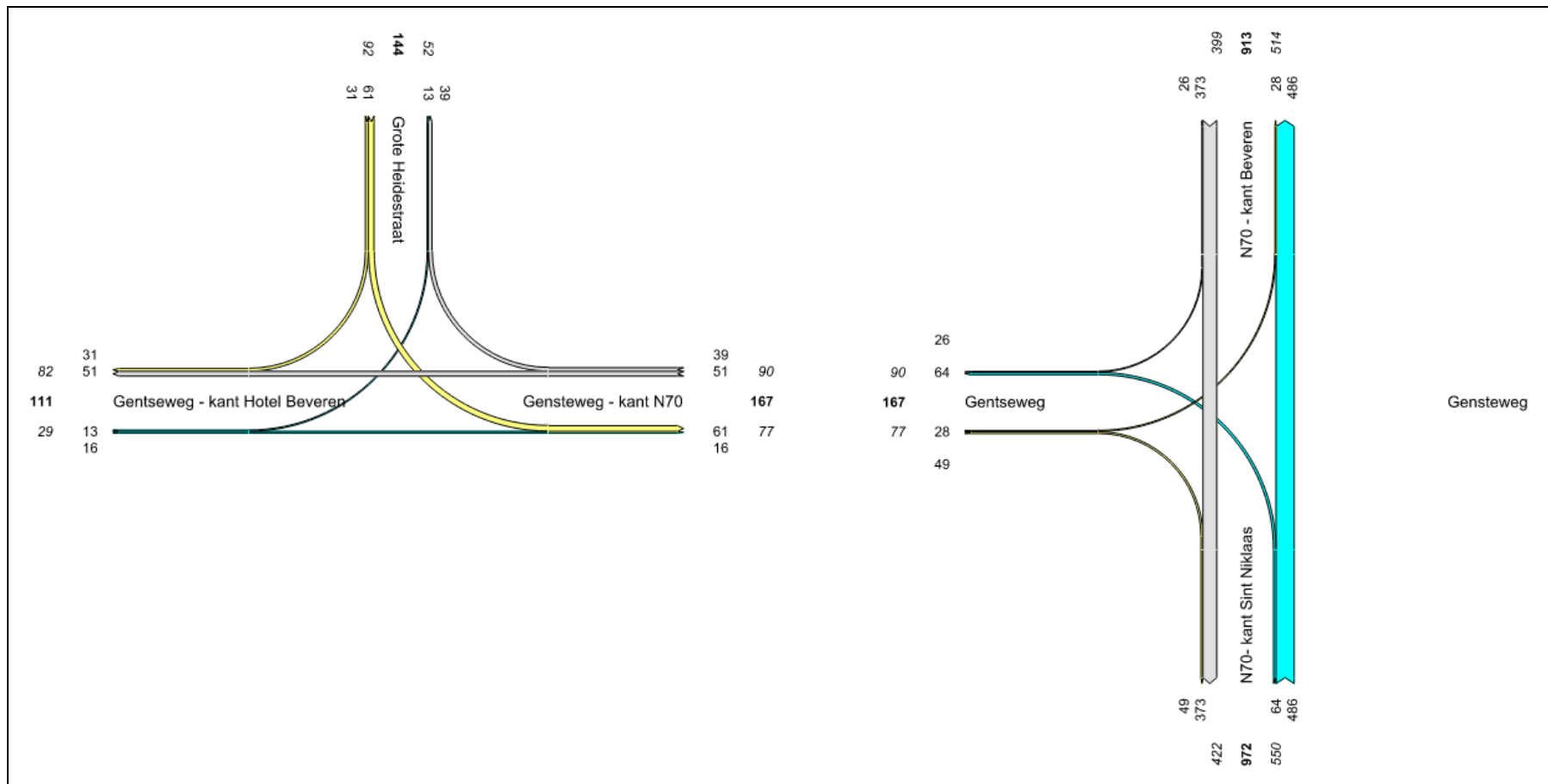
7.7.2.1 Weekdag

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekdag.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

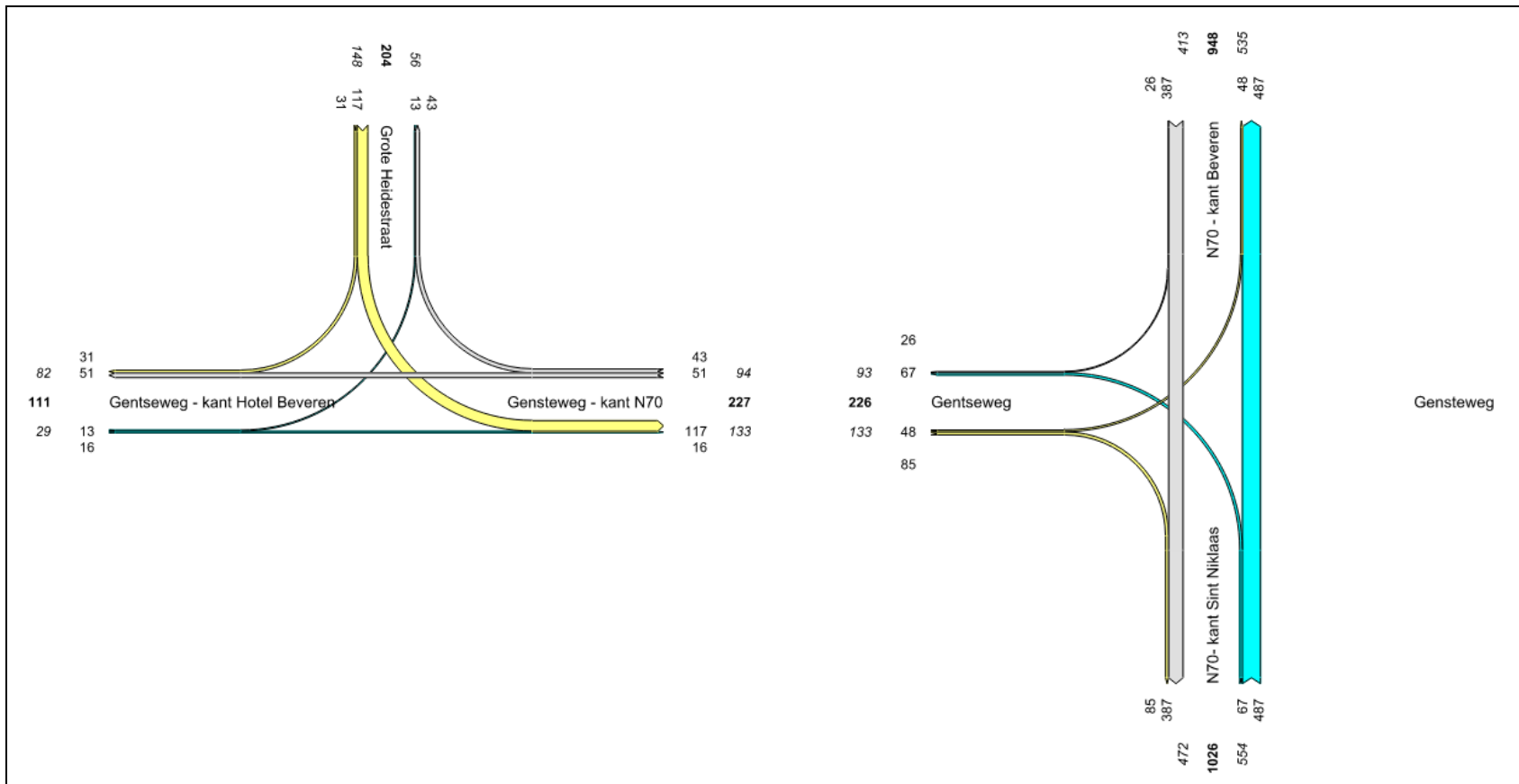
7.7.2.1.1 Ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 21: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



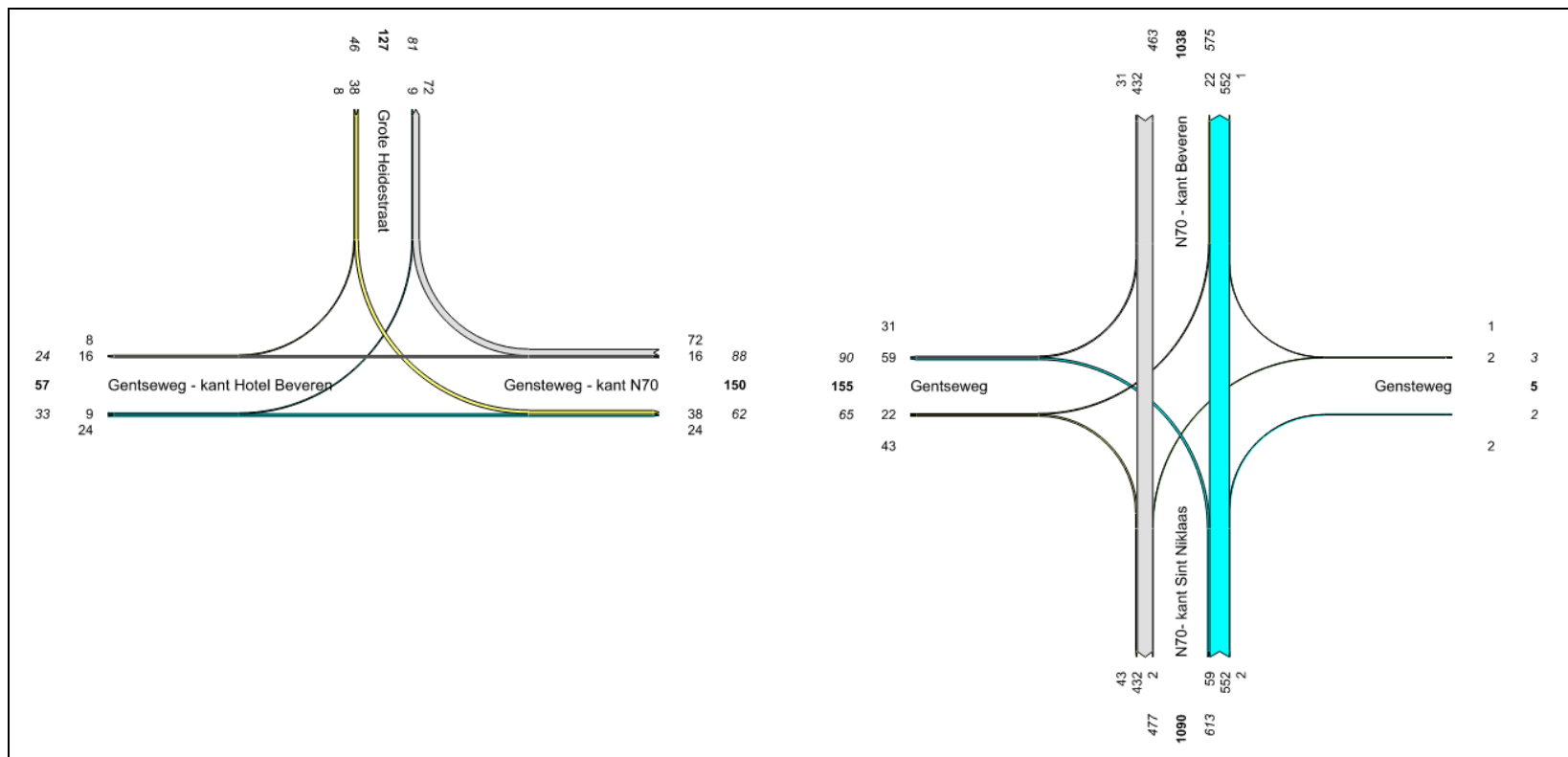
Grafiek 22: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - ochtendspits

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **4,1%** toenemen in de ochtendspits.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,4%** toenemen in de ochtendspits.

