



RUP Afrikalaan

Stad Gent

Ontwerp-MER – Niet-technische samenvatting

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Colofon

Opdracht

RUP Afrikalaan
Ontwerp-MER – Niet Technische Samenvatting

Opdrachtgever

Stad Gent
Departement Stedelijke Ontwikkeling – Dienst Milieu en Klimaat
Stadhuis, Botermarkt 1
9000 Gent

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4227613018 RUP Afrikalaan - Ontwerp-MER - Niet Technische Samenvatting

Projectmedewerkers

Paul Arts, MER-coördinator

MER-deskundigen :

- Mens – Mobiliteit : Koen Slabbaert
- Geluid en trillingen : Guy Putzeys (dBA-plan)
- Lucht : Dirk Dermaux
- Mens – Gezondheid : Ulrik Van Soom (Mensura)
- Mens – Ruimtelijke aspecten : Paul Arts

Lise Costermans, Adviseur milieu

Robin Meylaers, Adviseur milieu

Iris Hensen – dBA-plan – Adviseur geluid

Stijn Buytaert – Adviseur milieu

Datum

15/05/2024

Auteur

Lise Costermans

Status/ revisie

NTS Ontwerp-MER

Vrijgave

Paul Arts, MER-coördinator

Erkende MER-deskundigen

Naam	Taak	Handtekening
Paul Arts	MER-coördinator Mens – Ruimtelijke aspecten	
Koen Slabbaert	Mens – Mobiliteit	
Guy Putzeys	Geluid en trillingen	
Dirk Dermaux	Lucht	
Ulrik Van Soom	Mens – Gezondheid	

Inhoudsopgave

	Blz	
1	Niet technische samenvatting	3
1.1	Planomschrijving	3
1.1.1	Aanleiding	3
1.1.2	Situering	3
1.1.3	Planvoornemen	5
1.1.4	Afbakening plan- en studiegebied, referentiesituatie en ontwikkelingsscenario's	10
1.1.5	Alternatievenonderzoek	11
1.2	Effecten van het plan	11
1.2.1	Discipline Mens – Mobiliteit	13
1.2.2	Discipline Geluid en trillingen	15
1.2.3	Discipline Lucht	16
1.2.4	Discipline Mens – Gezondheid	17
1.2.5	Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten	19
1.2.6	Discipline Bodem	20
1.2.7	Discipline Water	21
1.2.8	Discipline Biodiversiteit	22
1.2.9	Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	22
1.2.10	Discipline Klimaat	23
1.3	Voortschrijdend inzicht fase ontwerp RUP	24

1 Niet technische samenvatting

Voorliggende niet-technische samenvatting van het ontwerp-MER start vanuit het voorontwerp RUP waarbij werd uitgegaan van de werkhypothese zoals opgenomen in de startnota. Heden (april 2024) bevindt het RUP zich in de fase 'ontwerp' waarvan voorliggend ontwerp-MER deel uit maakt.

Op basis van de aanbevelingen uit het ontwerp-MER (versie juni 2023) van het voorontwerp RUP en op basis van de ontvangen inspraakreacties en adviezen op het voorontwerp RUP zijn enkele aanpassingen gebeurd aan het ontwerp RUP. Het betreft hoofdzakelijk wijzigingen ten aanzien van de werkhypothese. Bijgevolg is een nieuw hoofdstuk 1.3 'Voortschrijdend inzicht fase ontwerp RUP' toegevoegd waarin wordt onderzocht welke gevolgen een bijstelling van het toegelaten programma heeft op de initiële beoordelingen in discipline Mens – Mobiliteit en gerelateerde disciplines.

Verder zijn aan het ontwerp-MER ook enkele wijzigingen gebeurd naar aanleiding van gewijzigde regelgeving (bvb. overstromingskaarten en vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed), gewijzigd aanbod openbaar vervoer, e.d.m. Bijgevolg zijn in voorliggende niet-technische samenvatting van het ontwerp-MER ook kleinere toevoegingen of wijzigingen aangebracht in de desbetreffende disciplines zelf. Doorheen de verschillende hoofdstukken wordt verduidelijkt met onderstreepte tekst of tekstuele toelichting waar aanpassingen gebeurd zijn.

1.1 Planomschrijving

1.1.1 Aanleiding

De Stad Gent maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan op in uitvoering van de beleidslijnen uit de Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent. Doelstelling voor de omgeving van de Afrikalaan is de beoogde transformatie van deze economische zone naar een nieuw stadsdeel mét (efficiënt benutte) ruimte voor eigentijdse bedrijvigheid en een verweving met wonen.

Het huidig planningskader biedt onvoldoende mogelijkheden om deze geplande ontwikkeling op te vangen.

- Ten westen van de Afrikalaan is op vandaag enkel industrie toegestaan. Deze gewestplan-bestemming is al enkele decennia oud en dateert nog uit de tijd dat het gebied deel uitmaakte van de havenontwikkeling ten noorden van Dampoort.
- Het BPA Afrikalaan (1991) regelt de bestemming en inrichting van het deel ten oosten van de Afrikalaan. Ook dit BPA is al enkele decennia oud. De gedetailleerde bestemmings- en inrichtingsvoorschriften zijn duidelijk achterhaald.

Met het nieuwe ontwikkelingskader vindt het gebied bovendien aansluiting bij de plangebieden in de onmiddellijke omgeving (RUP Dampoort, RUP Oude Dokken). Ook biedt het RUP Afrikalaan een kader voor de masterplanprocessen die de transformatie van het gebied zullen begeleiden.

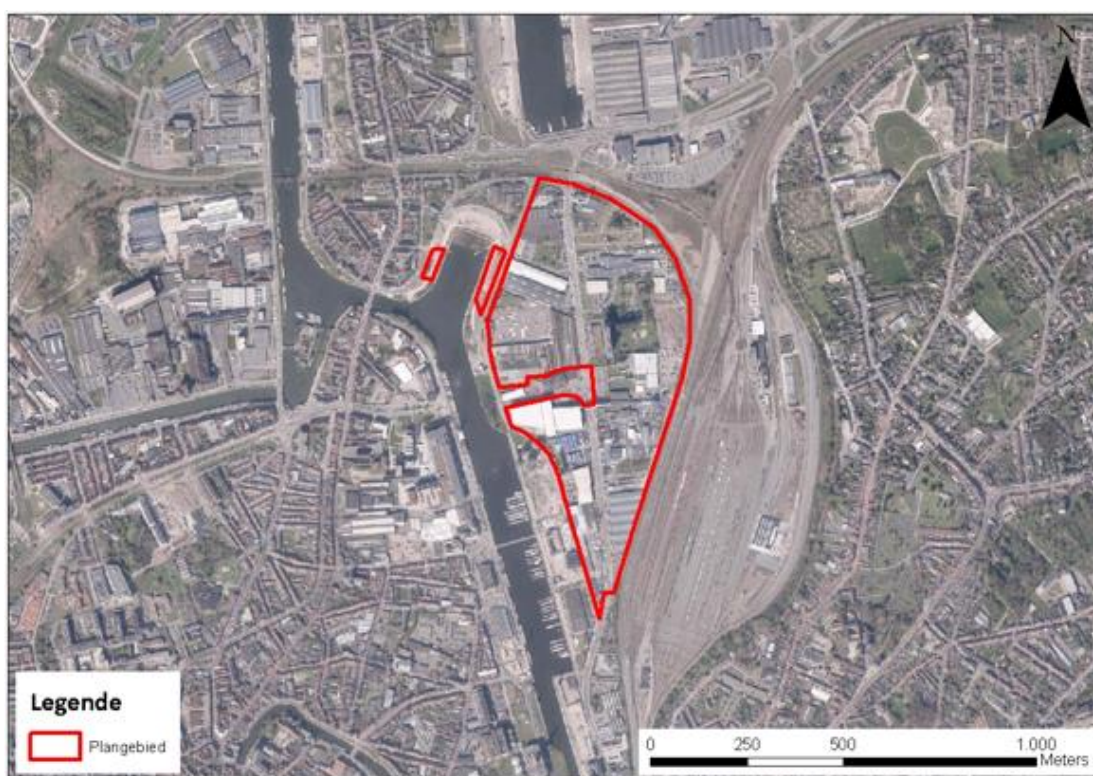
Centraal in het plangebied bevindt zich een SEVESO-inrichting (nv Christeyns). Het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan biedt het juridisch kader om de SEVESO-activiteiten van dit bedrijf te begeleiden, en dit na een uitgebreide analyse van de ruimtelijke veiligheid. .

