

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

**Naam website KCVS**

INRICHTINGSPLAN

**Oorspronkelijke naam document**

Inrichtingsplan Stationsproject Oostende

**Project**

Stationsomgeving Oostende

# STATIONSPROJECT OOSTENDE

Aanvraag tot ontheffing van project-MER - plicht

Definitief



AGSO  
Gistelsesteenweg 1c  
8400 Oostende

Grontmij Vlaanderen  
Gent, 20 januari 2010

In opdracht van:





# Verantwoording

**Titel** : STATIONSPROJECT OOSTENDE

**Subtitel** : Aanvraag tot ontheffing van project-MER - plicht

**Projectnummer** : 267956

**Referentienummer** : 267956

**Revisie** : 8

**Datum** : 20 januari 2010

**Auteur(s)** : Philip Moyersoen en Emily Divoy (AGSO)  
& diversen (Grontmij)

**E-mail adres** : rik.houthaeve@grontmij.be, joke.zanders@grontmij.be,  
philip.moyersoen@skynet.be

**Gecontroleerd door** : Rik Houthaeve

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : Rik Houthaeve

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Meerstraat 138A  
B-9000 Gent  
T +32 9 241 59 20  
F +32 9 241 59 30  
gent@grontmij.be  
www.grontmij.be



# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	7
2	Algemene situering van het project .....	9
2.1	Ruimtelijke situering.....	9
2.2	Historiek en huidig functioneren van het station en omgeving .....	11
2.3	Juridisch en beleidsmatig kader .....	11
3	Verantwoording en doelstelling.....	26
3.1	Aanleiding tot de opmaak van het project.....	26
4	Projectbeschrijving .....	30
4.1	Inleiding.....	30
4.2	Multimodaal openbaar vervoersstation.....	31
4.3	Nieuwe gebouwen in de stationsomgeving .....	32
4.3.1	Tramstationsgebouw.....	32
4.3.2	Parkeergebouw .....	33
4.3.3	Kantoorgebouw .....	33
4.3.4	Multifunctioneel woonproject.....	34
4.4	Uitgangspunt duurzame mobiliteit: STOP-principe.....	35
4.4.1	Algemene principes .....	35
4.4.2	Stappers en Trappers .....	38
4.4.3	Openbaar vervoer .....	38
4.4.4	Privaat verkeer .....	39
4.4.4.1	Parkeren.....	39
4.4.4.2	Geoptimaliseerde verkeerscirculatie.....	41
4.4.4.3	Laden en lossen.....	42
4.5	Regenwaterrecuperatie.....	45
4.5.1	Stationsgebouw en perronoverkappingen .....	45
4.5.2	Tramstationsgebouw en parkeergebouw.....	45
4.6	Beschrijving realisatie project .....	46
4.7	Maatregelen tijdens de werken .....	46
4.7.1	Fasering van de werken.....	46
4.7.2	Aan- en afvoerroutes werfverkeer .....	50
4.7.3	Werkgroep minder hinder .....	50
4.8	In te zetten machines.....	56
5	Procesverloop .....	57
5.1	Administratieve voorgeschiedenis .....	57
6	Overwogen alternatieven .....	59
6.1	Nulalternatief.....	59
6.2	Onderzochte alternatieven.....	60
6.2.1	School versus kantoren .....	60
6.2.2	Ondergrondse parkeerplaatsen .....	61
7	Relevante informatie uit bestaande onderzoeken .....	63
7.1	Studie AGSO / voorontwerp.....	63