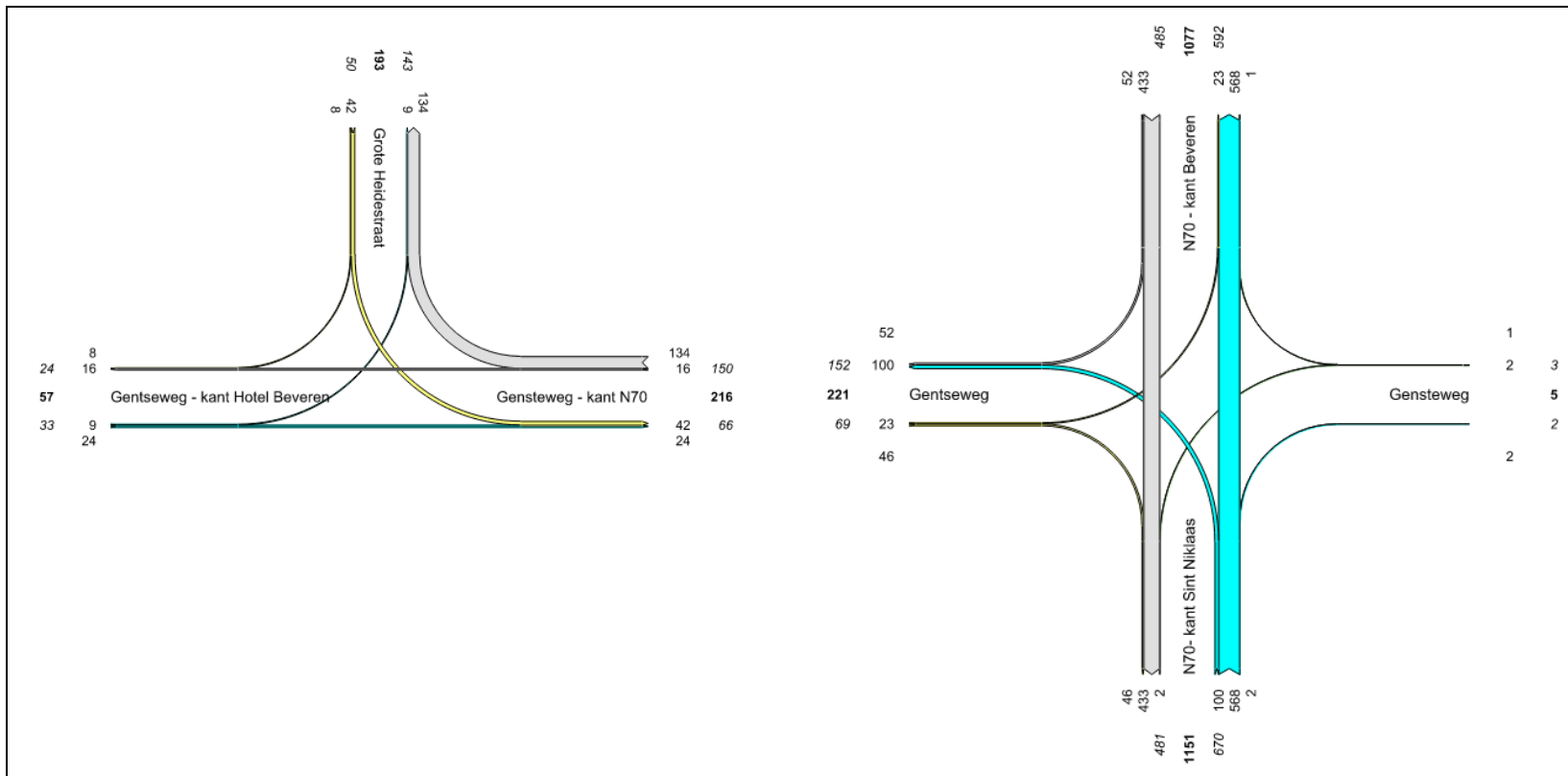
7.7.2.1.2 Avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 23: totale belasting kruispunten – korte termijn weekday – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 24: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - avondspits

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de avondspits.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de avondspits.

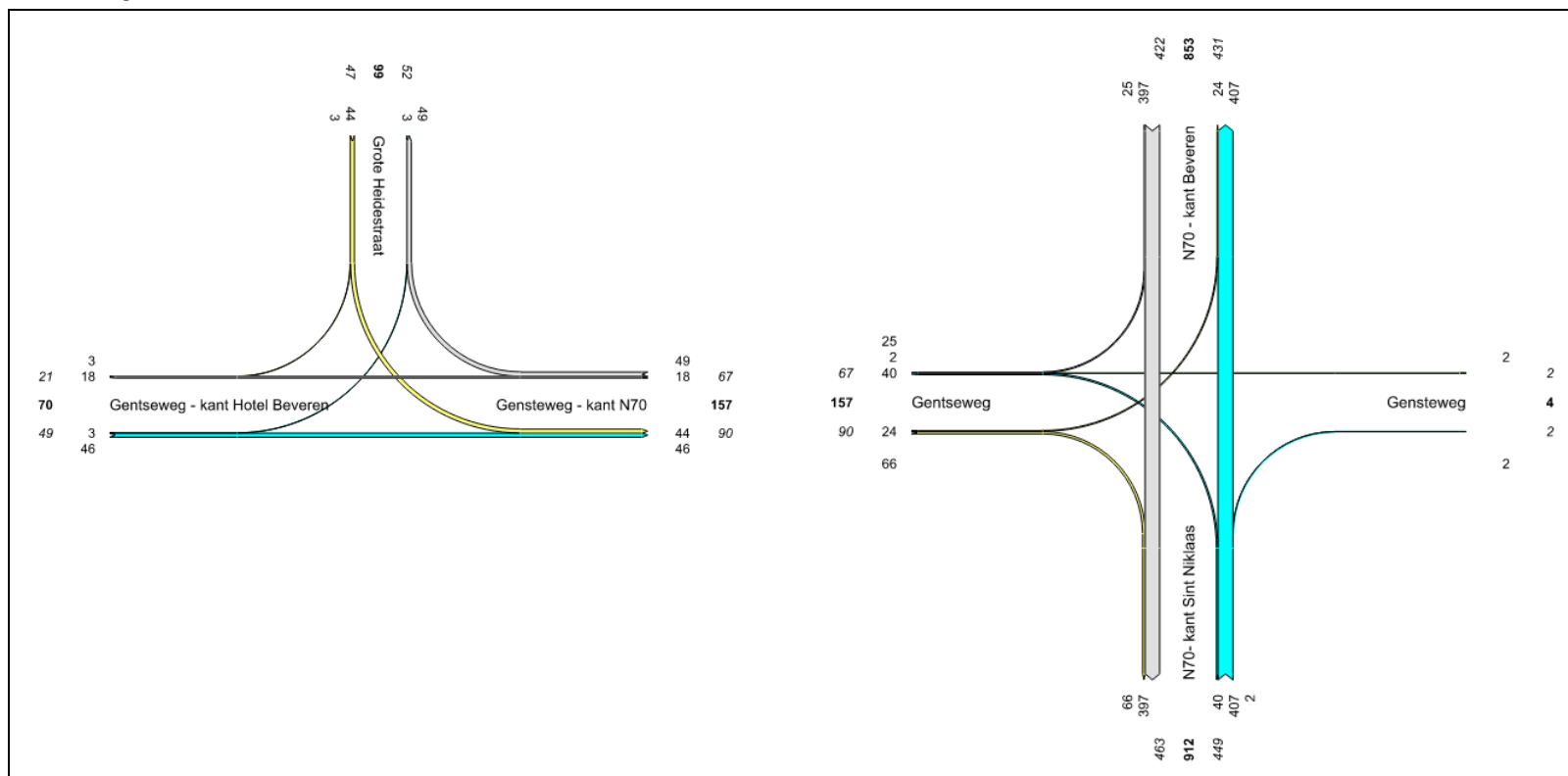
7.7.2.2 Weekenddag (zaterdag)

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag (zaterdag).

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

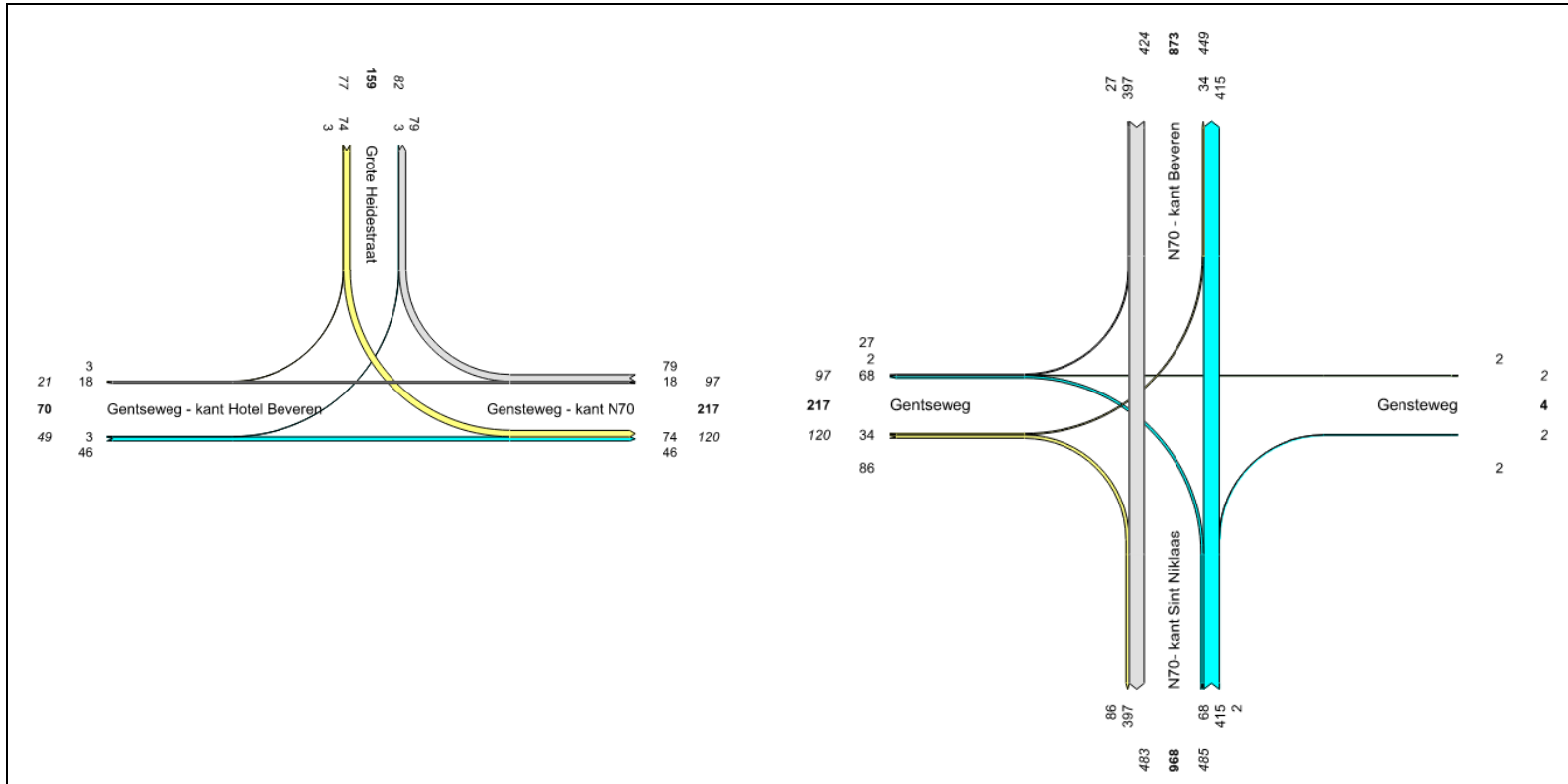
7.7.2.2.1 Voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 25: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



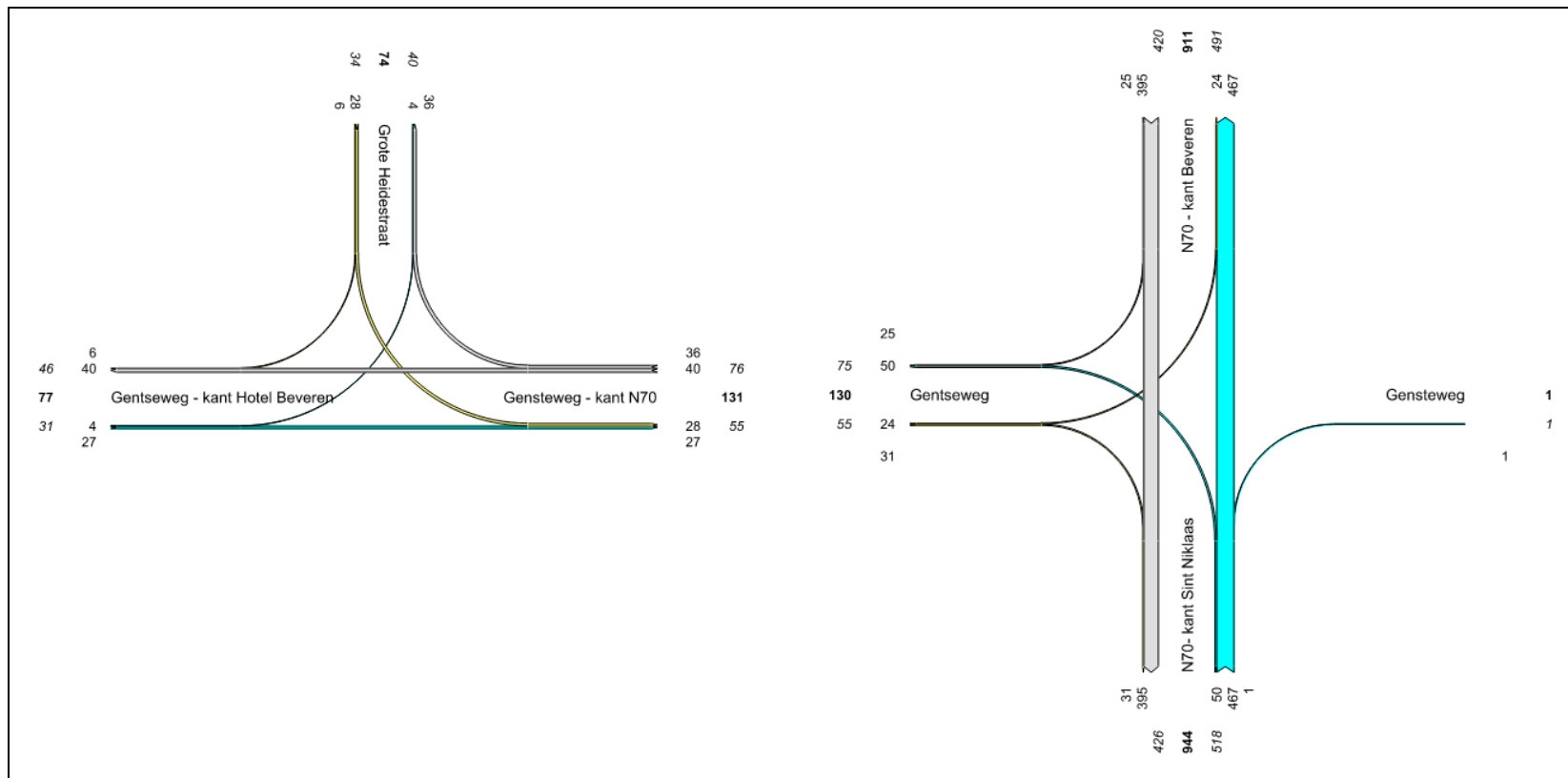
Grafiek 26: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide – maandelijks evenement - voormiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **2,9%** toenemen in de voormiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,0%** toenemen in de voormiddag.