1.1.2 Situering

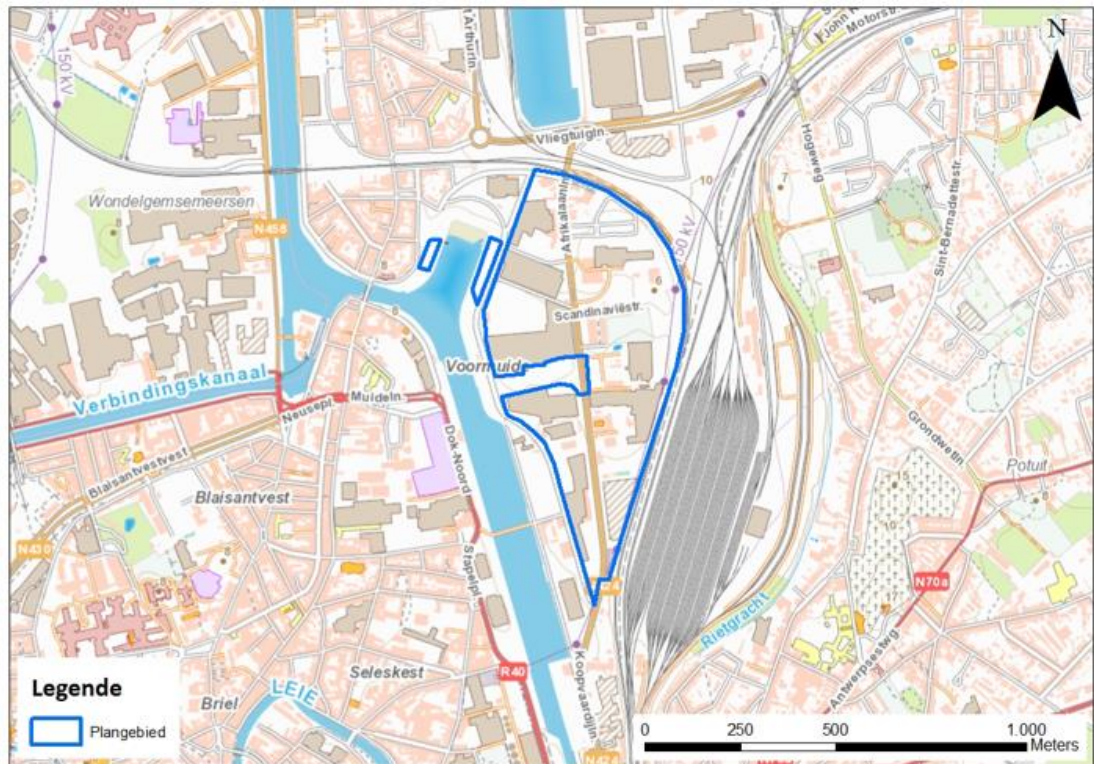
Het plangebied bevindt zich op het grondgebied van de stad Gent, binnen de provincie Oost-Vlaanderen en heeft een oppervlakte van ong. 35 ha. De Afrikalaan snijdt recht door het gebied. Een situering is weergegeven in onderstaande figuren.

De precieze afbakening van het plangebied gebeurt als volgt:

- de spoorweg aan noord- en oostzijde;
- het plangebied van het RUP Dampoort aan de zuidzijde;
- het plangebied van het RUP Oude Dokken aan de westzijde;
- De bouwzones Z1a en Z1c van het RUP Oude Dokken worden evenwel mee opgenomen in het plangebied om de parkinvulling (Kapitein Zeppospark, voorheen Houtdokpark) ook bestemmingsmatig te verankeren;
- de ruimte nodig voor de aanleg van de Verapazbrug wordt niet meegenomen in het plangebied van RUP Afrikalaan gezien deze zijn bestemming al kent d.m.v. het betreffend PRUP.



Figuur 1-1: Afbakening van het plangebied van het RUP 'Afrikalaan' op orthografische kaart (Bron: Geopunt)



Figuur 1-2: Afbakening van het plangebied voor het RUP 'Afrikaan' op topografische kaart (Bron: CartoWeb)

1.1.3

Planvoornemen

Het ruimtelijk concept is opgebouwd met aandacht voor:

- Groen-blauw netwerk
- Drie zones voor bedrijven die moeilijk te verweven zijn
- Drie projectgebieden om wonen en werken te verweven
- Stapelbedrijven als stedelijke wand
- Het stedelijke bouwblok als basismodel voor het wonen
- Gebundelde erfontsluiting op de stadsring
- Een lokaal wegennet sluit op beperkt aantal punten aan op de Afrikaan
- Een sterk noord-zuid as als ruggengraat voor fietsers en voetgangers
- Een samenhangend netwerk van voetgangersverbindingen en openbaar vervoer

In het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften van het (voor)ontwerp RUP Afrikaan wordt bovenstaande verder doorvertaald. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene stedenbouwkundige voorschriften en stedenbouwkundige voorschriften per zone. Volgende zones worden afgebakend. Gezien de zones zijn gewijzigd tegenover het voorontwerp RUP wordt bijkomend ook een onderscheid gemaakt tussen de zones opgenomen in het voorontwerp RUP en de zones in het ontwerp RUP.

Tabel 1-1: Zones waarin stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen in voorontwerp RUP en ontwerp RUP

Zone	Voorontwerp RUP	Ontwerp RUP
Z1	Zone voor bedrijven – type Seveso	Zone voor bedrijven – type Seveso met nabestemming zone voor bedrijven
Z2	Zone voor bedrijven	Zone voor bedrijven
Z3	Zone voor gemengde stedelijke functies	Zone voor gemengde stedelijke functies
Z4	Zone voor stedelijk wonen	Zone voor stedelijk wonen
Z5	Zone voor bovenlokale wegen	Zone voor bovenlokale wegen
Z6	Zone voor ontsluitingswegen	Zone voor lokale ontsluitingswegen
Z7	Zone voor ontsluitingsweg met nabestemming parkzone	Zone voor lokale ontsluitingswegen met nabestemming zone voor openbaar park
Z8	Zone voor park	Zone voor openbaar park
In overdruk	Reservatiestrook, groenbuffer, ecologische verbinding, groenscherm, gebied waar wonen enkel mogelijk is onder de vorm van sociale woningen en budgethuurwoningen, erfgoedobject en hoogspanningslijn	Bouwvrije strook, groenbuffer, bouwvrije strook met ecologische verbinding, toekomstige bouwvrije strook met ecologische verbinding, groenscherm, zone voor openbaar park, erfgoedobject, hoogspanningslijn
Indicatief	Hoogteaccent in hoogbouw en ontsluitingsweg	Hoogteaccent in middelhoogbouw

In onderstaande tabel worden verder ook de verschillen in deelgebieden/zones verduidelijkt tussen de werkhypothese in de startnota (, scopingnota en voorontwerp RUP), en het ontwerp RUP. Vervolgens wordt in Tabel 1-3 een overzicht gegeven van de bijstelling in het toegelaten programma in het ontwerp RUP ten aanzien van de betreffende werkhypothese.

Tabel 1-2: Overzicht verschil deelgebieden/deelzones tussen werkhypothese startnota en ontwerp RUP

Deelgebieden werkhypothese startnota	Deelzones ontwerp RUP
	
<p>DEELGEBIED 1 : SPIE</p>	
<p>1a. De Swaef_Zuid</p>	<p>Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3a</p>
<p>1b. De Swaef_Noord</p>	
<p>1c. Jet Cars_Zuid</p>	
<p>1d. Jet Cars_Noord</p>	
<p>DEELGEBIED 2 : TRIFERTO</p>	
<p>2a. Triferto_Zuid</p>	<p>Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3b</p>
<p>2b. Triferto_Noord</p>	
<p>DEELGEBIED 3 : KAAP</p>	
<p>3a. Kaap_Carnoy</p>	<p>Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3c</p>
<p>3b. Kaap_Wyckaert_Vande Calsyde</p>	<p>Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3d</p>

Deelgebieden werkhypothese startnota	Deelzones ontwerp RUP
3c. Kaap_De Witte	Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3e
DEELGEBIED 4 : LUBECK	
4a. Hoek Amerikalaan	Zone voor bedrijven_deelzone Z2b
4b. Lubeck	
4c. Mercedes Benz Hedin_Noord	
DEELGEBIED 5	
5a. Afrikalaan	Zone voor bedrijven_type Seveso Z1
DEELGEBIED 6	
6. Christeys	Zone voor bedrijven_type Seveso Z1
DEELGEBIED 7	
7a. Scandinaviëblokken (bestaand)	Zone voor stedelijk wonen Z4
7b. Mercedes Benz Hedin_Zuid	Zone voor gemengd stedelijke functies_deelzone Z3f

Tabel 1-3: Overzicht verschil toegelaten programma tussen werkhypothese startnota (initieel) en ontwerp RUP (nieuw)

Bouwvelden met bijkomend programma	Wonen (grondgebonden)		Wonen (gestapeld)		Kantoren		Voorzieningen (= andere functies)		Maakbedrijven		Hybride bedrijven als onderdeel van bedrijven	
	units		units		m ² bvo		m ² bvo		m ² bvo		m ² bvo	
	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>	<i>initieel</i>	<i>nieuw</i>
1a & 1b De Swaef	15	37	56	110	12.503	26.400	540	3.300	3.939	15.300	-	-
1c & 1d Jet Cars	11		72		10.997		324		10.460		-	-
2a & 2b Triferto	72	94	229	282	3.000	4.700	600	5.500	9.000	15.000	8.000	12.000
3a Kaap_Carnoy	50	43	115	129	-	-	500	1.500	5.335	5.335	2.326	2.326
3b Kaap_Wyckaert Vandecalsyde	40	42	106	125	3.000	3.100	670	1.550	5.316	5.316	3.535	3.535
3c Kaap_De Witte (Lesco)	-	-	148	129	-	-	-	1.050	3.840	3.840	-	-
4a Hoek Amerikalaan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4b Lübeck	-	-	-	-	-	-	-	-	43.000	29.800	-	-
4c Mercedes Benz- Hedin_noord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a Afrikalaan	-	-	-	-	-	-	-	-	15.000	-	-	-
5b De Swaef_oost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Christeyns (bestaand)	-	-	-	-	-	-	-	-	72.000	72.000	-	-
7a Scandinavië-blokken (bestaand)	-	-	278	278	-	-	-	-	-	-	-	-
7b Mercedes Benz-Hedin_zuid	-	33	94	99	-	-	1.500	1.075	2.500	4.300	-	-
SOM (exclusief bestaand)	188	249	820	874	29.500	34.200	4.134	13.975	98.390	78.891	13.861	17.861

1.1.4 Afbakening plan- en studiegebied, referentiesituatie en ontwikkelingsscenario's

Onder de term **plangebied** verstaan we het gebied waar de voorgenomen activiteiten gepland zullen zijn. In dit geval valt het plangebied samen met de perimeter van het RUP. In het plan-MER wordt één plancontour gedefinieerd.