7.2	Neptunusplan – Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn .....	63
8	Beschrijving en beoordeling milieueffecten .....	64
8.1	Scoping .....	64
9	Discipline mobiliteit .....	67
9.1	Afbakening studiegebied.....	67
9.2	Beschrijving referentiesituatie .....	67
9.2.1	Weginfrastructuur.....	67
9.2.2	Wegencategorisering .....	67
9.2.3	Verkeerstellingen .....	68
9.2.4	Parkeren.....	69
9.2.5	Openbaar vervoer .....	71
9.3	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	72
9.3.1	Methodologie .....	72
9.3.1.1	Berekening verkeersgeneratie en parkeerbehoefte .....	72
9.3.2	Effecten tijdens uitvoering van de werken .....	73
9.3.2.1	Effecten t.g.v. de verkeersgeneratie .....	73
9.3.2.2	Parkeren.....	74
9.3.2.3	Verkeersleefbaarheid en –veiligheid.....	74
9.3.2.4	Bereikbaarheid .....	75
9.3.3	Effecten tijdens exploitatie van het project .....	75
9.3.3.1	Autoverkeer.....	75
9.3.3.2	Parkeren.....	76
9.3.3.3	Verkeersleefbaarheid en –veiligheid.....	78
9.3.3.4	Bereikbaarheid .....	79
9.4	Milderende maatregelen .....	80
9.4.1	Tijdens de werken.....	80
9.4.2	Tijdens exploitatie .....	80
9.5	Synthese .....	81
10	Discipline geluid en trillingen.....	82
10.1	Wetgeving inzake geluid .....	82
10.2	Afbakening studiegebied.....	83
10.3	Beschrijving referentiesituatie .....	84
10.4	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	84
10.4.1	Methodologie .....	84
10.4.2	Effecten tijdens uitvoering van de werken .....	84
10.4.3	Effecten tijdens exploitatie van het project .....	85
11	Discipline lucht .....	87
11.1	Afbakening van het studiegebied.....	87
11.2	Beschrijving referentiesituatie .....	87
11.3	Afbraakfase .....	89
11.4	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	90
11.4.1	Effecten tijdens uitvoering van de werken .....	90
11.4.2	Effecten tijdens exploitatie van het project .....	90
11.5	Milderende maatregelen .....	91
11.6	Synthese .....	91
12	Discipline grondwater.....	92
12.1	Afbakening studiegebied.....	92
12.2	Beschrijving referentiesituatie .....	92
12.3	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	93
12.4	Milderende maatregelen .....	94
12.5	Synthese .....	94
13	Discipline oppervlaktewater .....	95

13.1	Afbakening studiegebied.....	95
13.2	Beschrijving referentiesituatie .....	95
13.3	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	95
13.4	Milderende maatregelen .....	96
13.5	Synthese .....	96
14	Discipline bodem.....	97
14.1	Afbakening studiegebied.....	97
14.2	Beschrijving referentiesituatie .....	97
14.2.1	Beschrijving huidige situatie.....	97
14.2.1.1	Pedologische karakteristieken en topografie .....	97
14.2.1.2	Bodemkwaliteit .....	98
14.3	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	98
14.4	Milderende maatregelen .....	100
14.5	Synthese .....	100
15	Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	101
15.1	Afbakening studiegebied.....	101
15.2	Beschrijving referentiesituatie .....	101
15.2.1	Beschrijving op micro-niveau .....	101
15.2.1.1	Stationsgebouw .....	101
15.2.1.2	De Graaf de Smet de Naeyerbrug .....	102
15.2.1.3	Maria Hendrikapark.....	102
15.2.2	Inventaris bouwkundig erfgoed .....	102
15.2.3	Beschermd Erfgoed .....	103
15.2.4	Landschapskenmerken.....	103
15.2.5	Centrale archeologische inventaris.....	103
15.3	Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten .....	104
15.3.1	Effecten tijdens uitvoering van de werken .....	104
15.3.1.1	Wijziging van structuur en relatie.....	104
15.3.1.2	Wijziging van erfgoedwaarde.....	104
15.3.1.3	Wijziging perceptieve kenmerken .....	105
15.3.2	Effecten tijdens exploitatie van het project .....	105
15.3.2.1	Wijziging van structuur en relatie.....	105
15.3.2.2	Wijziging van erfgoedwaarde.....	105
15.3.2.3	Wijziging perceptieve kenmerken .....	106
15.4	Milderende maatregelen .....	107
15.4.1	Tijdens uitvoering van de werken .....	107
15.4.2	Tijdens exploitatie van het project .....	107
15.5	Synthese .....	107
16	Discipline mens – ruimtelijke aspecten.....	109
16.1	Afbakening studiegebied.....	109
16.2	Algemeen .....	109
16.3	Beschrijving en beoordeling milieueffecten .....	109
16.3.1	Effecten tijdens uitvoering van de werken .....	109
16.3.2	Effecten tijdens exploitatie van het project .....	110
16.4	Milderende maatregelen .....	111
17	Discipline fauna en flora.....	112
17.1	Bijzonder beschermde gebieden .....	112
17.1.1	Speciale beschermingszone .....	112
17.1.2	VEN-gebieden.....	113
17.1.3	Ecologische gebieden volgens beschermingsplannen .....	114
17.1.4	Biologische waarderingskaart.....	114
18	Gewest- of landsgrensoverschrijdende effecten van het project.....	116