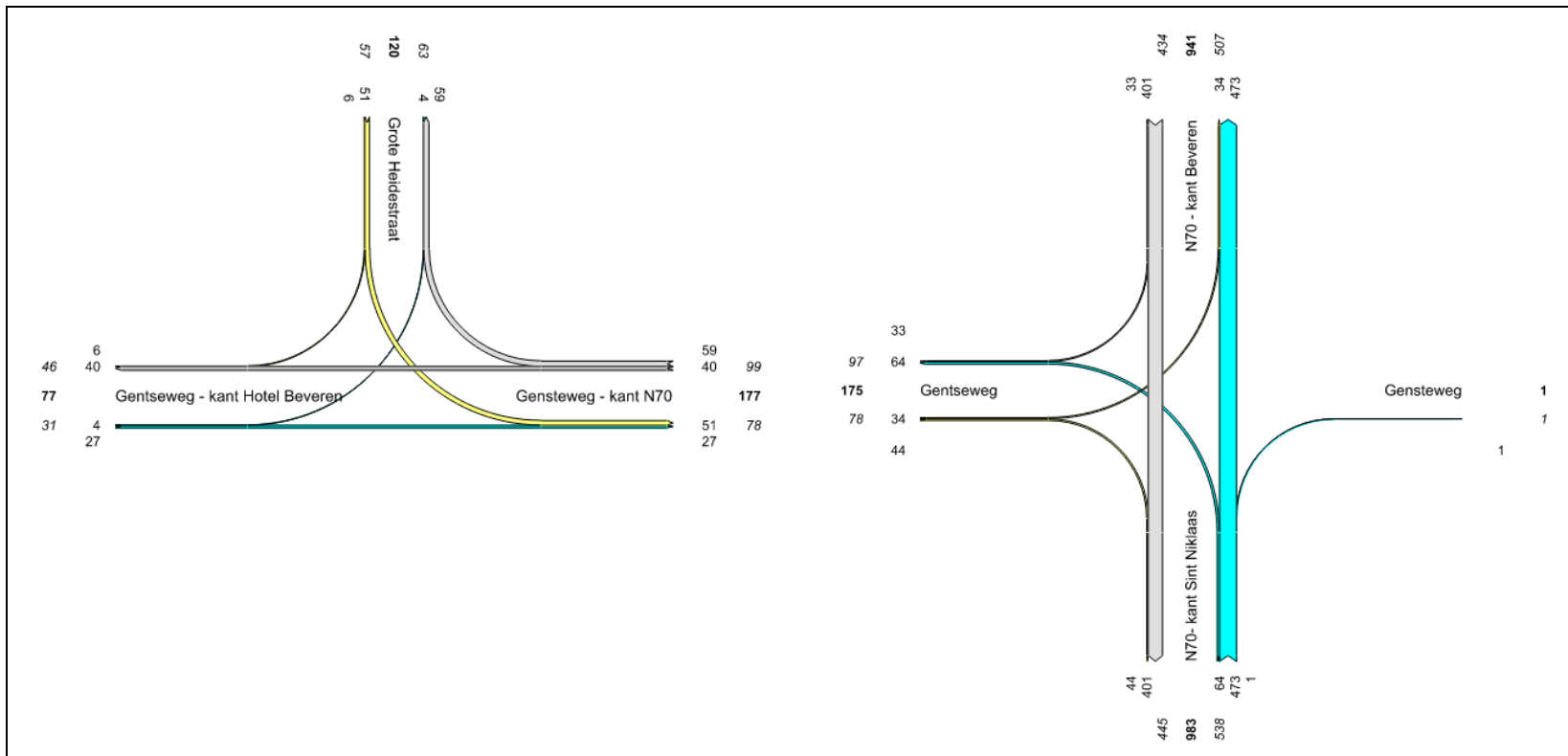
7.7.2.2.2 Namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 27: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 28: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - namiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,2%** toenemen in de namiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,5%** toenemen in de namiddag.

7.7.3 Trimestrieel evenement

7.7.3.1 Weekdag

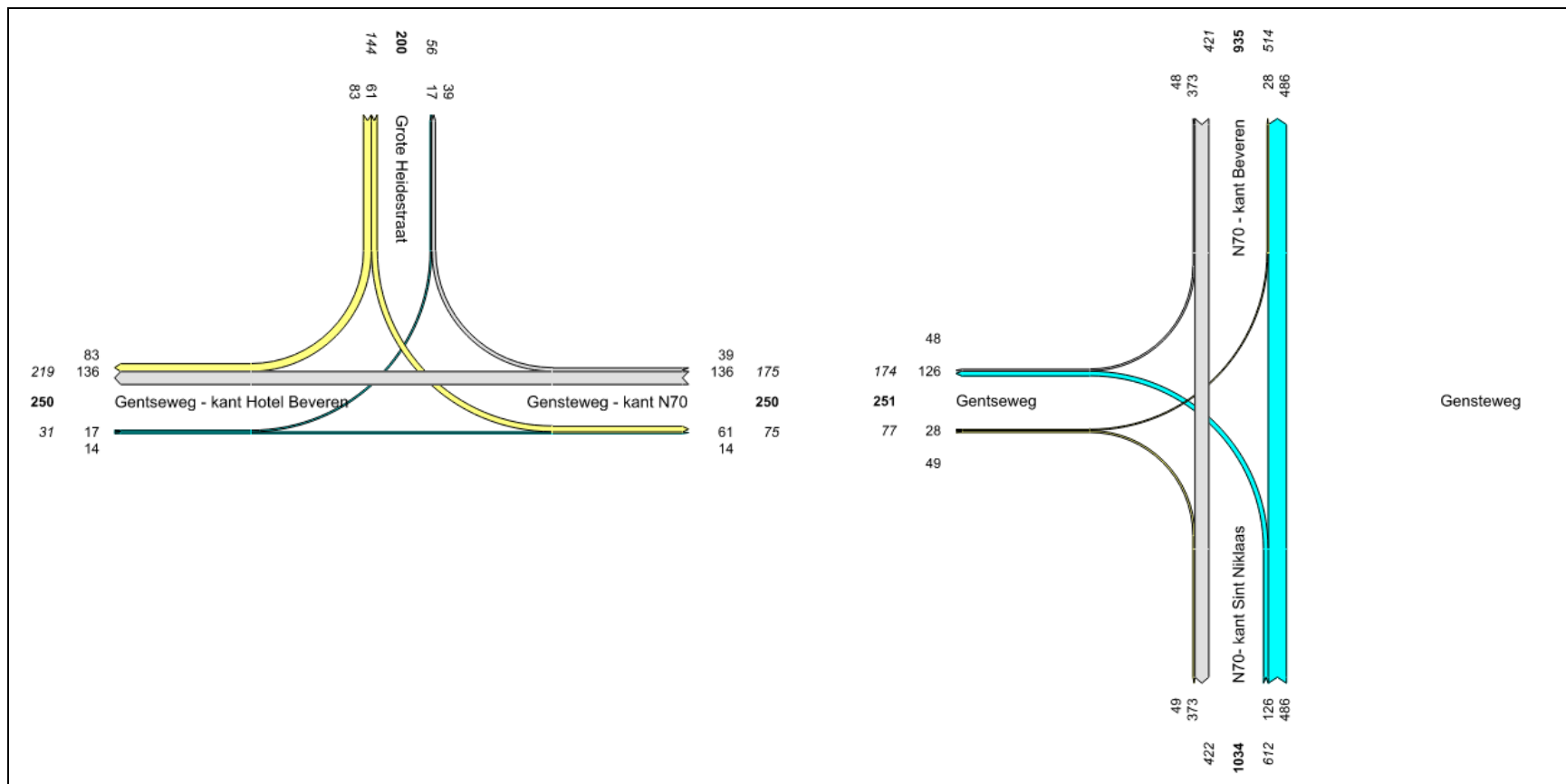
Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag.

Let op: in de kruispuntbelasting is geen rekening gehouden met de inzet van shuttles i.f.v. het afstandsparkeren. De voorgestelde situatie is bijgevolg wordt case.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

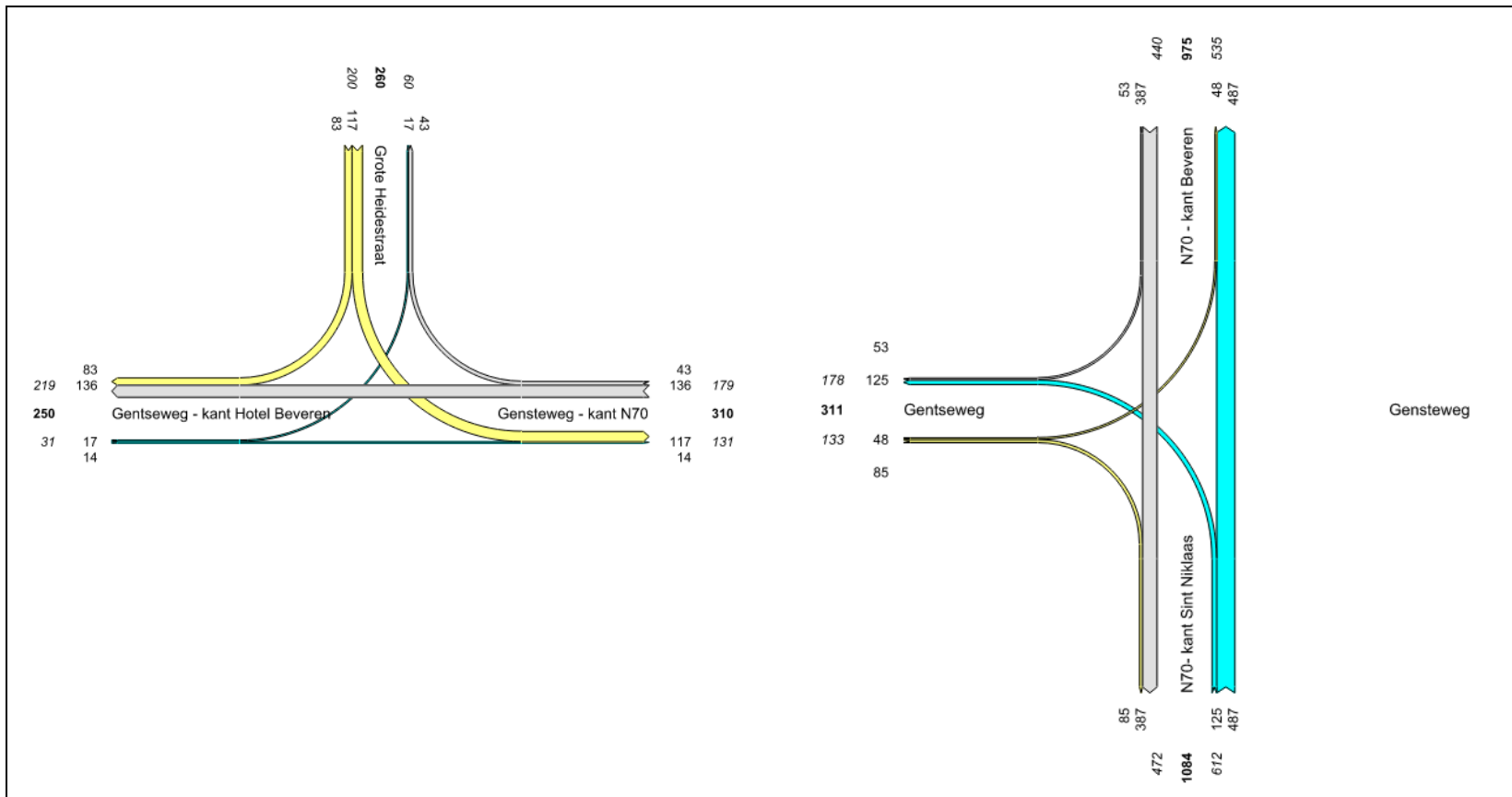
7.7.3.1.1 Ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 29: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - ochtendspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