Het **studiegebied** wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het potentieel invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen. Het studiegebied wordt verder verduidelijkt in de specifieke disciplines.

De **referentiesituatie** is de toestand van het plangebied waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectbeoordeling.

- Gezien het hier om een plan-MER gaat waarbij een gemeentelijk RUP het voorwerp van het onderzoek vormt, is het beschrijven van de mogelijke effecten ten aanzien van de juridische referentiesituatie het meest relevant. De juridische/planologische referentiesituatie gaat uit van het ruimtegebruik conform het huidige planologisch kader, zoals afgeleid uit de bestemmingsplannen op de verschillende beleidsniveaus (gewestplan, gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk RUP, BPA).

Momenteel is het BPA Afrikalaan (goedgekeurd bij KB van 30/10/1991) van kracht in het gebied tussen Afrikalaan en de spoorweg. Het BPA bestemt deze zone als bedrijvzone in afwijking op de bestemming 'woongebied' volgens het gewestplan. De woningen in het gebied kunnen volgens de toelichtingsnota bij het BPA wel nog behouden blijven en zijn als dusdanig planmatig bestemd ('bevroren'). Het gaat dan om de (ondertussen gesloopte) noodwoningen van de Lübeckwijk, de woningcluster op de hoek Amerikalaan – Afrikalaan en de twee kleine woonclusters ten zuiden van Christeyns. Enkel de meergezinsgebouwen aan Scandinaviëstraat hebben een volwaardige woonbestemming gekregen.

Daarnaast is ook het gemeentelijk RUP 'Oude Dokken' (goedgekeurd bij besluit van deputatie 23/06/2011) van kracht in de zone 'Kapitein Zeppospark' (het Houtdokpark). Aan de westzijde van het Houtdok is een ontwikkelingszone voorzien. De ruimte voor de aanleg van de Verapazbrug is bestemd als 'zone voor publieke ruimte' volgens het PRUP 'Handelsdokbrug' (2012).

De andere zones in het plangebied (vnl. ten westen van Afrikalaan) zijn door het gewestplan bestemd als industriegebied. Verder maakt het plangebied deel uit van het 'Grootstedelijk gebied Gent', zoals afgebakend met het gewestelijk RUP, maar het gewestelijk RUP voorziet geen specifieke voorschriften voor het plangebied.

- Gezien het een plan-MER betreft, situeert het referentiejaar zich in de toekomst, met name het jaar dat de geplande ontwikkelingen redelijkerwijze gerealiseerd zullen worden. Het hierbij gehanteerde zichtjaar is 2030. Tegen dit moment kunnen in het studiegebied eveneens relevante ontwikkelingen gebeurd zijn, zowel infrastructureel/ verkeerskundig als naar invulling van het studiegebied. Concreet gaat het over volgende projecten:
 - o Het verleggen van de stadsring R40 naar de Afrikalaan – Koopvaardijlaan via de geplande Verapazbrug
 - o Het in tunnel brengen van de R40 ter hoogte van de Dampoort en het Oktrooiplein
 - o Woonontwikkelingen i.k.v. RUP Oude Dokken
 - o Ontwikkeling multifunctionele economische zone i.k.v. RUP Vliegtuiglaan
 - o Ontwikkeling logistieke activiteiten ter hoogte van de Lübecksite i.k.v. BPA Afrikalaan

De **geplande situatie** is de toestand van het studiegebied na uitvoering van het voorgenomen plan, en dit zonder rekening te houden met eventuele milderende maatregelen/aanbevelingen. De milieubeoordeling beoordeelt het verschil tussen de geplande situatie en de referentiesituatie.

Vagere of nog niet besliste toekomstige ontwikkelingen worden niet meegenomen als zijnde onderdeel van de referentiesituatie, maar zijn zogenaamde **ontwikkelingsscenario's**. De geplande projecten in de omgeving van het plangebied worden voor zover relevant meegenomen in de milieubeoordeling als ontwikkelingscenario's. De focus ligt daarbij op hun cumulatieve impact met de effecten van het project zelf. In de nabije omgeving zijn evenwel geen geplande projecten die onderscheidend werken voor de effectbeoordeling van het planvoornemen van het RUP Afrikalaan.

1.1.5 Alternatievenonderzoek

Er worden geen relevante locatie- of programma-alternatieven weerhouden. Ook grootschalige inrichtingsalternatieven worden niet verder beschouwd. De hoofdstructuur voor het gebied staat vast, daarvoor worden geen alternatieven voorzien. Binnen het vooropgesteld programma zijn wel meerdere varianten mogelijk en dit op basis van de onderlinge verhouding tussen de verschillende programmaonderdelen. Deze varianten worden gedetailleerd toegelicht in de toelichtingsnota van het RUP.

1.2 Effecten van het plan

In de scopingnota werd reeds een eerste beoordeling van potentiële effecten van het planvoornemen uitgevoerd. Voor de disciplines Bodem, Water, Biodiversiteit en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie is reeds gemotiveerd aangetoond dat er geen relevante, verwaarloosbare of beperkt negatieve of juist positieve effecten verwacht worden. Er werd daarom in de scoping geoordeeld dat deze disciplines binnen het verder milieuonderzoek (voorliggende plan-MER) niet nader onderzocht dienen te worden. Voor de volledigheid worden deze disciplines wel herhaald.

Naast deze volledige disciplines werd in de scopingnota ook voor specifieke effectgroepen binnen verschillende disciplines reeds gemotiveerd aangetoond dat geen relevante, verwaarloosbare of beperkt negatieve effecten verwacht worden. Het betreft de aspecten 'Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context' en 'Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit'. Er werd daarom in de scopingfase geoordeeld dat deze effectgroepen binnen het verder milieuonderzoek (voorliggende plan-MER) niet nader onderzocht dienen te worden. Voor de volledigheid worden deze effectgroepen wel herhaald.

Voor de volgende disciplines/effectgroepen konden aanzienlijke effecten niet uitgesloten worden zodat deze behandeld worden in het plan-MER door een erkend MER-deskundige:

- Mens – Mobiliteit
 - o Verkeersgeneratie
 - o Functioneren verkeerssystemen
 - o Mobiliteitsaspecten verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid
 - o Parkeren
- Geluid en trillingen
 - o Het effect op de geluidseisen voor de wijziging van type gebied (herbestemming van industriegebied);
 - o Het risico van geluidshinder ter hoogte van meest nabije bewoning en eventuele andere geluidsgevoelige zones;
 - o Geluid afkomstig van het verkeer;
 - o Het effect van het huidige omgevingsgeluid (weg- en spoorverkeer en industrie) op de nieuwe woonwijken.

- Lucht
 - o Verkeersemissies
- Mens – Gezondheid
 - o Effecten ten gevolge van gewijzigde luchtkwaliteit, geluidsklimaat en licht
 - o Leefkwaliteit binnen plangebied i.f.v. wonen en recreatie
- Mens – Ruimtelijke aspecten
 - o Ruimtebeleving
- Klimaat

De relevante klimaataspecten worden besproken in een apart discipline Klimaat. Hierin worden verschillende elementen m.b.t. klimaat gegroepeerd zoals mitigatie (lucht) en adaptatie (water).

In het plan-MER worden enkel de effecten in de exploitatiefase en de permanente effecten in de aanlegfase besproken. Dit betekent dat de mogelijke *tijdelijke* effecten tijdens de aanlegfase van niet worden beoordeeld (bvb. geluidshinder, werfverkeer,... tijdens de aanlegfase).

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

Aanzienlijk negatief (-3)	Aanzienlijk positief (+3)
Negatief (-2)	Positief (+2)
Beperkt negatief (-1)	Beperkt positief (+1)
Geen significant effect (0)	

Op basis van de grootte van de cijfergegevens kan vervolgens snel afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect als belangrijk beoordeeld hebben en kan tevens afgeleid worden in hoeverre een **milderende maatregel** vereist is, en welke de impact is van de maatregel (resterend effect).

Onderstaande tabel geeft aan hoe de effectbeoordeling (en bijhorende score) moet geïnterpreteerd worden in termen van milderende maatregelen. Enkel de 'negatieve' scores worden gebruikt, gezien een neutrale (0) of positieve score niet relevant zijn in relatie tot milderende maatregelen.

Tabel 1-4: Koppeling effectbeoordeling met milderende maatregelen

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend
Negatief (score -2)	Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

Het achterliggende principe: hoe negatiever de effecten zijn, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden bij het zoeken naar milderende maatregelen. Indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.

Verder wordt ook een onderscheid gemaakt tussen noodzakelijke maatregelen en aandachtspunten/aanbevelingen (maatregelen ter optimalisatie van het project). De focus ligt op het onderzoeken van maatregelen op RUP-niveau.