19	Eindsynthese .....	117
19.1	Projectbeschrijving .....	117
19.2	Bespreking milieueffecten .....	118
19.3	Milderende maatregelen .....	118
19.4	Eindconclusie .....	119
Bijlage 1: Plannen .....		120
Bijlage 2: Monumenten.....		127
Bijlage 3: Schrijven Agentschap RO – Vlaanderen met betrekking tot stationsproject.....		131

# 1 Inleiding

Het stationsproject Oostende is een sluitstuk in het reeds jarenlang gevoerde beleid inzake stadsvernieuwing en strategische projecten. Naast de eerdere realisaties van “acupunctuurprojecten” bestaat heden de ambitie om ook grootschalige strategische infrastructuurprojecten te initiëren en uit te voeren. Het infrastructuurproject dat vandaag voorligt is het stationsproject Oostende, een uniek intermodaal knooppunt in een belangrijk stadsproject. De stad heeft in dit project het heft in eigen handen genomen. Het project is ontstaan uit een intensieve samenwerking tussen de stad Oostende, NMBS-holding, Infrabel en De Lijn.

In het kader van de verdere uitwerking van het stationsproject is het masterplan zodanig uitgewerkt dat dit geldt als een inrichtingsstudie die deel uitmaakt van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Deze inrichtingsstudie is het voorwerp van voorliggende aanvraag tot ontheffing van de project-MER-plicht.

Artikel 2 (punt 2) van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (BS 13/05/2005) houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage verwijst naar de categorieën van projecten vervat in bijlage II waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen bij de bevoegde administratie. Volgens punt 3 van artikel 2 beslist de bevoegde administratie geval per geval over deze verzoeken tot ontheffing. Wordt in het ontheffingsdossier op onderbouwde wijze aangetoond dat de milieueffecten aanvaardbaar zijn of wordt aangetoond dat de opmaak van een MER geen toegevoegde waarde biedt, dan is ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Indien bij de opmaak van het ontheffingsdossier zou blijken dat er significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn, kunnen milderende maatregelen geformuleerd worden. Deze moeten dan in het project geïntegreerd worden en effectief worden uitgevoerd opdat ze in aanmerking worden genomen door de dienst Mer bij de behandeling van de vraag tot ontheffing.

Het project valt niet onder de projecten opgesomd in bijlage I, maar heeft raakvlakken met projecten genoemd onder bijlage II (onderworpen aan project-m.e.r. maar waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen). De ontwikkelingen binnen het project vallen onder het luik 10: infrastructuurprojecten.

- Het project heeft geen betrekking op de bouw van 1.000 of meer woongelegenheden (maximale scenario: +/-190 woongelegenheden)
- Het project heeft geen betrekking op een bruto oppervlakte van 5.000m<sup>2</sup> handelsruimte of meer
- Het projectgebied heeft mogelijks een verkeersgenererende werking met pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Weliswaar gaat het om een drukke stads- en stationsomgeving met reeds een hoog aantal verkeersbewegingen (personenauto-equivalenten). Bij de ontwikkeling van het stationsproject, waar naast de realisatie van een intermodaal vervoersknooppunt ook nieuwe programma-elementen (kantoren, horeca en wonen) worden ingebracht, gaat men van het stand-still principe. Hiervoor wordt ingezet op het openbaar en haar knooppunt rond het station van Oostende als aantrekkelijk alternatief op het autoverkeer. Als het project erin slaagt openbaar vervoer als alternatief aan te bieden zou het aantal auto's rond dit project en naar de kern van Oostende zelfs kunnen dalen. Het stand-still principe wordt concreet gemaakt in het behoud van het huidige aantal parkeergelegenheden voor pendelaars.