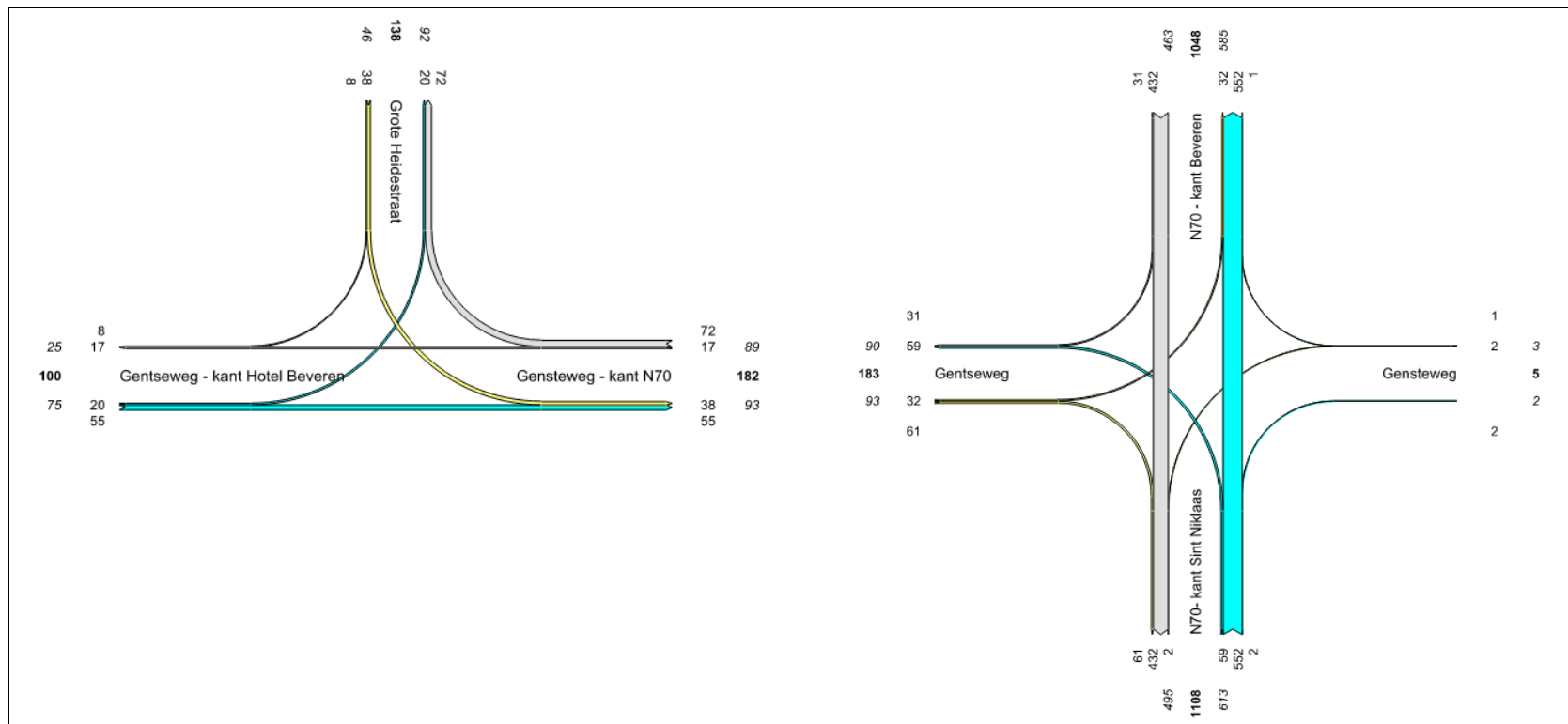
Grafiek 30: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - ochtendspits

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de ochtendspits.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **10,4%** toenemen in de ochtendspits.

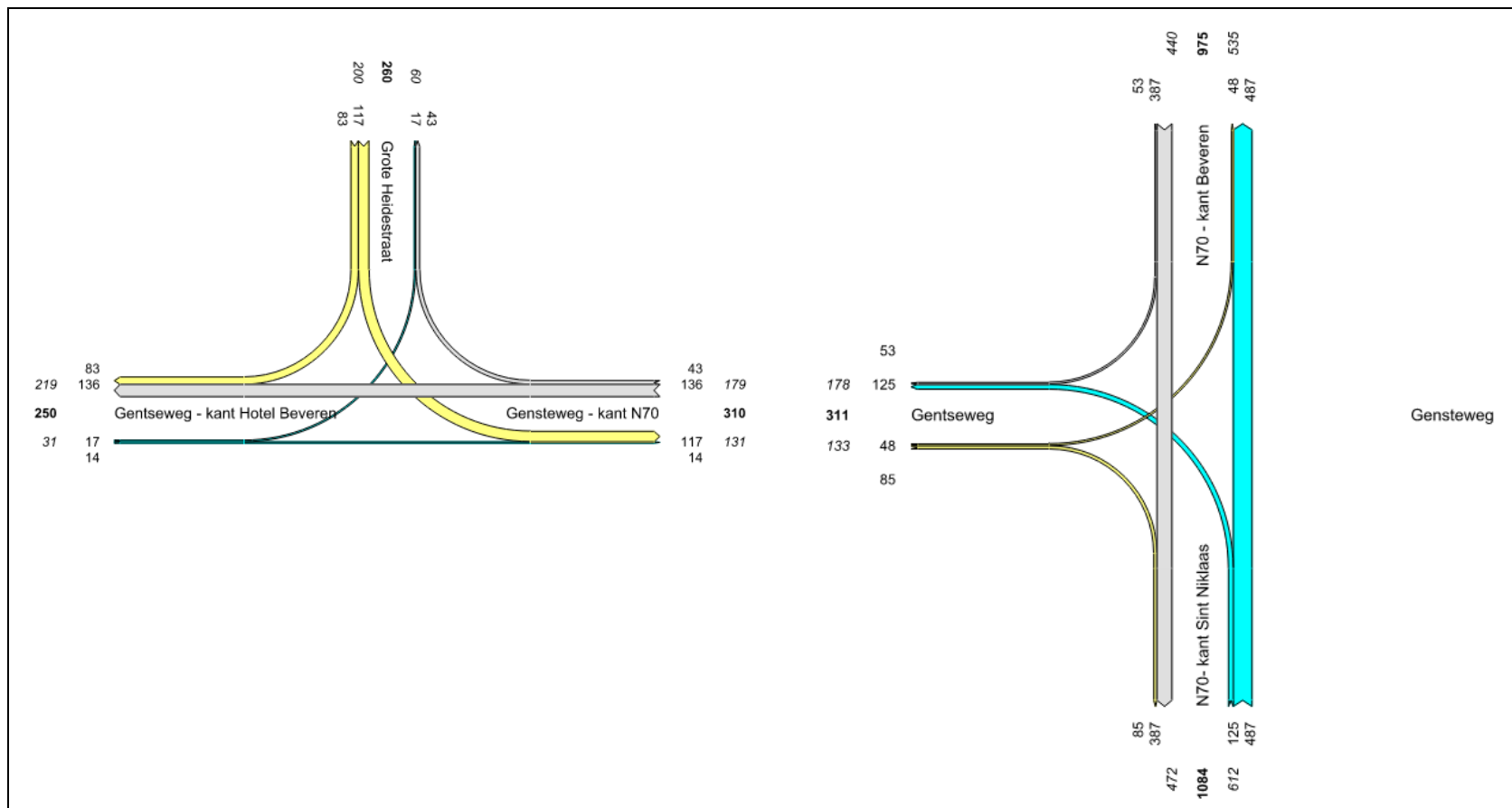
7.7.3.1.2 Avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 31: totale belasting kruispunten – korte termijn weekday – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - avondspits

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 32: totale belasting kruispunten – korte termijn weekday – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - avondspits

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,0%** toenemen in de avondspits.

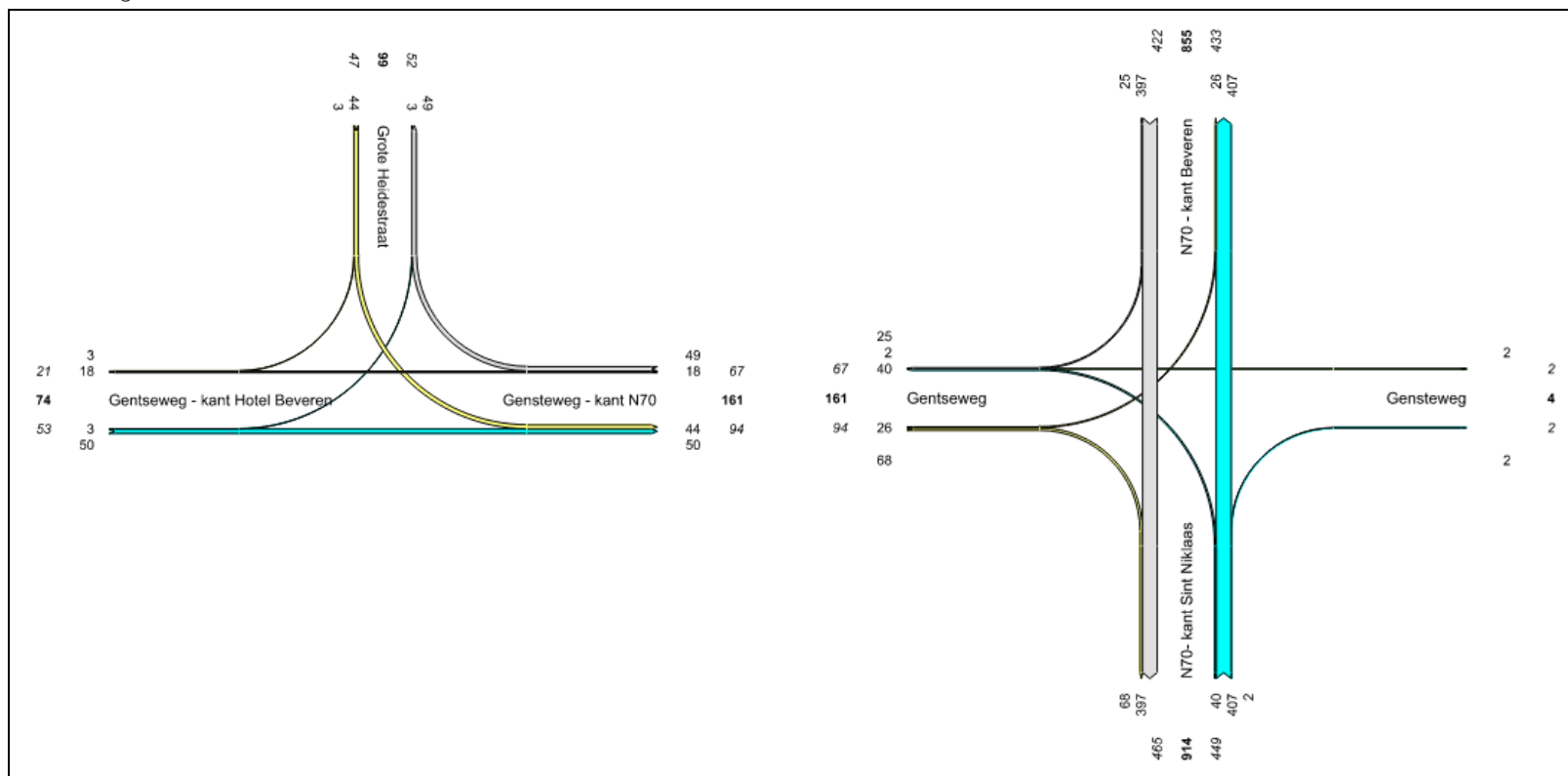
De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **8,4%** toenemen in de avondspits.

7.7.3.2 Weekenddag (zaterdag)

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag (zaterdag). Let op: in de kruispuntbelasting is geen rekening gehouden met de inzet van shuttles i.f.v. het afstandsparkeren. De voorgestelde situatie is bijgevolg wordt case. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

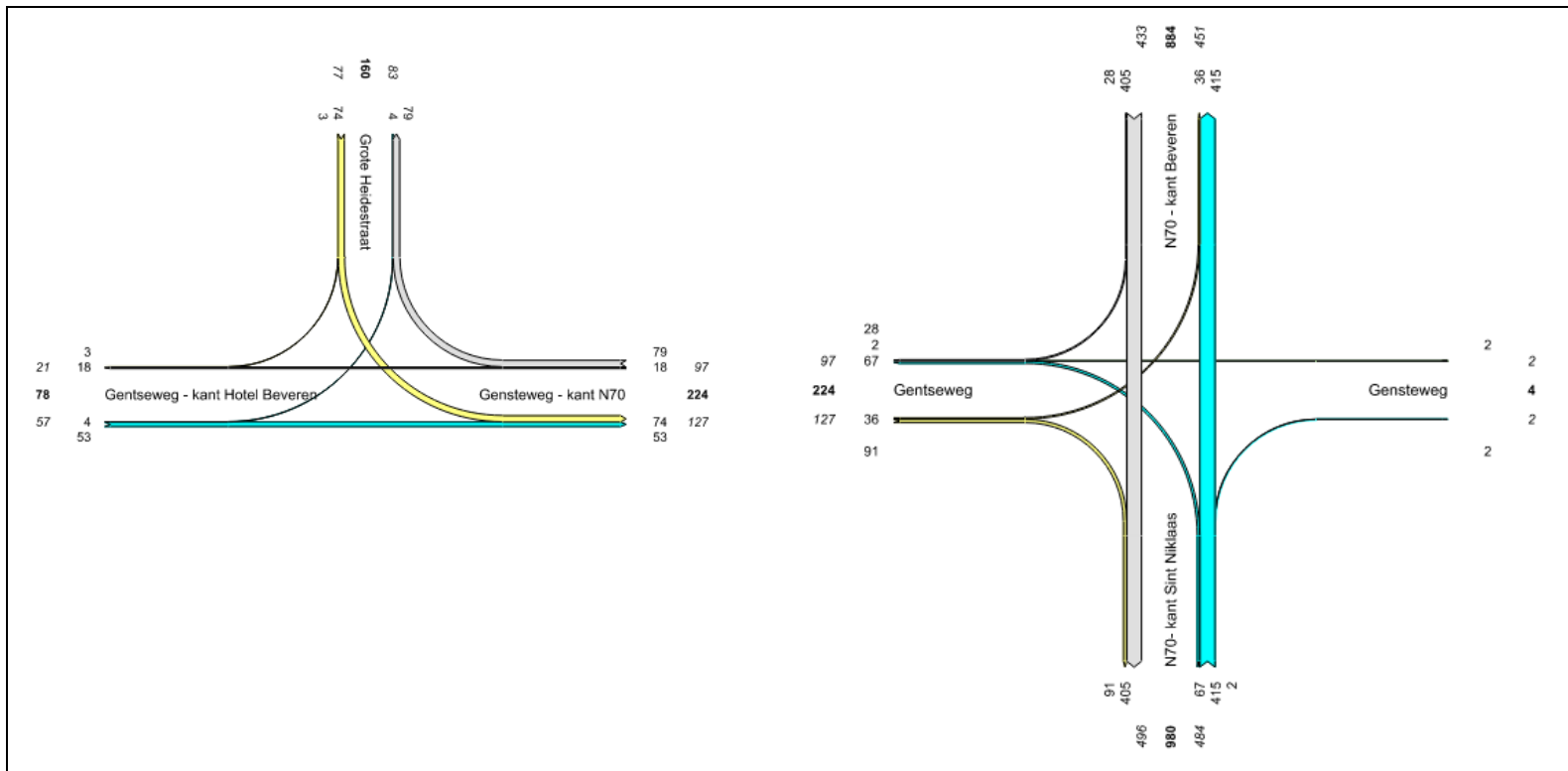
7.7.3.2.1 Voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 33: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestriel evenement - voormiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