- De milderende maatregelen/aanbevelingen op niveau van het RUP dewelke voortvloeien uit het MER-onderzoek zullen/kunnen aanleiding geven tot aanpassingen/verfijningen aan de bestemmingszones of stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.
- De maatregelen en aanbevelingen die moeten/kunnen doorwerken in het RUP vallen qua uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het RUP (zijnde de stad Gent).

Waar dit een toegevoegde waarde heeft, kunnen naar aanleiding van de effectbeoordeling milderende maatregelen worden onderzocht die zich niet meer op planniveau bevinden maar bijvoorbeeld wel relevant kunnen zijn op het niveau van de vergunning of het flankerend beleid. Onderzochte maatregelen onder andere niveaus zoals vergunningen of andere instrumenten zijn niet uit te werken via het RUP.

1.2.1 Discipline Mens – Mobiliteit

Het studiegebied voor de discipline Mens – Mobiliteit omvat het volledige plangebied en de belangrijkste ontsluitingswegen waar effecten op het verkeer te verwachten zijn. Indicatief zijn alle N-wegen in de omgeving van het plangebied geselecteerd, evenals de ontsluitingswegen van het plangebied zelf waarbij de Afrikalaan (N424) het belangrijkste wegsegment is.

Het voorgenomen plan heeft een invloed op de mobiliteit in en rond het plangebied omwille van een bijkomende verkeersgeneratie. In voorliggend plan-MER is nagegaan wat de effecten zijn op het functioneren van de verkeerssystemen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, en personen- en goederenvervoer), op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en op de parkeerbalans.

In het plangebied worden kwalitatieve ontsluitingswegen voorzien voor **langzaam verkeer** (voetgangers en fietsers) met een goede doorwaadbaarheid van het binnengebied. Het 'Trifertopark' zorgt voor een centrale aansluiting met de waterkant langs de dokken. Aan de westelijke zijde van het plangebied wordt een fiets- en voetgangersas langs de waterkant voorzien. Daarnaast zorgt de heraanleg van de Afrikalaan en de realisatie van de Verapazbrug voor een opwaardering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Hierdoor wordt er een **positief effect** (effectscore +2) gegeven aan de bereikbaarheid van het plangebied voor langzaam verkeer.

Omwille van het dubbelrichtingsfietspad op de Afrikalaan worden wel aanbevelingen tot optimalisatie geformuleerd. Meer bepaald wordt gevraagd om in het kader van de verkeersveiligheid in het RUP maximaal te verplichten:

- Individuele toegangen zo veel mogelijk op de zijstraten van de Afrikalaan te enten i.p.v. rechtstreeks op de Afrikaan.
- Zichtbaarheid te garanderen ter hoogte van de kruisingen tussen het fietsverkeer en de ontsluitingswegen op de Afrikalaan.
- Bij een rechtstreekse aansluiting op de Afrikalaan een duidelijke accentuering en signalisatie te plaatsen ter hoogte van de kruisingen met het zacht verkeer.
- De oversteekbaarheid van de Afrikalaan ter hoogte van de Scandinaviëstraat te verbeteren, bij voorkeur door op het grafisch plan een indicatieve aanduiding op te nemen met een "te realiseren conflictvrije kruising".

Bij de realisatie van het planvoornemen neemt het aantal gebruikers van **openbaar vervoer** toe. Gebruikers bestaan uit bewoners, werknemers en bezoekers van de verschillende functies. Binnen het plangebied zijn verschillende bushaltes gelegen op wandelafstand. In de geplande situatie is het plangebied goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Op basis van het toekomstig aanbod aan openbaar vervoer kan gesteld worden dat **geen significant effect** verwacht wordt (effectscore 0)

Voor wat betreft het **gemotoriseerd verkeer** kent de Koopvaardijlaan reeds in de referentiesituatie een moeizame verkeersafwikkeling. Bijgevolg wordt bij de realisatie van het planvoornemen een **negatieve impact** verwacht op de verkeersafwikkeling en doorstroming van de kruising tussen de Afrikalaan met de Koopvaardijlaan en tussen de Afrikalaan met de Verapazbrug (effectscore -2). Ter hoogte van de overige ontsluitende kruispunten heeft de toename in verkeersstromen een minimale impact op de afwikkeling. Hierbij dient opgemerkt dat uitgegaan wordt van een autogebruik zoals in de referentiesituatie. Stad Gent en Vervoerregio Gent stellen echter duurzame ambities voorop met o.a. een duurzame modal shift. Indien hier rekening mee gehouden wordt, heeft het planvoornemen slechts een minimale impact op de verkeersafwikkeling en doorstroming van het omliggend wegennet (effectscore -1).

Gelet op de moeizame afwikkeling van het kruispunt Afrikalaan x Koopvaardijlaan worden de volgende maatregelen opgesteld:

- Idealiter zorgen dat de vooropgestelde modal shift van stad Gent en Vervoerregio Gent gehaald wordt. Het bewust (te) krap houden van de capaciteit kan mee sturend werken om deze geambieerde modal shift te bereiken.
- De afwikkelingscapaciteit vergroten door 2x2 rijkstroken te voorzien voor het doorgaand verkeer op het kruispunt van de Koopvaardijlaan met de Afrikalaan. Dit kan gerealiseerd worden door de Afrikalaan helemaal te voorzien van een 2x2 wegprofiel met aparte afslagstroken voor de links en rechts afslaande beweging. Daarnaast wordt ook voorgesteld op de ontsluitingsassen van het project volwaardige aansluitingen te voorzien, zodat U-turns vermeden worden op de Afrikalaan. Deze bewegingen zorgen voor een beperking in doorstroming. Verder wordt ook aanbevolen een extra opstelstrook in te richten in het sas op het verkeersplein van de Afrikalaan met de Verapazbrug.
- Indien de mindering volledig vanuit het plan zelf zou moeten komen, moet de toekomstige verkeergeneratie halveren om de impact van het plan acceptabel te houden. Doch dit verandert niets aan de slechte referentiesituatie.

De exacte dimensionering van de wegen is geen voorwerp van het RUP, maar in het RUP kunnen wel reservatiestroken voorzien worden om deze wegenwerken te faciliteren.

Verder zal na uitvoering van het planvoornemen het aantal conflictpunten aan de Afrikalaan verminderen. Daarnaast heeft de opwaardering van de infrastructuur voor zachte weggebruikers een positief effect op de **veiligheid**. De extra verkeersaanname heeft weinig tot geen impact op de overstekbaarheid. Over het algemeen kan geconcludeerd worden de veilige ontsluitingswegen en de opgewaardeerde infrastructuur een **positief effect** zullen hebben op de veiligheid en verkeersleefbaarheid (effectscore +1).

Naast een bijkomende verkeersaanname neemt ook de **parkeerbehoefte** in het plangebied toe. Binnen stad Gent gelden parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten waarin de normen zijn bepaald per zone. Uitgaande van de parkeernormen in de groene zone is de verwachte behoefte van het planvoornemen echter veel minder dan de verordening die stad Gent oplegt voor het gebied. De 'groene zone' stemt in de toekomst echter niet langer overeen met de hogere stedelijkheidsgraad en het autoluwe karakter dat met het planvoornemen wordt nagestreefd. De parkeernormen van de 'oranje zone' stemmen wel overeen met de toekomstige parkeerbehoefte. Hierdoor zal ofwel de zonering in de verordening bijgesteld moeten worden, ofwel moet het RUP de parkeernormen van 'oranje zone' opnemen in de voorschriften. Aangezien er geen verhoogde parkeerdruk buiten het plangebied wordt verwacht, wordt op dit onderdeel **geen significant effect** (effectscore 0) gegeven.

Gelet op het feit dat de vermelde aanbevelingen voortvloeien uit een effectbeoordeling op planniveau en enkele daarvan ook niet binnen het RUP kunnen opgenomen worden (want buiten de plangrens), dienen met name de aspecten die betrekking hebben op infrastructurele optimalisaties gelezen te worden als ontwerpsuggesties die aangereikt worden als onderzoeksvariant voor verdere evaluatie in kader van 'Gent Spoor' of de toekomstige heraanleg van de Afrikalaan.

Wat sowieso wel kan meegenomen worden in het RUP, is het voorzien van reservatiestroken om de wegeniswerken te faciliteren.

1.2.2 Discipline Geluid en trillingen

Door de herinrichting van het plangebied, wat momenteel voornamelijk bestaat uit economische activiteiten, naar moderne bedrijvigheid en wonen zal de toekomstige verkeerssituatie de belangrijkste geluidsbelasting veroorzaken. De afbakening van het studiegebied voor de discipline Geluid is hierdoor afhankelijk van het verwachte effect op gebied van mobiliteit in en rondom het plangebied. Voor de afbakening werd ook rekening gehouden met de bepalingen uit VLAREM II.

Het huidige omgevingsgeluid wordt bepaald aan de hand van geluidsbelastingskaarten, in combinatie met ambulante en continue metingen. Het bestaande wegverkeer op de Afrikalaan, de R40, de N70 en de N456/N424 en spoorverkeer bepalen het huidige omgevingsgeluid. De kritische contour van 55 dB(A) L_{den} voor spoorverkeer reikt tot ca. 250 m ver in het plangebied en zal vooral een invloed hebben op de (bestaande en toekomstige) woningen langs de Afrikalaan. Ook de zone rond het gebouw van 'Mercedes-Benz' en het bedrijventerrein van Christeyns maken deel uit van de dominante geluidsbronnen ter hoogte van het plangebied. Voor de woonwijken ten westen van het plangebied (Stapelplein, Voormuide, Houtdoklaan) is vooral wegverkeer bepalend.