Het project, zoals het nu voorligt, zal in een perspectief van duurzame mobiliteit de totale druk die ontstaat door autoverkeer verminderen en genereert dus minder voertuigbewegingen. Het aantal personenauto-equivalenten per twee uur gegenereerd door het project is negatief en dus kleiner dan 1.000.

Het project voorziet dus een duurzame reorganisatie van een drukke verkeersomgeving en de realisatie van nieuwe stedelijke functies. Om deze redenen is het aangewezen de eventuele milieueffecten te onderzoeken.

Het ontheffingsdossier zal nagaan of dit project negatieve effecten veroorzaakt op het vlak van milieu, in welke mate reeds voldoende begeleidende maatregelen genomen zijn om eventuele effecten te voorkomen en welke bijkomende milderende maatregelen er moeten genomen worden.

Dit ontheffingsdossier is als volgt opgebouwd:

- algemene situering van het project en de belangrijkste juridische en beleidsmatige randvoorwaarden;
- verantwoording van voorliggend project;
- gedetailleerde projectbeschrijving;
- beschrijving van de administratieve voorgeschiedenis;
- beschrijving van de overwogen alternatieven die na afweging verworpen zijn;
- beschrijving en beoordeling van de mogelijke milieueffecten (en genomen begeleidende maatregelen) ten gevolge van het project met onderscheid tussen de diverse relevante milieudisciplines en het voorstel van milderende maatregelen;
- integratie van de bespreking van de relevante milieudisciplines en eindconclusie.

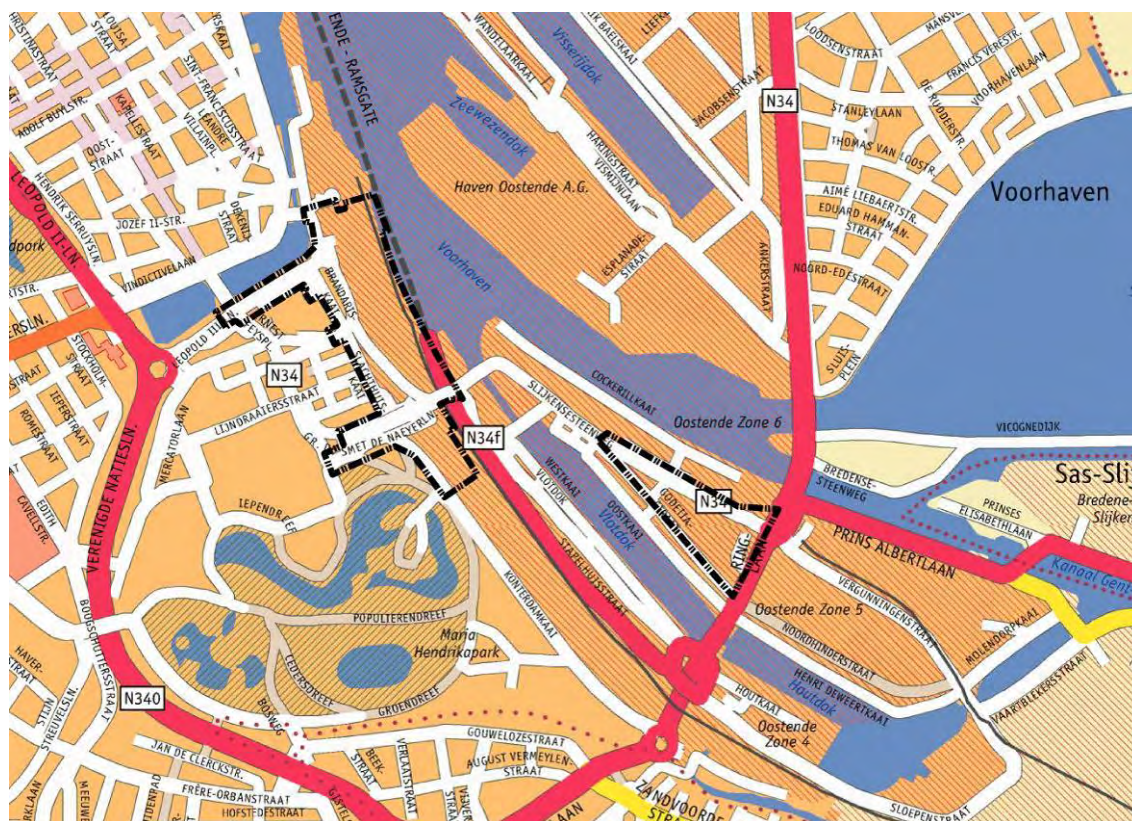
Het dossier is opgemaakt in een samenwerking tussen de deskundigen van Grontmij en de interne deskundigen van het AGSO.