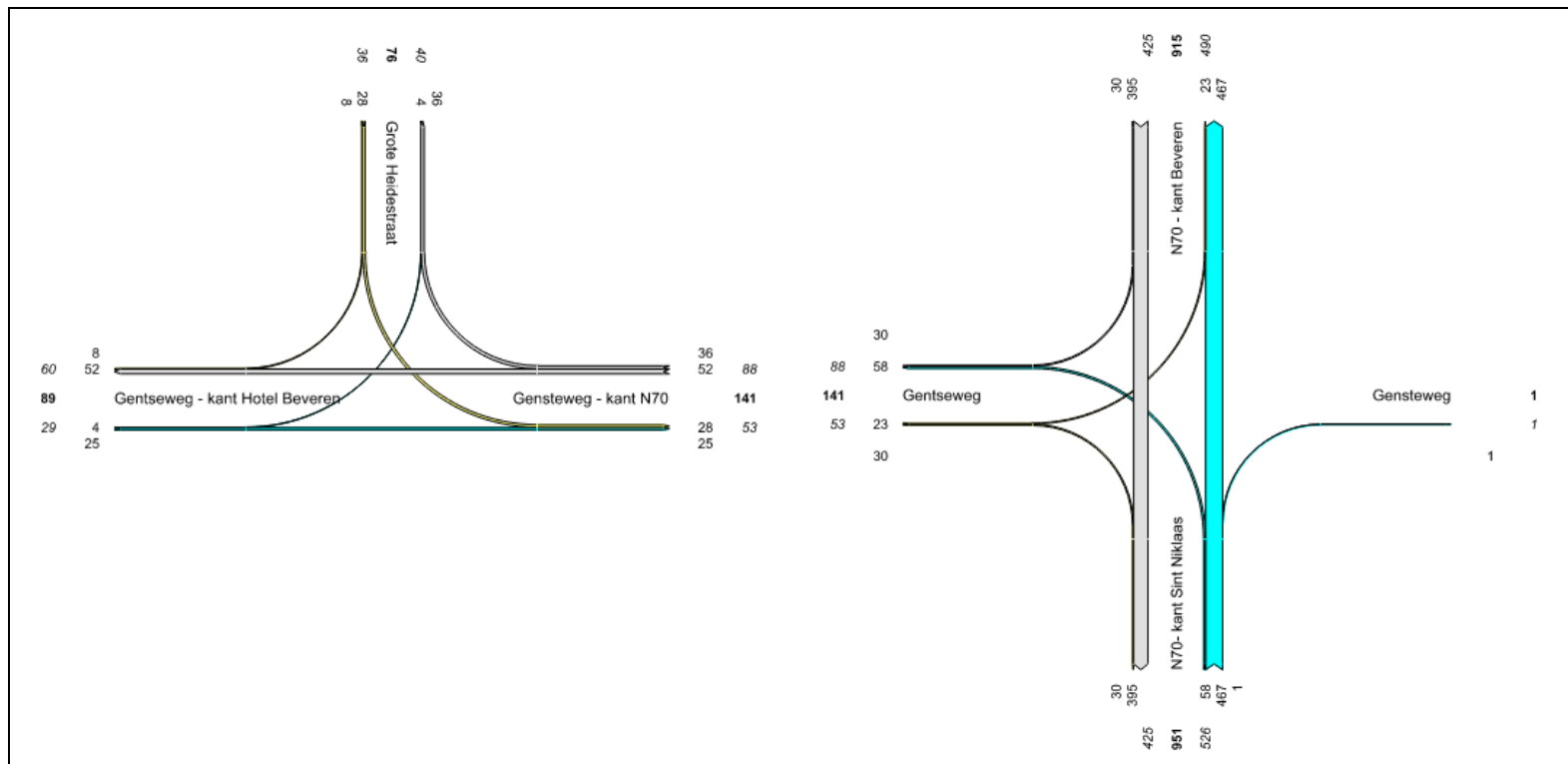
Grafiek 34: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide – trimestrieel evenement - voormiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,0%** toenemen in de voormiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,3%** toenemen in de voormiddag.

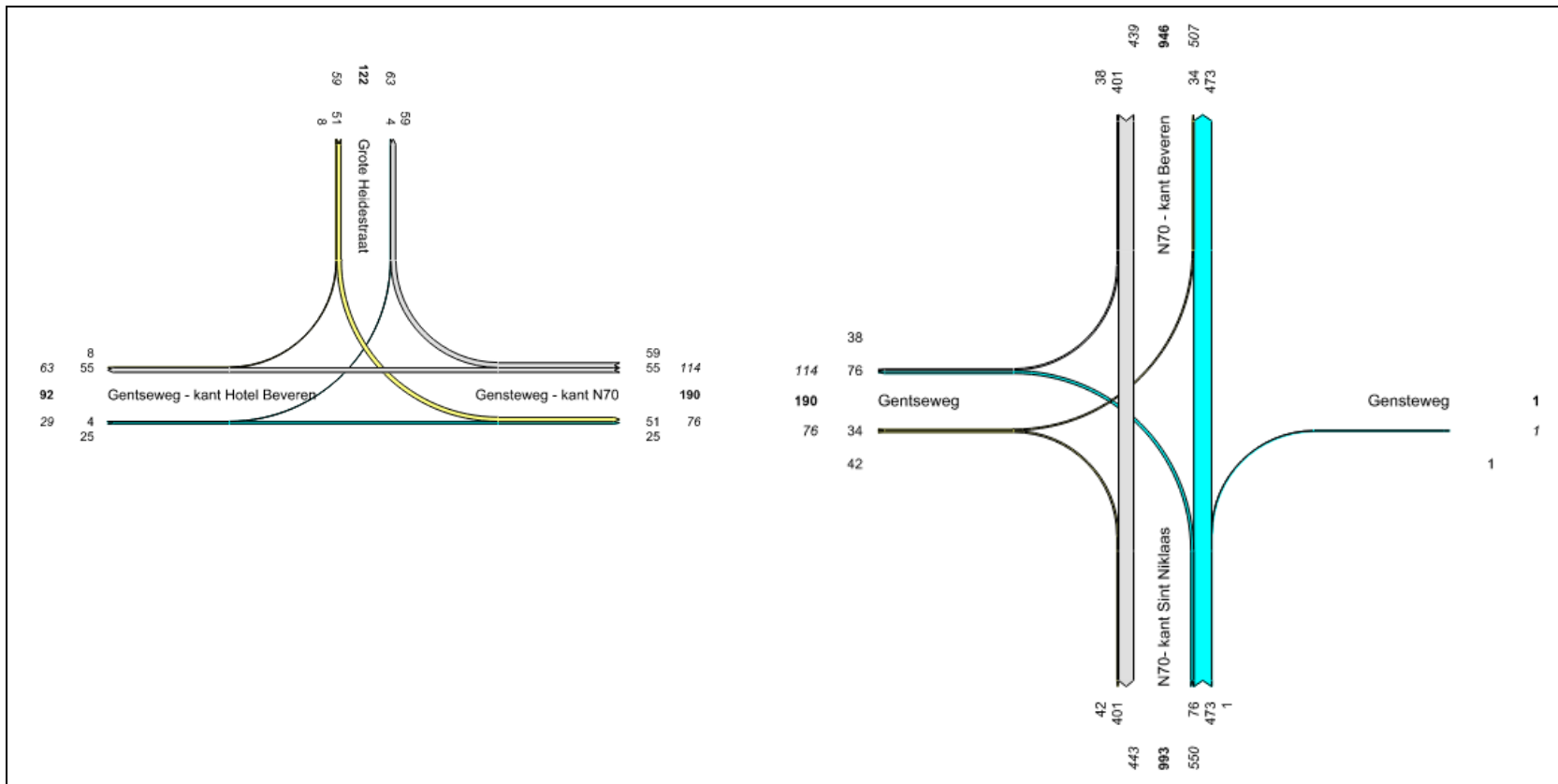
7.7.3.2.2 Namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 35: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - namiddag

Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 36: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - namiddag

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,7%** toenemen in de namiddag.

De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,2%** toenemen in de namiddag.

7.7.4 Overzicht evolutie belasting kruispunt N70 x Gentseweg

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg op korte termijn voor verschillende types van evenementen.

	Wekelijks evenement		Maandelijks evenement				Trimestrieel evenement					
	weekdag		Weekenddag (zaterdag)		weekdag		Weekenddag (zaterdag)		weekdag		Weekenddag (zaterdag)	
	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag
Ontwikkeling Hotel Beveren	3,8%	3,8%	2,9%	3,2%	4,1%	3,8%	2,9%	3,2%	7,3%	5,0%	3,0%	3,7%
Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide	6,8%	7,3%	6,0%	5,6%	7,4%	7,3%	6,0%	5,5%	10,4%	8,4%	6,3%	6,2%

Tabel 23: overzicht evolutie belasting kruispunt N70 x Gentseweg

7.7.4.1 Evolutie van de wachttijden op het kruispunt N70 x Gentseweg

Om de wachttijden op het kruispunt van de N70 x Gentseweg (kruispunt zonder verkeerslichten) inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de methode Harders. Om de evolutie inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de situatie met de grootste toename per type evenement. Zodoende worden volgende situatie geselecteerd:

- Wekelijks evenement weekdag ochtendspits
- Maandelijks evenement weekdag ochtendspits
- Trimestrieel evenement weekdag ochtendspits

Voor het beschrijven van de evolutie wordt enkel de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren meegenomen.

Bestaande situatie weekdag ochtendspits (telling 9 maart 2023)

verkeersstromendiagram	Methode Harders	besluit																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>45</td> <td>730</td> <td>685</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>50</td> <td>401</td> <td>323</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>323</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>28</td> <td>401</td> <td>323</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>0</td> <td>690</td> <td>690</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	45	730	685	0 sec.	Ja	4	50	401	323	<15 sec.	Ja	5	0	401	323	0 sec.	Ja	6	28	401	323	<15 sec.	Ja	9	0	690	690	0 sec.	Ja	10	0	401	401	0 sec.	Ja	11	0	401	401	0 sec.	Ja	12	0	401	401	0 sec.	Ja	<p>De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	45	730	685	0 sec.	Ja																																																			
4	50	401	323	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	401	323	0 sec.	Ja																																																			
6	28	401	323	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	690	690	0 sec.	Ja																																																			
10	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			
11	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			
12	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			

Wekelijks evenement weekdag ochtendspits

verkeersstromendiagram	Methode Harders	besluit																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restoap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>52</td><td>730</td><td>678</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>50</td><td>397</td><td>319</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>397</td><td>319</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>28</td><td>397</td><td>319</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restoap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	52	730	678	0 sec.	Ja	4	50	397	319	<15 sec.	Ja	5	0	397	319	0 sec.	Ja	6	28	397	319	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	397	397	0 sec.	Ja	11	0	397	397	0 sec.	Ja	12	0	397	397	0 sec.	Ja	<p>De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restoap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	52	730	678	0 sec.	Ja																																																			
4	50	397	319	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	397	319	0 sec.	Ja																																																			
6	28	397	319	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			
11	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			
12	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			

Maandelijks evenement weekdag ochtendspits

verkeersstromendiagram	Methode Harders	besluit																																																						
<p>Gensteweg</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>66</td><td>730</td><td>664</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>50</td><td>371</td><td>293</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>371</td><td>293</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>28</td><td>371</td><td>293</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	66	730	664	0 sec.	Ja	4	50	371	293	<15 sec.	Ja	5	0	371	293	0 sec.	Ja	6	28	371	293	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	371	371	0 sec.	Ja	11	0	371	371	0 sec.	Ja	12	0	371	371	0 sec.	Ja	<p>De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	66	730	664	0 sec.	Ja																																																			
4	50	371	293	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	371	293	0 sec.	Ja																																																			
6	28	371	293	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			
11	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			
12	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			

Timestrieel evenement weekdag ochtendspits

verkeersstromendiagram	Methode Harders	besluit																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>99</td><td>710</td><td>611</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>50</td><td>363</td><td>285</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>363</td><td>285</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>28</td><td>363</td><td>285</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>363</td><td>363</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>363</td><td>363</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>363</td><td>363</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	99	710	611	0 sec.	Ja	4	50	363	285	<15 sec.	Ja	5	0	363	285	0 sec.	Ja	6	28	363	285	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	363	363	0 sec.	Ja	11	0	363	363	0 sec.	Ja	12	0	363	363	0 sec.	Ja	<p>De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	99	710	611	0 sec.	Ja																																																			
4	50	363	285	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	363	285	0 sec.	Ja																																																			
6	28	363	285	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			
11	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			
12	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			

Uit berekeningen met Methode Harders blijkt dat het kruispunt N70 x Gentseweg in de verschillende situaties een acceptabele verkeersafwikkeling kent voor de verschillende verkeersstromen.