De realisatie van het planvoornemen zal zorgen voor extra wegverkeer op de bestaande wegen. Op de kleinere wegen zal dit tot een verhoging van het omgevingsgeluid leiden ten opzichte van de referentiesituatie.

Ter hoogte van de **woningen** in de referentiesituatie in en rondom het plangebied treedt weinig tot geen verandering op van het L_{den} -geluidsniveau tussen referentiesituatie en geplande situatie als gevolg van toename in wegverkeer. Op basis van de geluidsmodellering kan gesteld worden dat **geen negatief effect** verwacht wordt (effectscore 0/-1)

Voor **nieuwe woonontwikkelingen** als gevolg van de inplanting van nieuwe woonzones is een onderzocht welke leefkwaliteit op vlak van wegverkeersgeluid verwacht wordt binnen deze nieuwe woonzones. Volgens het grafisch plan van het (voor)ontwerp RUP Afrikalaan worden deelgebied Kaap, deelgebied Triferto, deelgebied Spie en de zone ten noorden van de Scandinaviëstraat (Mercedes-Benz/ Hedin Zuid) bestemd als zone voor gemengde stedelijke functies, waaronder wonen. Voor nieuwe woningen langsheen de wegen rondom deze deelgebieden, zoals Afrikalaan, Koopvaardijlaan ten oosten van Oude Dokken en Fohrstraat, worden **significant negatieve effecten** verwacht (effectscore -3) en zijn milderende maatregelen noodzakelijk om de gunstigheid van de functie wonen te behouden.

Door uitvoering van milderende maatregelen kan een overschrijding van de drempelwaarde toch toegestaan worden. In de stedenbouwkundige voorschriften van het (voor)ontwerp RUP Afrikalaan worden in de zone voor gemengde stedelijke functies maatregelen opgelegd m.b.t. gevelisolatie, één minimale verkeersluwe zijde, geen woonfuncties en kwetsbare functies op gelijkvloers langs de Afrikalaan, en een akoestische buffer door economische gebouwen/niet-gevoelige inrichtingen. Bijgevolg kan een overschrijding van de drempelwaarde toch toegestaan worden.

Tijdens de opmaak van het voorontwerp RUP werd in het ontwerp-MER als bijkomende milderende maatregel voorgesteld verder te duiden dat de gevelbelasting op de verkeersluwe zijde 20 dB lager moet zijn dan de meest belaste gevel. Dit werd mee opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften (verordenend) van het voorontwerp RUP Afrikalaan.

Voor spoorverkeer stelt er zich geen probleem i.v.m. de wenselijkheid van nieuwe woonontwikkelingen in de zone voor gemengde stedelijke functies en de zone voor stedelijk wonen.

1.2.3

Discipline Lucht

Voor de discipline Lucht wordt het studiegebied afgebakend tot het gebied waar de emissies een waarneembare impact hebben op de concentraties van de omgevingslucht. De wegsegmenten van de belangrijkste wegen van en naar het plangebied worden mee opgenomen in het studiegebied.

Voor de actuele luchtkwaliteit wordt beroep gedaan op VMM-luchtkwaliteitskaarten. Daarnaast worden de lokale effecten op lucht van het verkeer verder ingeschat door gebruik te maken van verschillende luchtmodellen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat in de referentiesituatie in geen enkel onderzocht wegsegment de milieukwaliteitsnormen van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) overschreden (zijnde 40 µg PM₁₀/m³ en 20 µg PM_{2,5}/m³), noch 80 % van de milieukwaliteitsnorm.

Voor de pollutent NO₂ wordt in de referentiesituatie de milieukwaliteitsnorm (zijnde 40 µg NO₂/m³) nergens overschreden, maar wel 80% van de milieukwaliteitsnorm van NO₂ ter hoogte van het meest zuidelijk gedeelte van de Koopvaardijlaan richting Dampoort. Langs dit wegsegment zijn een 30-tal bestaande woningen en appartementen gelegen.

Het planvoornemen brengt geen wijzigingen m.b.t. de overschrijdingen van de absolute milieukwaliteitsnormen t.o.v. de referentiesituatie. De milieukwaliteitsnorm van PM₁₀ en PM_{2,5} wordt nergens overschreden, noch 80% ervan. Voor NO₂ blijft de overschrijding van 80% van de milieukwaliteitsnorm ter hoogte van het meest zuidelijk gedeelte van de **Koopvaardijlaan richting Dampoort**. In het RUP Dampoort wordt voor deze woningen en appartementsgebouwen aan de oostzijde van de Koopvaardijlaan een uitdoofbeleid voorzien en wordt deze zone beschouwd als kantoorzone. In het RUP Oude Dokken worden voor deze woningen en appartementen aan de westzijde van de Koopvaardijlaan enkel nog appartementen toegelaten. Ter hoogte van de overige wegsegmenten wordt noch de milieukwaliteitsnorm van NO₂, noch 80% ervan, overschreden.

In de geplande situatie treedt op alle wegsegmenten een verwaarloosbaar effect op voor de pollutenten PM₁₀ en PM_{2,5}. In de geplande situatie is er voor NO₂ een beperkt negatief effect ter hoogte van het zuidelijk gedeelte van de Afrikalaan tussen de Verapazbrug en tankstation. Langs dit wegsegment is een bestaande **kleine wooncluster** gelegen met 5 smalle rijwoningen.

Tenslotte wordt ter hoogte van de Aziëstraat een positief effect (score +2) verwacht voor wat betreft de parameter NO₂. Dit is te verklaren door het feit dat in de geplande situatie geen verkeer meer toebedeeld is aan de Aziëstraat.

Tenslotte kan het planvoornemen bijkomende luchtmissies afkomstig van (bedrijfs)activiteiten genereren, maar er wordt verwacht dat de effecten ervan niet aanzienlijk zullen zijn.

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld vanuit discipline Lucht.

1.2.4 Discipline Mens – Gezondheid

Het studiegebied voor de discipline Mens – Gezondheid bestaat minimaal uit het plangebied. Bijkomend zal het studiegebied inzake gezondheid en hinder aspecten uitgebreid worden tot de nog relevante zone waar zich effecten voor de mens kunnen voordoen (bvb. door geluidshinder, significante invloed op luchtkwaliteit, visuele beïnvloeding, ...). Deze uitbreiding van het studiegebied zal dus deels het gevolg zijn van de resultaten van de effectbepalingen voor de andere (deel)disciplines, en wordt vnl. bepaald door de wegen waar er ten gevolge van het planvoornemen een substantiële wijziging van de verkeersstromen kan verwacht worden.

Het plangebied situeert zich ten noorden van het stedelijk gebied van Gent. Het bevindt zich in de overgang van het stedelijk weefsel naar het Zeehavengebied Gent. Binnen het plangebied komen hoofdzakelijk economische functies voor. De industriezone kent een grote verscheidenheid aan functies en bouwtypes. Centraal in het gebied zijn twee grote industriële sites gelegen, nl. Christeyns en Triferto. Het bedrijf Christeyns is geklasseerd als een hoge drempel SEVESO-inrichting. Het planvoornemen biedt een juridisch kader om de SEVESO-activiteiten van dit bedrijf te begeleiden.

Naast industrie bevinden zich ook nog meerdere woningen in het plangebied. Wonen concentreert zich in de twee woonblokken van de Scandinaviëstraat, met aan de voet van de woonblokken enkele winkels. De woonblokken bevinden zich verder weg van de Afrikalaan dan de kleinhandelscluster. Achter de Scandinaviëwijk is een buurtpark met speeltuin aanwezig.

Grenzend aan de Lübecksite en het bedrijventerrein bevinden zich in het noorden van het plangebied op de hoek van de Afrikalaan en Amerikalaan nog een 16-tal rijwoningen. Verder is langs de Afrikalaan in het zuidelijk gedeelte van het plangebied nog een kleine woningcluster met 5 smalle rijwoningen aanwezig ten noorden van het tankstation. Op de hoek van de Oceaniëstraat en de Koopvaardijlaan bevindt zich nog een voormalige, zonevreemde bedrijfswoning.

Verder dient opgemerkt dat binnen het RUP Oude Dokken (2011) woonontwikkelingen worden voorzien ten noordwesten van het plangebied langs de Chinastraat, ten westen van het plangebied tussen het Handelsdok en de Koopvaardijlaan, en aan de westzijde van de Koopvaardijlaan richting Dampoort tot aan het Oktrooiplein.

Binnen het plangebied zelf bevinden zich geen kinderdagverblijven, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen of ouderenvoorzieningen. Binnen en in de omgeving van het plangebied bevinden zich ook meerdere sportaccommodaties, waarvan twee binnen het plangebied zelf, zijnde een petanqueterrein en een trapveld in het buurtpark bij de Scandinaviëblokken.

Aan de Koopvaardijlaan in de directe omgeving van het plangebied grenst echter wel het kinderdagverblijf, de stedelijke basisschool en wijksporthal 'Meloep' aan het Kompasplein. De dichtstbijzijnde openlucht sportlocatie betreft een polyvalent sportveld bij Decathlon. Verder situeren zich in de nabije omgeving meerdere woonwijken, kinderdagverblijven en onderwijsinstellingen.

Voor wat betreft **blootstelling aan luchtverontreiniging** wordt in de referentiesituatie de gezondheidsadvieswaarden voor NO₂ en PM_{2,5} (resp. 20 en 10 µg/m³) in alle onderzochte wegsegmenten overschreden waarlangs kwetsbare functies of sportaccommodaties aanwezig zijn. Voor PM₁₀ overschrijden alle waarden de gezondheidsadvieswaarde (20 µg/m³) of 80% ervan.