8 Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel

De confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de toekomstige activiteiten (zowel op korte als lange termijn) is een toets over de mate waarop activiteiten en locatie bij elkaar passen.

8.1 Aannames overige ontwikkelingen relevant voor het projectgebied

In de MOBER Westakkers zijn verschillende ontwikkelingen in de omgeving opgenomen en begroot, doch zonder een duidelijk afgelijnd tijdsvenster waarbinnen de realisatie van deze ontwikkelingen verwacht worden (zie hoofdstuk 7.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030))

Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westakkers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in.). De invulling van een deel van Westakkers als opleidingscentrum voor politiediensten is al gebeurd en is daarom te beschouwen als opgenomen in de verkeerstellingen.

Op korte termijn (2024 – 2030) worden geen wijzigingen in de verkeersgeneratie van de omliggende activiteiten voorzien buiten de ontwikkelingen van Hotel Beveren.

Om de impact van de ontwikkelingen op korte termijn mee te nemen wordt uitgegaan van een nulgroei van de verkeersintensiteiten op de N7027 en de realisatie van de ontwikkeling Grote Heide voor 20%. De verkeersstromen van en naar de ontwikkeling van Grote Heide worden 50/50 verdeeld over Gentseweg – Grote Heidestraat en Duivendam (zie toelichting in hoofdstuk 7.67.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030))

Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westakkers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in.).

Na de realisatie van de verbinding tussen de N70 en de E34 zullen de verkeersstromen in de gehele omgeving wijzigen. Echter zolang deze verbinding niet gerealiseerd is, wordt uitgegaan van de intensiteiten zoals hierboven beschreven.

²⁷ Zie hoofdstuk 7.6.3 Vervoerregio

8.2 Effecten ten gevolge van bijkomende verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van het project werd in eerdere hoofdstukken behandeld. De effecten op het omliggend wegennet worden geëvalueerd a.d.h.v.

- De toename van de belasting van het kruispunt N70 x Gensteweg. De resultaten zijn eveneens al opgenomen in het vorige hoofdstuk
- de I/C verhouding van de Gentseweg en de stijging van de I/C verhouding

8.2.1 Evolutie belasting kruispunt Gentseweg – N70

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de toename van de belasting van het kruispunt van de N70 x Gentseweg (uitgedrukt in %).

	Wekelijks evenement		Maandelijks evenement				Trimestrieel evenement					
	weekdag		Weekenddag (zaterdag)		weekdag		Weekenddag (zaterdag)		weekdag		Weekenddag (zaterdag)	
	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag	ochtendspits	avondspits	voormiddag	namiddag
Ontwikkeling Hotel Beveren	3,8%	3,8%	2,9%	3,2%	4,1%	3,8%	2,9%	3,2%	7,3%	5,0%	3,0%	3,7%
Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide	6,8%	7,3%	6,0%	5,6%	7,4%	7,3%	6,0%	5,5%	10,4%	8,4%	6,3%	6,2%

8.2.2 Evolutie belasting N70 & Gentseweg

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de I/C verhoudingen en hun stijgingspercentages. Er wordt uitgegaan van een capaciteit van (1200 pae/u/richting) 2400 pae/u voor de N70 en 800 pae/u voor de Gentseweg (400pae/u/richting). De toenames zijn gerekend t.o.v. de bestaande toestand (2023).

	Weekdag		Weekenddag	
	OSP	ASP	VM	NM
	I/C	I/C	I/C	I/C
N70	39,0%	43,8%	37,3%	38,2%
Gentseweg	19,4%	18,5%	19,0%	14,6%

Tabel 24: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – 2023

Korte termijn wekelijks evenement								
	Weekdag				Weekenddag			
	OSP		ASP		VM		NM	
	I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ
Ontwikkeling Hotel Beveren								
N70	42,8%	3,8%	47,7%	3,8%	40,1%	2,9%	41,4%	3,2%
Gentseweg	20,3%	1,0%	18,5%	0,2%	19,1%	0,1%	15,9%	1,3%
Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide								
N70	45,8%	6,8%	51,1%	7,3%	43,3%	6,0%	43,7%	5,6%
Gentseweg	27,8%	7,3%	26,8%	8,3%	27,1%	8,1%	21,9%	7,3%

Tabel 25: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – wekelijks evenement

Korte termijn maandelijks evenement								
Weekdag				Weekenddag				
OSP		ASP		VM		NM		
I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ	
Ontwikkeling Hotel Beveren								
N70	43,1%	4,1%	47,7%	3,8%	40,1%	2,9%	41,4%	3,2%
Gentseweg	21,8%	2,4%	19,1%	0,6%	19,1%	0,1%	16,2%	1,5%
Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide								
N70	46,4%	7,4%	51,1%	7,3%	43,3%	6,0%	43,7%	5,5%
Gentseweg	29,2%	9,9%	27,3%	8,8%	27,1%	8,1%	21,9%	7,3%

Tabel 26: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – maandelijks evenement

Korte termijn trimestriële evenement								
Weekdag				Weekenddag				
OSP		ASP		VM		NM		
I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ	I/C	Δ	
Ontwikkeling Hotel Beveren								
N70	46,3%	7,3%	48,8%	5,0%	40,3%	3,0%	41,8%	3,7%
Gentseweg	31,5%	12,2%	22,7%	4,2%	20,1%	1,1%	17,6%	3,0%
Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide								
N70	49,4%	10,4%	52,3%	8,4%	43,5%	6,3%	44,4%	6,2%
Gentseweg	39,0%	19,6%	30,9%	12,4%	28,0%	9,0%	23,8%	9,2%

Tabel 27: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – trimestriële evenement

Indien enkel de ontwikkeling op korte termijn van Hotel Beveren beschouwd wordt

varieert de I/C verhouding voor de N70 tussen 40,1% (wekelijks evenement weekenddag voormiddag) en 48,8% (trimestriële evenement avondspits weekenddag). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 2,9 en 7,3%.

varieert de I/C verhouding voor de Gentseweg tussen 15,9% (wekelijks evenement weekend namiddag) en 31,5% (trimestriële evenement weekenddag ochtendspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 0,1 en 12,2%.

Indien tevens de ontwikkeling van Grote Heide wordt meegenomen

varieert de I/C verhouding voor de N70 tussen 43,3% (wekelijks evenement weekend voormiddag) en 52,3% (trimestriële evenement weekenddag avondspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 5,5% en 10,4%.

varieert de I/C verhouding voor de Gentseweg tussen 21,9% (maandelijks evenement weekend namiddag) en 39,0% (trimestriële evenement weekenddag ochtendspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 7,3 en 19,6%.

8.3 Conclusie

8.3.1 Afwegingskader

8.3.1.1 Level of Service van de wegsegmenten

Om de wijzigingen in I/C verhouding van de wegsegmenten te kunnen beoordelen wordt gebruik gemaakt van de afwikkelingsniveaus (Level Of Service) zoals die beschreven worden in de Highway Capacity manual.

Het afwikkelingsniveau is gebaseerd op de I/C verhouding. Er kunnen zes kwaliteitsniveaus worden onderscheiden:

Kwaliteitsniveau A: een vlotte, en nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling met een I/C van minder dan 35%;

Kwaliteitsniveau B: Een vlotte verkeersafwikkeling met een I/C tussen de 35% en 50%;

Kwaliteitsniveau C: Regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid en een I/C tussen de 50% en 75%;

Kwaliteitsniveau D: Onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%;

Kwaliteitsniveau E: Voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%;

Kwaliteitsniveau F: stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt.

De beoordeling van de kwaliteitsniveaus is als volgt:

kwaliteitsniveau	Beoordeling
A	Zeer goed
B	Goed
C	Matig tot goed
D	Matig tot slecht
E	slecht
F	Zeer slecht

Tabel 28: beoordeling kwaliteitsniveau wegsegmenten

8.3.1.2 Evaluatiekader van de evolutie van de verkeersbelasting van de wegsegmenten

Om de wijzigingen in de verkeersbelasting (I/C verhouding) van de wegsegmenten te kunnen beoordelen wordt gebruik gemaakt van onderstaande tabel waarin de wijziging van de verkeersbelasting wordt geëvalueerd.

		Toename totale verkeersintensiteit (in pae)				Status quo	Afname totale verkeersintensiteit (in pae)			
		>50%	20-50%	10-20%	5-10%		<5%	5-10%	10-20%	20-50%
I/C-verhouding toekomstige situatie	>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
	90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
	80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
	<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

Tabel 29: beoordeling wijziging I/C-verhouding

8.4 Besluit verkeersbelasting wegen

De ontwikkelingen van Hotel Beveren, bij een **wekelijks** of **maandelijks evenement**, hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +4,1%) en de Gentseweg (I/C verhouding +2,4%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 48,8% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 15,9% en 31,5% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.

Indien de ontwikkeling van Grote Heide wordt meegenomen samen met de ontwikkeling van Hotel Beveren neemt de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +7,4%) licht toe. De verkeersbelasting van de Gentseweg neemt duidelijk toe (I/C verhouding +9,9%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 51,1% wat hoofdzakelijke overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 21,9% en 29,2% wat overeenkomt met over het een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.

Als de verkeerssituatie bij een **trimestriële evenement** beschouwd wordt, stijgt de I/C verhouding van de N70 naar 48,8% en voor de Gentseweg naar 31,5%. Indien de ontwikkelingen van Grote Heide worden toegevoegd worden voor de N70 en de Gentseweg een I/C verhouding van respectievelijk 52,3% en 39,0%. Voor deze evenementen wordt door Hotel Beveren initiatief genomen om op afstand te parkeren en de bezoekers met shuttles naar en van Hotel Beveren te brengen.

De ontwikkelingen van Hotel Beveren hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 x Gentseweg. De ontwikkelingen van Grote Heide hebben een even grote impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg.

Het effect van de toename van de verkeersbelasting bij een wekelijks of maandelijks en zelfs trimestriële evenement kan geëvalueerd worden als neutraal omdat

De kruispuntbelasting in dezelfde level of service blijft t.o.v. de situatie 2023

De toename van de verkeersbelasting op niveau van het wegsegment minder dan 5% is voor de N70 en minder dan 20% is voor de Gentseweg gezien de IC verhouding voor beide wegen lager is dan 80%

9 Milderende en flankerende maatregelen

9.1 Milderende maatregelen - algemeen

Het is op termijn voor elke functie / activiteit noodzakelijk om na te denken over de beste en meest duurzame wijze of zich van en naar de functie te verplaatsen. Daarom worden volgende suggesties gedaan:

- Aanbieden van fietslease aan het personeel

Aan het personeel wordt de mogelijkheid aangeboden om in te tekenen op een fietslease. Er lopen momenteel al 4 fietsleases. Hotel Beveren blijft verder stimuleren om zich op duurzame wijze te verplaatsen

- Fietsen:

De aanwezige fietsenstalling (t.h.v. de ingang van het hotel) wordt uitgerust met goede aanbindbeugels en het aanbod wordt uitgebreid tot een 100 tal fietsenstallingen.

In de uitbreiding van het hotel is een beveiligde overdekte (in pandige) fietsenstalling voor 60 fietsen voorzien

- Aanbod aan de gebruikers van Hotel Beveren

Hotel Beveren biedt aan de gasten de mogelijkheid aan om de verplaatsingen tijdens het verblijf te maken per fiets, E-bike of E-chopper

- Openbaar vervoer

In overleg met de gemeente Beveren en in afstemming met de vervoerregio Antwerpen kan onderzocht worden welke rol de omgeving van Hotel Beveren kan hebben in het OV-netwerk, meerbepaald het inzetten van Vervoer op Maat (VoM).

- Parkeerbezetting monitoren

Bij evenementen is het boodschap om de parkeerdruk te monitoren en een optimaal gebruik van het parkeeraanbod na te streven. Hotel Beveren zal daartoe parkeerbegeleiders inzetten. Bij evenementen zal steeds geëvalueerd worden of er dient overgegaan te worden naar afstandsparkeren waarbij shuttles worden ingezet.

- Afstandsparkeren

Bij grote evenementen wordt afstandsparkeren georganiseerd. Hotel Beveren heeft afspraken met de exploitant van de domein De Ster in Sint-Niklaas. Domein De Ster heeft een parkeeraanbod van 1800 ppl en ligt op 3,8km (5 minuten).

De ritten zullen verzorgd worden met minibusjes (8+1 personen). Bij een trimestrieel evenement is berekend dat er 205 wagens op afstand zouden parkeren. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 359 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 45 ritten enkel ofwel 90 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.

Naargelang het evenement zal onderzocht worden of het inzetten van kleine busjes (19 zitplaatsen) aangewezen is.

Hotel Beveren heeft in 2023 het afstandsparkeren reeds enkele malen uitgeprobeerd en evalueert deze maatregel met als doel het bij een volgende toepassing nog beter te kunnen uitrollen.



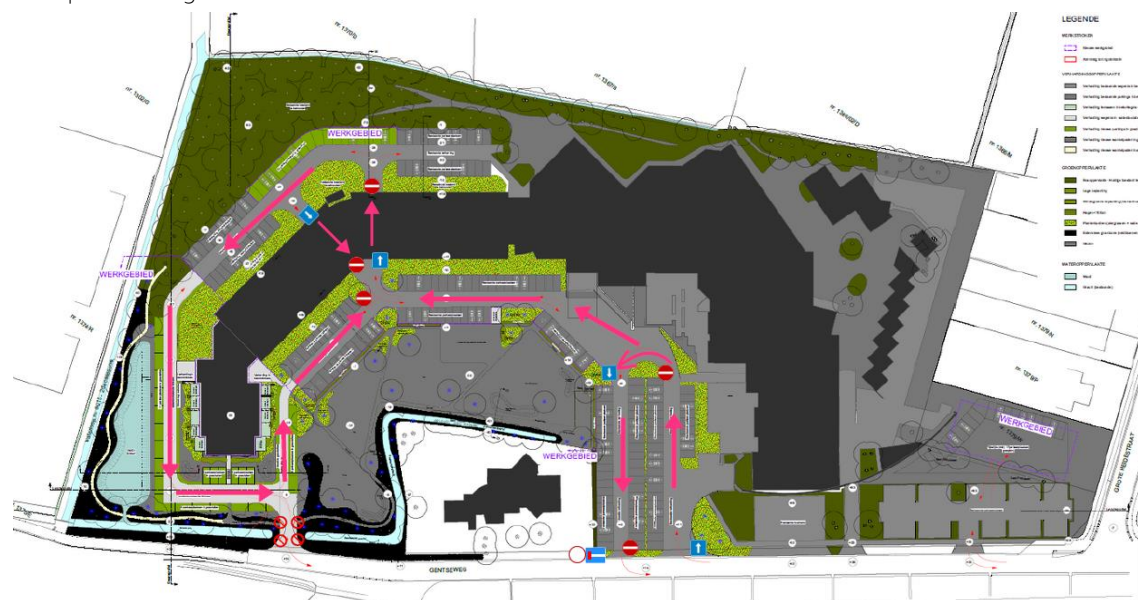
9.2 Milderende maatregelen – infrastructureel & verkeerstechnisch

9.2.1 Ontsluiting Hotel Beveren

Op korte termijn zijn er geen infrastructurele of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk, noch aan de Gentseweg als aan het kruispunt van de Gentseweg met de N70. Op lange termijn als ook de ontwikkelingen van Grote Heide zich doorzetten is het noodzakelijk om de ontsluiting van de ontwikkelingen Grote Heide grondig te onderzoeken. De mogelijke infrastructurele maatregelen moeten steeds gezien worden in relatie met de te onderzoeken verbinding tussen de E34 en de N70.

9.2.2 Circulatie en parkeerorganisatie Hotel Beveren

Hotel Beveren voorziet in een éénduidige circulatie. De parking voor en rond het hotel wordt bediend door 1 inrit en 1 uitrit. De meest westelijke aansluiting wordt afgesloten voor autoverkeer. De overloopparking in het oosten van het perceel van Hotel Beveren wordt ontsloten via 1 inrit en 1 uitrit. Op het terrein wordt een eenduidige circulatie uitgewerkt die door passende signalisatie wordt ondersteund.



9.2.3 Rechtstreekse ontsluiting Doornpark naar N70 met nieuwe toegangsweg

Op lange termijn zal het verkeersvolume op de N70 beter kunnen gemonitord en beheerst worden er van uitgaande dat de maatregelen op de E19 (ventwegen en optimalisatie gebruik van de infrastructuur) genomen zijn. Dichter in de omgeving van Hotel Beveren speelt de rechtstreekse ontsluiting van Doornpark op de N70. De overweg Doornpark wordt afgesloten voor alle verkeer en vervangen door een nieuwe spoorwegbrug op het gewestplantracé van de grote ring. Via deze nieuwe weg wordt het Doornpark ontsloten maar kan later ook het woongebied Middenheide worden ontsloten. Er worden wel maatregelen genomen om sluipverkeer op de as Zoetwaterstraat-Boerenstraat-Lindenstraat tegen te gaan. De nieuwe spoorwegbrug kan ook de aanzet zijn tot de realisatie van een noordelijke ontsluiting naar de E34 om op die manier de verschillende doortochten te ontlasten.

9.2.4 Aansluiting op de fietssnelweg

De fietssnelweg tussen Sint-Niklaas en Beveren is gelegen aan de noordzijde van de spoorlijn. Ter hoogte van Hotel Beveren sluit het functioneel fietsnetwerk dat in de Gentseweg gelegen is aan op de fietssnelweg. Hotel Beveren voorziet in een ontsluiting (voor urgentievoertuigen) van de activiteiten en gebouwen in het zuid-westen van hun terrein. Deze aansluiting is dicht bij de fietssnelweg gelegen. De ontsluiting voor de fietser wordt langs deze weg ingericht zodat een optimale aansluiting op de fietssnelweg kan gerealiseerd worden.

9.3 Flankerende maatregelen

Onderstaande flankerende maatregelen kunnen door Hotel Beveren genomen worden:

- Hotel Beveren streeft naar maximaal gebruik van duurzame modi (fiets, openbaar vervoer) door werknemers te sensibiliseren, kleedruimte met douches aan te bieden, overdekte stalling van fietsen,...
- Hotel Beveren sensibiliseert bezoekers om zich op een duurzame wijze van en naar Hotel Beveren te verplaatsen, carpoolen, taxi, collectief vervoer, bedrijfsvervoer.
- Hotel Beveren duidt ophaar website de bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen aan
- Hotel Beveren is in onderhandeling met Donkey Republic (leverancier van het fietsdeelsysteem in de vervoerregio Antwerpen) om op de site een deelfietshub te ontwikkelen.

Hotel Beveren kan volgende maatregel nemen:

- Monitoring van de verkeerstromen door periodiek verkeerstellingen te organiseren. Resultaten vergelijken met de berekende waardes en waar nodig bijstellingen voorstellen.

10 Sensitiviteitstoets

10.1 Modal split

Voor de situatie op korte termijn waarbij Hotel Beveren de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend) heeft afgerond is rekening gehouden met een modal split 70/30 bij de bezoekers en 57,5/42,5 voor het personeel. Indien de modal split zou aangehouden worden die vooropgesteld wordt in de vervoerregio zijnde 59/41 voor de bezoekers en de inspanning van Hotel Beveren om de woon-werkverplaatsing meer duurzaam (50/50) te laten verlopen, zal het verkeer op de wegen nog verder afnemen de belastingsgraad onder deze van 2023 zakken.

Het effect van deze modal split is vooral merkbaar op de parkeervraag bij activiteiten van Hotel Beveren. Hierbij dient aangestipt te worden dat de parkeerbehoefte een evenwichtsoefening is tussen het volgen van de parkeervraag (als gevolg van een dan heersende modal split) en het sturen op een kleiner parkeeraanbod door het aanbieden van duurzamere alternatieven om de activiteiten van Hotel Beveren te bereiken.

In de grafieken hieronder is het effect van de modal split 59/41 voor bezoekers en 50/50 voor personeel op de parkeervraag weergegeven.

uitbreiding zalen - wekelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	42%	43%	42%	69%	73%	65%	61%	78%	76%	81%	82%	69%	58%	51%	48%	43%	30%	30%
parking 228 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	34%	34%	34%	56%	59%	52%	50%	63%	61%	66%	66%	55%	47%	41%	39%	35%	25%	24%
parking 260 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	30%	30%	29%	49%	52%	46%	43%	55%	53%	57%	58%	49%	41%	36%	34%	31%	22%	21%
parking 290 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	27%	44%	46%	41%	39%	49%	48%	52%	52%	44%	37%	33%	31%	28%	19%	19%
parking 348 ppl	20%	20%	20%	20%	20%	20%	22%	22%	22%	37%	39%	34%	32%	41%	40%	43%	43%	36%	31%	27%	26%	23%	16%	16%
parking 368 ppl	19%	19%	19%	19%	19%	19%	21%	21%	21%	35%	36%	32%	31%	39%	38%	41%	41%	34%	29%	26%	24%	22%	15%	15%
Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	81%	64%	48%	40%	41%	41%	45%	46%	44%	41%	42%	35%	23%	31%	37%	43%	60%	73%	93%	126%	141%	132%	104%	95%
parking 228 ppl	66%	52%	39%	32%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	34%	28%	19%	25%	30%	35%	49%	59%	75%	102%	114%	106%	84%	76%
parking 260 ppl	58%	45%	34%	28%	29%	29%	32%	33%	31%	29%	30%	25%	16%	22%	26%	31%	43%	52%	66%	89%	100%	93%	74%	67%
parking 290 ppl	52%	41%	31%	25%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	27%	22%	15%	20%	23%	28%	38%	46%	59%	80%	90%	84%	66%	60%
parking 348 ppl	43%	34%	26%	21%	21%	21%	24%	24%	23%	22%	18%	12%	16%	19%	23%	28%	39%	49%	67%	75%	75%	70%	55%	50%
parking 368 ppl	41%	32%	24%	20%	20%	20%	22%	23%	22%	21%	21%	17%	12%	15%	18%	22%	30%	37%	47%	63%	71%	66%	52%	47%
uitbreiding zalen - maandelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	42%	43%	43%	80%	85%	77%	71%	91%	89%	95%	96%	79%	65%	56%	52%	46%	33%	32%
parking 228 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	34%	34%	34%	65%	69%	62%	57%	74%	72%	77%	77%	64%	53%	45%	42%	37%	26%	26%
parking 260 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	30%	30%	30%	57%	60%	54%	50%	65%	63%	67%	68%	56%	46%	40%	37%	32%	23%	22%
parking 290 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	27%	51%	54%	49%	45%	58%	57%	60%	61%	50%	42%	36%	33%	29%	21%	20%
parking 348 ppl	20%	20%	20%	20%	20%	20%	22%	22%	22%	42%	45%	41%	37%	48%	47%	50%	51%	42%	35%	30%	27%	24%	17%	17%
parking 368 ppl	19%	19%	19%	19%	19%	19%	21%	21%	21%	40%	43%	38%	35%	46%	45%	48%	48%	40%	33%	28%	26%	23%	16%	16%
Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	86%	67%	50%	41%	41%	41%	45%	46%	44%	41%	42%	35%	23%	32%	39%	46%	63%	75%	98%	134%	149%	140%	112%	101%
parking 228 ppl	70%	54%	40%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	34%	28%	19%	26%	32%	37%	50%	61%	79%	108%	120%	113%	90%	82%
parking 260 ppl	61%	47%	35%	29%	29%	29%	32%	33%	31%	29%	30%	25%	16%	23%	28%	32%	44%	53%	69%	95%	106%	99%	79%	72%
parking 290 ppl	55%	42%	31%	26%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	27%	22%	15%	20%	25%	29%	40%	48%	62%	85%	95%	89%	71%	64%
parking 348 ppl	46%	35%	26%	21%	21%	21%	24%	24%	23%	22%	18%	12%	17%	21%	24%	29%	40%	52%	71%	79%	74%	59%	54%	54%
parking 368 ppl	43%	33%	25%	20%	20%	20%	22%	23%	22%	21%	21%	17%	12%	16%	20%	23%	31%	38%	49%	67%	75%	70%	56%	51%

Een parkeeraanbod van 260 ppl is aangewezen waarbij er bij een maandelijks evenement op een weekenddag extra inspanningen dienen geleverd te worden om de parkeervraag te beperken tot 260 wagens.

10.2 Uitbreiding hotel

In het RUP is voorzien dat het kameraanbod van het hotel mag uitbreiden met 20% (= 202 x 1,2= 242 kamers). Deze uitbreiding is nog niet voorzien in concrete plannen van Hotel Beveren maar zorgt voor de nodige toekomstperspectieven voor het hotelaanbod. Het eerste wat hotel Beveren beoogt is het bouwen van een zaalcomplex met plaats voor 800 zittende bezoekers.

Om na te gaan wat de impact zou kunnen zijn van de hoteluitbreiding tot 242 kamers wordt hieronder inzichtelijk gemaakt wat de impact is op vlak van parkeren. Hiervoor gebruik gemaakt van de modal split van de middellange termijn zoals opgenomen in de tabel in hoofdstuk 7.2.3 Trendvolgend of sturend (hieronder hernomen). We gaan uit van deze modal split omdat de planning van deze uitbreiding momenteel nog niet voorzien is en zeker pas zal gerealiseerd worden nadat het zaalcomplex is gebouwd en in exploitatie is waardoor de tijdshorizon eerder richting 2040 schuift.