In de geplande situatie wordt binnen het plangebied opnieuw niet voldaan aan de gezondheidsadvieswaarden voor NO₂ en PM_{2,5}, en niet aan (80% van) de gezondheidsadvieswaarde voor PM_{2,5} ter hoogte van de zones waar volgens het planvoornemen **nieuwe woonontwikkelingen** mogelijk zijn. Ter hoogte van deze zones wordt wel steeds 80% van de milieukwaliteitsnorm voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (zie discipline Lucht) niet overschreden.

Ter hoogte van de **woonclusters langs de Afrikalaan** in de referentiesituatie resulteert het planvoornemen in een toename van de NO₂-immissiebijdrage tussen 1% en 3% van de GAW.

- De wooncluster op de hoek van de Afrikalaan en Amerikalaan en de kleine wooncluster met 5 smalle rijwoningen langs het zuidelijk gedeelte van de Afrikalaan mogen volgens het huidige BPA uit begin jaren 90 van de vorige eeuw behouden blijven, maar wel met een bestemmingsmatig uitdoofbeleid. Het BPA laat aan de woningen enkel instandhoudings- en interne verbouwingswerken toe. Uitbreiding of herbouw is uitgesloten. In het (voor)ontwerp RUP Afrikalaan worden beide gebouwenclusters opgenomen in een afbakening als zone voor bedrijven en worden enkel instandhoudings- en onderhoudswerken toegelaten. Bijgevolg wordt het effect als beperkt negatief beoordeeld.
- Wat betreft de Scandinaviëblokken is nog een kleinhandelscluster gelegen tussen de Afrikalaan en de woonblokken. De woonblokken grenzen dus niet rechtstreeks aan de Afrikalaan zodat de immissiebijdrage beperkter zal zijn ter hoogte van de appartementen. Bijgevolg wordt het effect als beperkt negatief beoordeeld.

Nabij het plangebied resulteert het planvoornemen in een toename van de NO₂-immissiebijdrage tussen 1% en 3% van de GAW langs de Koopvaardijlaan richting Dampoort waarlangs een **30-tal bestaande woningen en appartementen** gelegen zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat enerzijds langs de westzijde van wegsegment 16 het RUP nr. 135 Oude Dokken van kracht is. In het RUP Oude Dokken bestaat het bouwprogramma in deze aangrenzende zone deels uit wonen en deels uit andere dan woonfuncties zoals kantoren, diensten, kleinhandel en gemeenschapsvoorzieningen. Deze zone met 'andere dan woonfuncties' situeert zich meer naar het zuiden toe. Anderzijds is langs de oostzijde wegsegment 16 het RUP nr. 172 Dampoort van kracht. In het RUP Dampoort wordt deze aangrenzende zone afgebakend als zone voor stedelijke functies, meer bepaald kantoren. Wonen is niet toegestaan. Indien rekening gehouden wordt met de nieuwe bebouwing zoals voorgeschreven in het RUP Oude Dokken en het RUP Dampoort, wordt de Koopvaardijlaan richting Dampoort ook niet meer beschouwd als street canyon. Bijgevolg wordt de immissiebijdrage beperkter geacht en wordt het effect als beperkt negatief beoordeeld.

Ter hoogte van de **andere kwetsbare functies** zowel binnen als nabij het plangebied (o.a. kinderdagverblijf en school Melopee) wordt de toename van de NO₂-immissiebijdrage hooguit als beperkt negatief beoordeeld. De bijdrage van het planvoornemen aan fijn stof is eveneens minder betekenisvol ter hoogte van de kwetsbare functies en sportaccommodaties.

Voor wat betreft **blootstelling aan geluidshinder** wordt in de referentiesituatie de gezondheidsadvieswaarden overschreden ter hoogte van zo goed als alle meetpunten waarlangs kwetsbare functies gelegen zijn. Het geluidsniveau wordt sterk bepaald door het verkeer op de Afrikalaan, Verapazbrug en Dampoortbrug, en neemt dan ook gradueel af naar het oosten en westen. In tweede orde is ook het verkeer op de Koopvaardijlaan richting Dampoort een belangrijke geluidsbron.

In de geplande situatie wordt binnen het plangebied eveneens niet voldaan aan de gezondheidsadvieswaarden ter hoogte van zones waar volgens het planvoornemen **nieuwe woonontwikkelingen** mogelijk zijn. Tijdens de opmaak van het voorontwerp RUP werd in het ontwerp-MER als aanvulling op de milderende maatregel in discipline Geluid en trillingen opgemerkt dat voor blootstelling aan geluidshinder het voorzien van slaapvertrekken aan de stille(re) gevels van de gebouwen in plaats van de straatzijde beschouwd wordt als een doeltreffendere milderende maatregel. Deze aanvulling werd mee opgenomen in het niet-verordenend onderdeel van de stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp RUP Afrikalaan als volgt:

"De slaapvertrekken komen best aan deze 'luwe' zijde en niet aan de straatzijde".

Door uitvoering van de combinatie van maatregelen zoals reeds opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het (voor)ontwerp RUP o.b.v. de effectbeoordeling in discipline Geluid en trillingen en de milderende maatregel waarin slaapvertrekken verboden worden aan de straatzijde, wordt blootstelling aan geluidshinder ter hoogte van nieuwe woonontwikkelingen hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

Tijdens de gebruikperiode van het **Trifertopark** wordt de blootstelling aan geluidshinder hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

Ter hoogte van de **kwetsbare functies** in de referentiesituatie zowel binnen als nabij het plangebied wordt de geluidstoename hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

1.2.5 Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

Inzake ruimtelijke en functionele aspecten beperkt het studiegebied zich tot het plangebied en haar directe omgeving. Voor de effectgroep 'ruimtebeleving' kan het algemene studiegebied - het plangebied zelf en een zone van ca. 200 m daarrond – plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen het plangebied zichtbaar is.

Met betrekking tot de effectgroep 'Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context' zijn geen aanzienlijke effecten te verwachten. Ten aanzien van de effectgroep 'Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' worden effecten verwaarloosbaar tot positief ingeschat. Effecten betreffende de visuele beleving van bewoners, bezoekers en passanten wordt niet als aanzienlijk negatief beoordeeld.

Wind- en schaduwwerking kan echter niet uitgesloten worden. In de stedenbouwkundige voorschriften worden namelijk minimale of maximale bouwhoogtes opgenomen, meer bepaald in de zone voor bedrijven, zone voor gemengde stedelijke functies en de zone voor stedelijk wonen. Hierbij is het mogelijk dat meerdere bouwvolumes hoger zijn dan de omliggende bebouwing, en dus ook zichtbaar van buiten het plangebied.

Schaduweffecten van hoogbouw zijn het grootst in de lente en de herfst, omdat er dan relatief veel zon is en het zonlicht schuin invalt. Tijdens de zomermaanden staat de zon op zijn hoogst zodat minder schaduw gecreëerd wordt. In de winter, wanneer de zon laag staat, zal er maar in een beperkte tijdsperiode zon zijn en bevinden mensen zich minder buiten.

In de voormiddag wordt schaduw gecreëerd van oost naar west toe, of met andere woorden vanuit de geplande ontwikkelingen aan de oostzijde op de geplande ontwikkeling aan de westelijke zijde, en verder naar het Handelsdok en het bestaande stadswefsel toe. Tijdens de middag, wanneer de zon vanuit het zuiden komt, valt de schaduw vnl. binnen het plangebied zelf, meer bepaald zuid-noord gericht. In de namiddag valt de schaduw vanuit de geplande ontwikkeling aan de westzijde op de geplande/bestaande ontwikkelingen aan de oostelijke zijde, en verder naar de spoorweg toe.

De schaduw van hoogteaccenten is veel groter dan de schaduw van grondgebonden gebouwen en stedelijke schaal. Door te werken met slanke hoge torens met een beperkte footprint valt een relatief grote schaduwlengte waar te nemen, maar de breedte en duur van de beschaduwing is dan beperkter. Verder zullen hoofdzakelijk wooneenheden aan de oostzijde van de hoogbouw en met een tuin of terras naar het westen gericht schaduweffecten ondervinden.

Rekening houdende met de verschillende bouwhoogtes in het plangebied, kan geconcludeerd worden dat het aantal gehinderen toeneemt, maar dat de toename niet aanzienlijk is. Bovendien is de duurtijd van de schaduwhinder beperkt. Bijgevolg wordt het schaduweffect van de hogere bebouwing volgens het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het (voor)ontwerp RUP Afrikalaan op de bestaande/geplande bewoning en groene ruimtes als beperkt negatief beoordeeld.

Wat betreft **windeffecten** kan vanuit expert judgement gesteld worden dat gebouwen van max. 25 m gelegen op minstens 25 m van andere bebouwing (buiten het eigen terrein) geen relevante windhinder zullen veroorzaken. Op basis van de bestaande weginfrastructuur en bestaande bebouwing kan windhinder niet uitgesloten worden. De exacte locatie van de hogere gebouwen ligt echter nog niet vast op planniveau. Gezien de afwezigheid van ontwerp en configuratie van de hoogbouwvolumes is het op planniveau niet mogelijk winhinder diepgaander te onderzoeken. Dit dient op projectniveau onderzocht te worden.

De effecten van het planvoornemen op windwerking worden afhankelijk van oriëntatie en ligging verwaarloosbaar tot negatief (score 0 tot -2) beoordeeld. Het RUP kan wel in haar voorschriften op de onderzoeksnood inzake windwerking ingaan. Volgende milderende maatregelen worden voorgesteld ter mildering van negatieve effecten op windwerking als gevolg van hoogbouw:

- Indien bebouwing van maximaal 20 m op een kortere afstand van 20 m gelegen zijn van andere bebouwing (buiten het eigen terrein), dient op projectniveau een windstudie opgemaakt en meegenomen te worden bij het ontwerpproces van deze gebouwen. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor deze gebouwen moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.
- Indien bebouwing van maximaal 25 m op een kortere afstand van 25 m gelegen zijn van andere bebouwing (buiten het eigen terrein), dient op projectniveau een windstudie opgemaakt en meegenomen te worden bij het ontwerpproces van deze gebouwen. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor deze gebouwen moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.
- Op projectniveau dient een windstudie opgemaakt en meegenomen te worden bij het ontwerpproces van constructies en gebouwen hoger dan 25 m. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor constructies en gebouwen hoger dan 25 m moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.

Door voldoende aan te tonen in een windstudie dat de nodige maatregelen genomen worden om windhinder tegen te gaan of maximaal te beperken, wordt het effect van het planvoornemen op windwerking als verwaarloosbaar tot hooguit beperkt negatief ingeschat (0/-1).

1.2.6 Discipline Bodem

Het studiegebied voor de discipline Bodem bestaat uit het plangebied en een zone van 200 m daarrond waar relevant, met aandacht voor die zones waar grondwerken kunnen plaatsvinden of waar tijdens de exploitatie nog een invloed op de bodem te verwachten valt. De geologische situatie wordt beschreven tot op een realistische aanname van de maximale diepte van een bouwput/uitgraving.

Ten aanzien van bodem worden geen effecten verwacht die niet technisch op te lossen zijn. Gepaste voorzorgen bij grondverzet, calamiteiten, interferentie met saneringen en economische activiteiten worden verzekerd via bestaande regelgeving zoals het Bodemdecreet, VLAREBO, VLAREM en VLAREMA. Wijzigingen in bestemming kunnen ook een wijziging in onderzoeks- en saneringsplicht betekenen bij de overdracht (bvb. verkoop) van de gronden. De regelgeving bij overdracht – dewelke zich op projectniveau situeert – dient te worden gevolgd.

Op basis van mogelijk te verwachten ingrepen en de effectbespreking blijkt dat er slechts verwaarloosbare of beperkt negatieve effecten m.b.t. de discipline Bodem te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten binnen de discipline Bodem worden niet verwacht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld vanuit discipline Bodem.

1.2.7 Discipline Water

Het studiegebied voor de discipline Water bestaat uit minimaal het plangebied en een zone van 200 m daarrond waar relevant. Bijkomend zal het studiegebied worden opengetrokken buiten de begrenzing en dit afhankelijk van de afvoer van afvalwater en hemelwater, beïnvloeding van waterlopen, grondwaterlagen (grondwatervoerende lagen) en de relatie tot het deelbekken.

Ten aanzien van water worden zowel geen aanzienlijke effecten verwacht met betrekking tot grondwater als met betrekking tot oppervlaktewater.

- Op projectniveau dient wel tijdens de aanlegfase (bemaling) en exploitatiefase (aanwezigheid van ondergrondse constructies) de nodige aandacht besteed te worden aan grondwaterstroming. Er wordt voorgesteld in het RUP in te gaan op deze gevoeligheid/ onderzoeksneed.
- Verder kan gesteld worden dat de verhardingsgraad de infiltratie-capaciteit doet afnemen, maar dat er ook extra ruimte en een gradueel afwateringssysteem wordt voorzien om het hemelwater afkomstig van de bedaking en verhardingen op te vangen en ter plaatse te laten infiltreren. Minimaal 10% van de bebouwde en verharde oppervlakte is bestemd voor water. Naar aanleiding van het masterplan Kaap-Triferto wordt in het RUP bijkomend opgenomen dat het afwateringsconcept gekoppeld moet worden aan de groenstructuur, meer bepaald een concept van een gradueel afwateringssysteem of cascadesysteem. Bijgevolg zal de nodige ruimte en een gradueel afwateringssysteem voorzien worden om hemelwater voldoende te laten infiltreren. Gezien de gewestelijke 'Hemelwaterverordening' en het 'Algemeen Bouwreglement' van stad Gent gerespecteerd dienen te worden, en rekening houdend met de aanleg van groenvoorzieningen en de 10%-regel, kan worden verwacht dat de toestand verbeterd wordt tegenover de bestaande situatie. De voorziene maatregelen zullen leiden tot een verminderde versnelde afvoer van hemelwater.
- Tenslotte dient op projectniveau voorafgaand aan de ontwikkeling een aanpak te zijn uitgewerkt voor het afvalwater. Dit kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op die moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die reeds werden uitgevoerd. Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) dient in de toekomst dan ook concreet en tijdig met VMM, rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd te worden.

De kwetsbaarheden en mogelijk relevante effecten of niet relevante effecten inzake grondwater en oppervlaktewater zijn voldoende in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Effecten zijn verwaarloosbaar of hooguit beperkt negatief. Effecten zullen niet aanzienlijk zijn.

Er dient wel opgemerkt te worden dat hierbij rekening gehouden wordt met het verdere genoodzaakt technisch studiewerk op projectniveau en er van uitgaande dat de geldende regelgeving (op projectniveau) in acht wordt genomen.

- Bij het verwijderen van bestaande of het bouwen van nieuwe ondergrondse constructies dient op projectniveau gegarandeerd te worden dat er geen aanzienlijke impact op de grondwaterstroming verwacht kan worden.

- Op projectniveau zal nog verder technisch studiewerk noodzakelijk zijn (bv. infiltratieproeven), hetgeen ook kan worden aangegeven in de toelichtingsnota van het RUP.

Voor wat betreft het afvalwater dient op projectniveau voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing uitgewerkt te zijn voor het afvalwater. Deze oplossing kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op die moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die reeds werden uitgevoerd.

Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) dient in de toekomst concreet en tijdig met VMM, rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd te worden.

1.2.8 **Discipline Biodiversiteit**

Het studiegebied voor de discipline Biodiversiteit valt samen met het algemeen studiegebied: het plangebied zelf en een zone van ca. 200 m daarrond. Een verruiming van het studiegebied is mogelijk in functie van mogelijke ecologische relaties of barrières van het plangebied met andere gebieden, rustverstoring (valt binnen de 200 m) of wijzigingen in waterhuishouding.

Omtrent biodiversiteit worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Het planvoornemen voorziet voldoende elementen die de ontwikkeling van natuurwaarden en biodiversiteit in het plangebied kunnen verbeteren.

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld vanuit discipline Biodiversiteit.

1.2.9 **Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Het studiegebied omvat minimaal het plangebied en een zone van 200 m daarrond. De gebieden waar landschappelijke structuren, elementen en componenten gewijzigd worden, maken deel uit van het studiegebied, evenals de gebieden waar er invloed is op de landschappelijke en/of archeologische erfgoedwaarde. De omvang van het studiegebied kan verruimd worden in functie van de visuele impact van de geplande ontwikkelingen (perceptieve kenmerken).

Inzake landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie is in het plangebied hoofdzakelijk een industriële landschapsstructuur aanwezig met uitgebreide bebouwing van bedrijven en een beperkte verspreiding van woningen. De wijzigingen van landschapsstructuur die voorzien worden in het planvoornemen dragen bij tot de versterking van de gewenste identiteit van het landschap. Verder zijn binnen het plangebied twee erfgoedobjecten vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Één ervan is recent gesloopt zodat geen bijkomend aanzienlijk effect verwacht wordt als gevolg van het planvoornemen. Het ander bouwkundig erfgoed, meer bepaald het “kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV” tussen de Afrikalaan en Australiëstraat is gelegen in een deelgebied dat volgens het planvoornemen wordt bestemd als zone voor stedelijke functies met menging van economische activiteiten en wonen. Het planvoornemen kan bijgevolg een effect hebben op de contextwaarde van het kantoorgebouw. Gezien het negatief effect beperkt tot één locatie binnen het plangebied, wordt het niet als aanzienlijk negatief beschouwd.

Vlak voor de publicatie van het voorontwerp RUP met ontwerp-MER werd de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed geactualiseerd. Het “kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV” dat opgenomen was in de wetenschappelijke inventaris, is in de vernieuwde inventaris opgenomen als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Het kantoorgebouw werd vastgesteld als bouwkundig erfgoed omwille van de architecturale en historische waarden. Het planvoornemen neemt binnen het bereik van een ruimtelijk uitvoeringsplan geen maatregelen om sloop tegen te gaan, waardoor de erfgoedwaarden mogelijks ter plaatse verloren gaan. De erfgoedwaarde zal evenwel niet op het Gents grondgebied volledig verdwijnen gezien er nog andere voorbeelden in Gent aanwezig zijn. Bovendien betreft het de sloop van slechts één gebouw, is het gebouw geïsoleerd gelegen en is de contextwaarde uiterst beperkt gezien de ligging op een ‘rommelig’ bedrijventerrein. Tot slot betreft het

vastgesteld, maar geen beschermd erfgoed. De sloop van het gebouw wordt beperkt tot negatief beoordeeld (-1/-2) op vlak van erfgoedwaarde.

Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten m.b.t. de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld vanuit discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Wel worden volgende aanbevelingen geformuleerd voor het latere projectniveau inzake het vastgesteld bouwkundig erfgoed “kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV:

- De waardevolle elementen van het gebouw, de gevel in dit geval, waar mogelijk te herwerken in het toekomstige vervangende gebouw of verwijzende elementen opnemen.
- Integreren van een informatiebord of -paneel op de site.

1.2.10 Discipline Klimaat

Het studiegebied voor de discipline Klimaat bestaat uit het plangebied zelf, met aandacht voor die zones waar tijdens de exploitatie en beheer van de heringerichte sites binnen het plangebied een invloed op het microklimaat plaatsvindt. Bijkomend wordt ook aandacht besteed aan bovenlokale problematieken (macroklimaat) waar het plangebied onderhevig aan is maar welke ruimtelijk minder variabel zijn. Algemeen wordt aangenomen dat een studiegebied dat tot op 200 m van de plancontour reikt voldoende ruim zal zijn voor het aspect klimaatadaptatie.

In discipline Klimaat worden zowel op kwalitatieve als kwantitatieve wijze de effecten van het planvoornemen beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van mitigatie (effecten op emissie van broeikasgassen) en adaptatie (bijdrage van het plan aan het bestendiger maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering).

Gekeken naar **adaptatie** van de omgeving met oog op het milderen van klimaateffecten, wordt er voornamelijk gekeken naar de wijze waarop er omgegaan wordt met het invullen van de open- en infrastructurele ruimte, en hoe deze zich verhouden ten opzichte van elkaar en de omgeving.

- Een groot aandachtspunt in adaptatie is het **minimaliseren van verharde oppervlakten**. Verharde oppervlakten zijn zeer problematisch gekeken naar de voornaamste klimaatgerelateerde effecten, zijnde hitte, droogte en wateroverlast. Het laat niet toe water te infiltreren of op te slaan, en de materialen slaan warmte in grote mate op. Vanuit dit aspect wordt aanbevolen de bijkomende verharding tot het minimum te beperken, wat reeds in het planvoornemen is beschreven. Zo wordt bijkomend groen zoals het Trifertopark voorzien, 10% van de bebouwde oppervlakte vrijgehouden voor infiltratie en buffering en een gradueel afwateringssysteem voorzien.

In deze fase zijn evenwel exacte gegevens rond bijkomende oppervlakte verharding nog niet voor handen en kan er geen exacte beoordeling gebeuren. Het voorzien van bijkomend groen en voldoende ruimte voor waterbuffering en infiltratie heeft hierbij wel een positieve bijdrage aan de ontharding van het gebied.

- Enkel beschikbaar maken van een bodem voor allerhande functies door **ontharding** is onvoldoende in een klimaatadaptief ontwerp. Cruciaal is het inrichten van deze ruimten met functionele **groen-blaue elementen**, met hun eerder beschreven multifunctionaliteit in voordelen m.b.t. o.a. verkoeling, waterbuffering- en infiltratie. Belangrijk is ook dat de bijkomende groene ruimten openbaar beschikbaar zijn voor de omwonenden en hier verkoeling kunnen opzoeken. Niet louter de hoeveelheid oppervlakte, maar met name ook de structuur en kwaliteit van deze groen-blaue oppervlakten dragen bij tot het geheel aan klimaatadaptieve baten die ze

leveren. Exacte hoeveelheden groen zijn niet gekend op dit planniveau, maar er wordt wel voldoende ruimte voor een functioneel groen-blauw netwerk voorzien binnen de stedelijke inrichting die een functionele (dwars)verbinding vormt over heel het plangebied met de meer waardevolle natuur langsheen de spoorwegberm. Ook wordt 10% van de bebouwde oppervlakte vrijgehouden voor infiltratie en buffering en wordt een gradueel afwateringssysteem voorzien.

- Betreffende **infiltratie** wordt er gestreefd naar een maximalisatie van functioneel infiltrerende oppervlakten en systemen (zoals wadi's). Zo reserveert het plan 10% van de bebouwde en verharde oppervlakte voor watervoorzieningen en wordt het concept van een gradueel afwateringssysteem opgenomen in het RUP. Gezien de voorafname dat in het planvoornemen sterk zal ingezet worden inzake infiltratie/buffering wordt er nauw op toegezien dat bij de inrichting van het plangebied (op projectniveau) voldoende ruimte voor infiltratie en waterbuffering wordt voorzien. Wel dient de opmerking gemaakt te worden dat gezien de stedelijke omgeving en sterk verstoorde bodem de bijdrage aan droogtebestrijding voor natuur- en productielandschappen of drinkwater-voorzieningen beperkt is.

Voor wat betreft het adaptatie-aspect gelden de aanbevelingen die ook gelden voor de disciplines Water en Biodiversiteit, omdat deze bijdragen aan een klimaatadaptief ontwerp.

Inzake **mitigatie** (CO₂-captatie en -emissies) zijn de effecten van het planvoornemen gekoppeld aan de toe- of afname van uitstoot van CO₂ (en andere broeikasgassen).

- De effecten rond opslag van koolstof in de bodem en opstaande vegetatie is minder van belang in de context van een stadsontwikkelingsproject. Enerzijds zal het planvoornemen hier zorgen voor een **toename aan verkeer**. Rekening houdende met de gunstige ligging van het plangebied nabij het centrum en met de totale voertuigkilometers in Vlaanderen, wordt het effect echter slechts beperkt negatief beoordeeld. Anderzijds impliceert de toename aan gebouwen voor een toename aan energie. De verwevenheid tussen de functies zorgt echter voor ruimtewinst elders en vergemakkelijkt mogelijke uitwisseling van energiestromen. Het effect wordt beperkt negatief beoordeeld.
- Bovendien, indien de **energietransities** naar meer groene en hernieuwbare energie zoals beschreven in het Gentse Klimaatplan zullen worden doorgevoerd, wordt er een positieve bijdrage aan het effect van klimaatmitigatie verwacht.

Wat betreft het mitigatie-aspect gelden de aanbevelingen uit de discipline Lucht (althans deze die aanleiding geven tot een vermindering van de CO₂-uitstoot). Dit betreft vnl. de oplossingen die ingrijpen aan de bron. Ook maatregelen die aanleiding geven tot een vermindering van gemotoriseerd verkeer dragen hier uiteraard aan toe bij, bijvoorbeeld inzetten op meer openbaar vervoer. Ook het meer inzetten van groene en hernieuwbare energie in de woongebouwen, bedrijven en transport zal bijdragen aan verminderen van de negatieve effecten inzake klimaat.

1.3 Voortschrijdend inzicht fase ontwerp RUP

Bovenstaande effectbeoordeling en voorstellen met milderende maatregelen zijn uitgewerkt op basis van een werkhypothese die mee als input diende voor de opmaak van het 'voorontwerp' RUP. Heden (april 2024) bevindt het RUP zich in de fase van een 'ontwerp' en zijn er op basis van de aanbevelingen uit het ontwerp-MER en de ontvangen adviezen op het voorontwerp RUP enkele wijzigingen doorgevoerd ten aanzien van de werkhypothese voor het MER.

De bijstellingen aan het programma leiden tot een toename van de verwachte verkeersgeneratie. Uit de effectenanalyse in het ontwerp-MER van het voorontwerp RUP bleek dat de impact op de verkeersafwikkeling het enige aspect is dat aanleiding kan geven tot (beperkt) negatieve effecten. De bijsturing van het programma en ontsluitingsconcept is daarom enkel op dit aspect opnieuw getoetst.

Hieruit blijkt dat ook bij het bijgestelde programma de verwachte negatieve impact op de verkeersafwikkeling en doorstroming van de kruising tussen de Afrikalaan met de Koopvaardijlaan en tussen de Afrikalaan met de Verapazbrug hetzelfde blijft (effectscore -2). Indien rekening gehouden wordt met de duurzame ambities van stad Gent en Vervoerregio Gent inzake een duurzame modal shift, heeft het planvoornemen ook met het bijgestelde programma slechts een minimale impact op de verkeersafwikkeling en doorstroming van het omliggend wegennet (effectscore -1).

De eerder aangehaalde flankerende aanbevelingen i.f.v. modal shift en afwikkeling blijven zodoende van toepassing:

- Werk maken van de modal shift die door de stad en de vervoerregio vooropgesteld wordt. Binnen het plangebied de parkeernormen van de stedelijke parkeerrichtlijn voor de “oranje zone” opleggen in plaats van die van de “groene zone” kan hier toe bijdragen. Dit moet niet noodzakelijk via het RUP, maar kan ook via bijstelling van de parkeerrichtlijn.
- De afwikkeling op enkele kritische punten optimaliseren. Op basis van de berekeningen in voorliggend plan-MER worden volgende ontwerpsuggesties aangereikt als onderzoeksvariant voor verdere evaluatie in kader van Gentspoort of de toekomstige heraanleg van de Afrikalaan:
 - een extra opstelstrook inrichten in het sas binnen het verkeersplein Afrikalaan x Verapazbrug;
 - de zuidelijke tak van het kruispunt Afrikalaan x Koopvaardijlaan voorzien van een extra opstelstrook voor doorgaand verkeer dat van zuid naar noord rijdt.

Voor wat betreft de overige disciplines zijn de gewijzigde verkeersintensiteiten als gevolg van het bijgestelde programma zodanig klein dat er niets wijzigt ten aanzien van de initiële effectbeoordeling.

© Antea Group 2024

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.