Type verplaatsing	Huidige situatie		Korte termijn (.-2030)		Middellange termijn (.-2040)		Lange termijn (.-2050)	
	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers
Niet duurzaam	57,5%	75%	57,5%	70%	53%	63%	50%	59%
Duurzaam	42,5%	25%	42,5%	30%	47%	37%	50%	41%

uitbreiding zalen - wekelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	54%	55%	77%	82%	71%	68%	86%	84%	90%	92%	85%	81%	76%	73%	67%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	44%	62%	66%	57%	55%	69%	68%	73%	74%	69%	65%	61%	59%	54%	41%	41%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	38%	38%	39%	55%	58%	50%	48%	61%	60%	64%	65%	60%	57%	53%	52%	48%	36%	36%
parking 290 ppl	31%	31%	31%	31%	31%	31%	34%	34%	35%	49%	52%	45%	43%	55%	54%	57%	58%	54%	51%	48%	46%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	26%	26%	26%	26%	26%	26%	28%	28%	29%	41%	43%	38%	36%	45%	45%	48%	49%	45%	43%	40%	39%	36%	27%	27%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	27%	39%	41%	35%	34%	43%	42%	45%	46%	43%	41%	38%	37%	34%	26%	25%
Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	97%	78%	61%	52%	53%	53%	58%	59%	56%	52%	53%	42%	26%	34%	42%	51%	72%	88%	110%	146%	162%	152%	122%	111%
parking 228 ppl	78%	63%	50%	42%	43%	43%	46%	48%	45%	42%	43%	34%	21%	28%	34%	42%	58%	71%	89%	118%	131%	122%	98%	90%
parking 260 ppl	69%	56%	43%	37%	37%	37%	41%	42%	40%	37%	38%	30%	18%	24%	30%	36%	51%	62%	78%	103%	115%	107%	86%	79%
parking 290 ppl	61%	50%	39%	33%	33%	33%	36%	38%	36%	33%	34%	27%	16%	22%	27%	33%	46%	56%	70%	93%	103%	96%	77%	70%
parking 348 ppl	51%	41%	32%	26%	26%	26%	30%	31%	30%	28%	28%	22%	14%	18%	22%	27%	38%	46%	58%	77%	86%	80%	64%	59%
parking 368 ppl	48%	39%	31%	26%	26%	26%	29%	30%	28%	26%	26%	21%	13%	17%	21%	26%	36%	44%	55%	73%	81%	76%	61%	56%

uitbreiding zalen - maandelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	54%	57%	89%	95%	84%	78%	100%	99%	105%	104%	94%	86%	78%	74%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	46%	71%	76%	68%	63%	81%	80%	85%	84%	76%	70%	63%	60%	55%	42%	41%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	38%	38%	40%	63%	67%	59%	55%	71%	70%	74%	74%	67%	61%	56%	53%	48%	36%	36%
parking 290 ppl	31%	31%	31%	31%	31%	31%	34%	34%	36%	56%	60%	53%	50%	64%	63%	67%	66%	60%	55%	50%	47%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	26%	26%	26%	26%	26%	26%	28%	28%	30%	47%	50%	44%	41%	53%	53%	55%	55%	50%	46%	41%	39%	36%	27%	27%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	28%	44%	47%	42%	39%	50%	50%	52%	52%	47%	43%	39%	37%	34%	26%	25%

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	110%	85%	64%	53%	53%	53%	58%	59%	56%	52%	53%	42%	26%	37%	47%	57%	78%	94%	122%	165%	183%	173%	141%	128%
parking 228 ppl	89%	69%	52%	43%	43%	43%	46%	48%	45%	42%	43%	34%	21%	30%	38%	46%	63%	76%	99%	133%	148%	140%	114%	104%
parking 260 ppl	78%	60%	45%	37%	37%	37%	41%	42%	40%	37%	38%	30%	18%	26%	33%	41%	55%	66%	96%	117%	130%	123%	100%	91%
parking 290 ppl	70%	54%	41%	33%	33%	33%	36%	36%	36%	33%	34%	27%	16%	23%	30%	36%	49%	59%	78%	105%	116%	110%	89%	81%
parking 348 ppl	58%	45%	34%	28%	28%	28%	30%	31%	30%	28%	28%	22%	14%	19%	25%	30%	41%	50%	65%	87%	97%	92%	75%	68%
parking 368 ppl	55%	43%	32%	26%	26%	26%	29%	30%	28%	26%	26%	21%	13%	18%	24%	29%	39%	47%	61%	83%	92%	87%	70%	64%

uitbreiding zalen - trimestrieel event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	163%	117%	82%	63%	63%	63%	68%	70%	66%	61%	60%	47%	26%	42%	53%	81%	104%	121%	170%	240%	264%	254%	215%	195%
parking 228 ppl	131%	94%	66%	51%	51%	51%	55%	56%	53%	50%	49%	38%	21%	34%	51%	65%	84%	98%	137%	194%	213%	205%	173%	158%
parking 260 ppl	115%	83%	58%	45%	45%	45%	48%	49%	47%	43%	43%	33%	18%	30%	45%	57%	73%	86%	121%	170%	187%	180%	152%	138%
parking 290 ppl	103%	74%	52%	40%	40%	40%	43%	44%	42%	39%	38%	30%	17%	27%	40%	51%	66%	77%	108%	152%	168%	161%	136%	124%
parking 348 ppl	86%	62%	43%	34%	34%	34%	36%	37%	35%	32%	32%	25%	14%	22%	33%	43%	55%	64%	90%	127%	140%	134%	114%	103%
parking 368 ppl	81%	58%	41%	32%	32%	32%	34%	35%	33%	31%	30%	24%	13%	21%	32%	40%	52%	60%	85%	120%	132%	127%	107%	98%

De uitbreiding van het hotel tot 242 kamers (in een tijdsvenster dat na de realisatie van het zaalcomplex voor 800 zittende personen valt) heeft geen impact op de parkeervraag. De berekening van de verkeersbelasting van de N70 is niet relevant omdat de verkeersintensiteiten op de N70 niet kunnen worden ingeschat gezien de infrastructurele ontwikkelingen in de regio (verbinding E34 – N70 en de optimalisatie van de E17).

11 Besluit

Deze MOBER onderzoekt de mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkeling van Hotel Beveren.

De ontwikkelingen op korte termijn, de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend), levert geen situaties op waaruit zou blijken dat er maatregelen dienen genomen te worden voor de Gentseweg, de N70 en de kruispunten N70 x Gentseweg en Gentseweg x Grote Heidestraat.

De toename van verkeer in de Gentseweg en op het kruispunt van de Gentseweg met de N70 resulteren in I/C verhoudingen die weliswaar een lichte toename inhouden maar als neutraal beschouwd kunnen worden omwille van de lage I/C verhouding in de bestaande en toekomstige situatie (Gentseweg ca. 30%, N70 ca. 50%).

Ofschoon het nemen van infrastructurele of verkeerskundige maatregelen niet noodzakelijk zijn, is het aangewezen om de ontwikkelingen in de omgeving van de N70 te monitoren (ontwikkeling Grote Heide) en tegelijk de N70 klaar te maken om haar verkeersfunctie op te nemen (Interlokale weg).

Bij de ontwikkeling van Hotel Beveren dient het parkeren opgevolgd te worden. Vertrekkend van een modal split 70/30 is er voor het wekelijks evenement tijdens het weekend nood aan 348 parkeerplaatsen. Voor een maandelijks evenement is er tijdens het weekend nood aan 368 parkeerplaatsen. Gezien de intentie van alle beleidslagen (lokaal, regio, Vlaanderen) om het aandeel duurzame verplaatsingen sterk te laten toenemen, mag verwacht worden dat de modal split de volgende jaren, decennia in positieve richting wijzigt. Indien de doelstelling van de vervoerregio Antwerpen gehaald wordt (modal split 59/41) zou er nood zijn aan 302 parkeerplaatsen voor een maandelijks evenement tijdens het weekend. Bij een trimestrieel evenement zal moeten worden ingezet op afstandsparkeren (wat nu reeds gebeurt als Hotel Beveren een groot aantal bezoekers verwacht). Hiervoor heeft Hotel Beveren afspraken gemaakt met De Ster in Sint-Niklaas.

Het streven naar duurzamere verplaatsingen zal niet in elke omgeving leiden tot dezelfde modal split. Hotel Beveren wenst zich actief in te spannen om duurzame verplaatsingen te promoten en de stimuleren. Voor Hotel Beveren betekent dit in eerste instantie het sensibiliseren van personeel en bezoekers om zich op een duurzame wijze van en naar Hotel Beveren te verplaatsen. Maar daarnaast ook het voeren van een actief beleid om duurzame verplaatsingswijzen aan te bieden. In hoofdstuk 9.1 Milderende maatregelen en 9.3 Flankerende maatregelen worden maatregelen omschreven die kunnen leiden tot meer duurzame verplaatsingswijze, zo is Hotel Beveren in gesprek met Donkey Republic om op de site van Hotel Beveren een hub voor deelfietsen uit te bouwen.

12 Bijlagen

12.1 Verkeerstellingen N70 x Gentseweg

		Meting: V231041-1												PAE Factor			
		Datum: 9/03/2023 en 11/03/2023												LV	1,0		
		Duur: 07:00-09:00, 16:00-18:00, 10:00-12:00 en 14:00-16:00												1 Delig	1,5		
		Locatie: N70 - Gentseweg												2 Delig	2,0		
		Classificatie: PAE															
		A N70 Gentseweg Zuidwestwaarts				B Gentseweg Noordwestwaarts				C N70 Gentseweg Noordoostwaarts				D Gentseweg Zuidoostwaarts			
Datum	Start Tijd	D	C	B	U-Turn	A	D	C	U-Turn	B	A	D	U-Turn	C	B	A	U-Turn
9/03/2023	7:00	5	54	0	0	0	0	0	0	0	59	6	2	8	0	9	0
	7:15	2	66	0	1	0	0	0	0	0	75	6	2	15	0	7	0
	7:30	3	118	0	0	0	0	0	0	0	63	5	0	25	0	5	0
	7:45	9	89	0	0	0	0	0	0	0	123	8	0	16	0	6	0
	8:00	3	77	0	0	0	0	0	0	0	102	15	0	13	0	10	0
	8:15	7	89	0	0	0	0	0	0	0	131	12	0	18	0	5	0
	8:30	5	103	0	0	0	0	0	0	0	132	11	0	15	0	6	0
	8:45	6	104	0	0	0	0	0	0	0	122	17	0	3	0	7	0
	16:00	8	113	0	0	0	0	0	0	0	140	12	1	8	0	6	0
	16:15	1	94	0	0	0	0	0	0	0	129	14	0	18	0	9	0
	16:30	4	124	0	0	0	0	0	0	0	153	12	0	10	0	6	0
	16:45	8	116	0	0	0	0	0	0	1	134	16	1	11	0	5	0
	17:00	7	101	0	0	0	0	0	0	1	109	15	0	11	0	7	0
	17:15	12	93	0	0	1	0	0	0	0	157	16	0	11	0	4	0
	17:30	9	106	0	0	2	0	0	0	2	135	22	0	13	0	2	0
	17:45	10	77	1	0	1	0	1	0	2	93	6	0	7	0	0	0
11/03/2023	10:00	10	85	0	0	0	0	0	0	0	89	16	0	12	0	4	0
	10:15	9	96	0	0	0	0	0	0	0	91	12	0	12	0	5	0
	10:30	4	92	0	0	0	0	0	0	0	84	12	0	20	0	4	0
	10:45	5	90	1	0	0	0	0	0	0	101	9	0	12	0	7	0
	11:00	3	96	0	0	0	0	0	0	0	110	16	1	17	0	5	0
	11:15	6	109	0	0	0	0	0	0	2	90	5	0	15	0	5	0
	11:30	7	90	0	0	0	2	0	0	0	95	7	1	21	0	4	0
	11:45	8	102	0	0	0	0	0	0	0	113	11	0	13	0	10	0
	14:00	4	110	0	0	0	0	0	0	0	88	9	0	16	0	6	0
	14:15	8	88	0	0	0	0	0	0	0	118	11	0	11	0	6	0
	14:30	7	96	0	0	0	0	0	0	0	127	5	0	8	0	5	0
	14:45	5	109	0	0	0	0	0	0	0	104	13	0	9	0	6	0
	15:00	4	103	0	0	0	0	0	0	1	119	17	0	2	0	7	0
	15:15	7	85	0	0	0	0	1	0	0	104	12	0	10	0	4	0
	15:30	8	67	0	0	0	0	0	0	0	111	11	1	9	0	7	0
	15:45	10	91	0	0	0	0	0	0	0	72	10	0	7	0	5	0

12.2 Verkeerstellingen Gentseweg x Grote Heidestraat

Meting: V231041-2		PAE Factor								
Datum: 09/03/2023 en 11/03/2023		LV	1,0							
Duur: 07:00-09:00, 16:00-18:00, 10:00-12:00 en 14:00-16:00		1 Delig	1,5							
Locatie: Gentseweg - GroteHeidestraat		2 Delig	2,0							
Classificatie: PAE										
		A Gentseweg Zuidwestwaarts			B Gentseweg Noordoostwaarts			C Grote Heidestraat Zuidoostwaarts		
Datum	Start Tijd	C	B	U-Turn	A	C	U-Turn	B	A	U-Turn
9/03/2023	7:00	9	3	0	7	2	0	0	8	0
	7:15	4	4	0	3	6	0	0	19	0
	7:30	6	2	0	7	3	0	0	23	0
	7:45	11	5	0	7	7	0	2	15	0
	8:00	14	5	0	5	6	0	7	18	0
	8:15	10	10	0	4	2	0	5	19	0
	8:30	6	9	0	5	5	0	6	17	0
	8:45	9	15	0	2	0	0	6	7	0
	16:00	16	4	1	3	1	0	1	12	1
	16:15	10	4	0	8	3	0	0	17	0
	16:30	14	3	0	7	1	0	2	7	0
	16:45	21	3	0	6	3	0	2	11	0
	17:00	16	5	0	5	5	0	3	11	0
	17:15	21	5	0	4	3	0	1	9	0
17:30	23	8	0	4	0	0	4	10	0	
17:45	10	6	0	2	1	0	2	5	0	
11/03/2023	10:00	3	22	0	7	0	0	4	9	0
	10:15	10	11	0	7	3	0	0	14	0
	10:30	10	5	0	11	2	0	0	12	0
	10:45	8	7	0	4	2	0	0	12	1
	11:00	17	2	0	11	0	0	0	12	0
	11:15	9	0	0	10	2	0	1	10	0
	11:30	12	3	0	14	1	0	1	11	0
	11:45	11	8	0	11	0	0	0	11	0
	14:00	8	6	0	5	0	0	1	17	0
	14:15	10	5	1	5	1	0	0	9	1
	14:30	6	6	0	5	1	0	2	8	0
	14:45	7	13	0	7	1	0	1	10	0
	15:00	13	8	0	4	0	0	2	1	0
	15:15	7	12	0	8	0	0	1	6	0
15:30	10	9	0	7	0	0	1	9	0	
15:45	8	12	0	7	2	0	5	5	0	