## 2 Algemene situering van het project

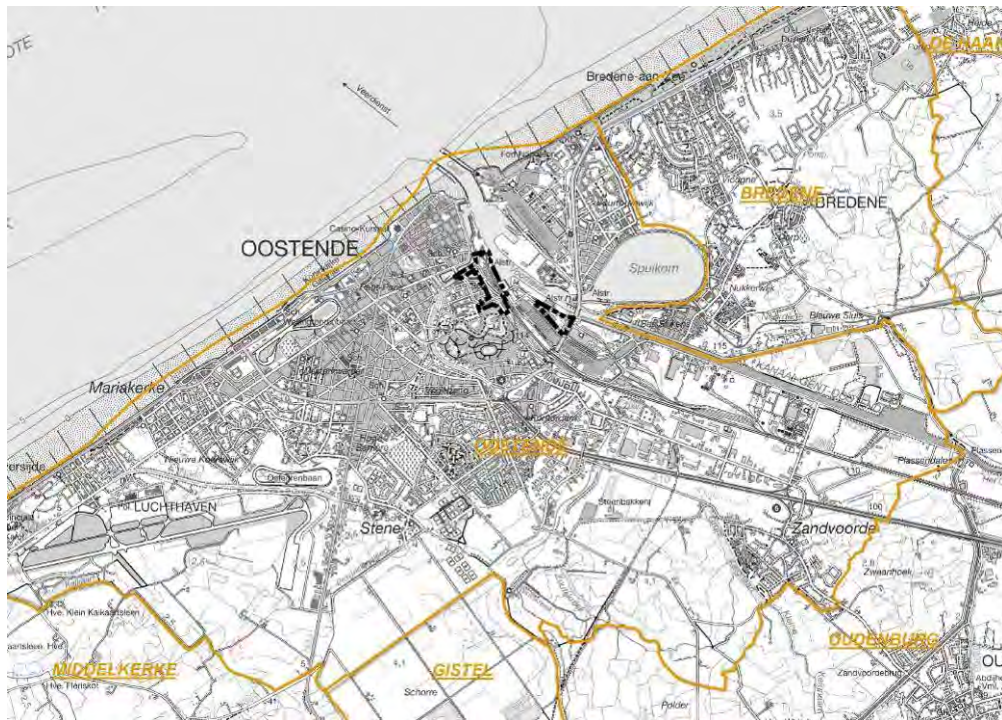
### 2.1 Ruimtelijke situering

Het projectgebied ligt aan de oostelijke rand van de binnenstad van Oostende, meer bepaald de omgeving van het station. Het project zelf kan onderverdeeld worden in twee projectzones: enerzijds het station en de onmiddellijke omgeving (hier wordt het intermodaal vervoersknooppunt uitgebouwd en worden nieuwe stedelijke functies ontwikkeld) en een zone aan de Slijkensteenweg (hier wordt de stelplaats van de Lijn geherlocaliseerd).

Het studiegebied is de ruimere omgeving van deze projectzones waar ook verkeerscirculatiemaatregelen te verwachten zijn en mogelijke positieve of negatieve effecten.

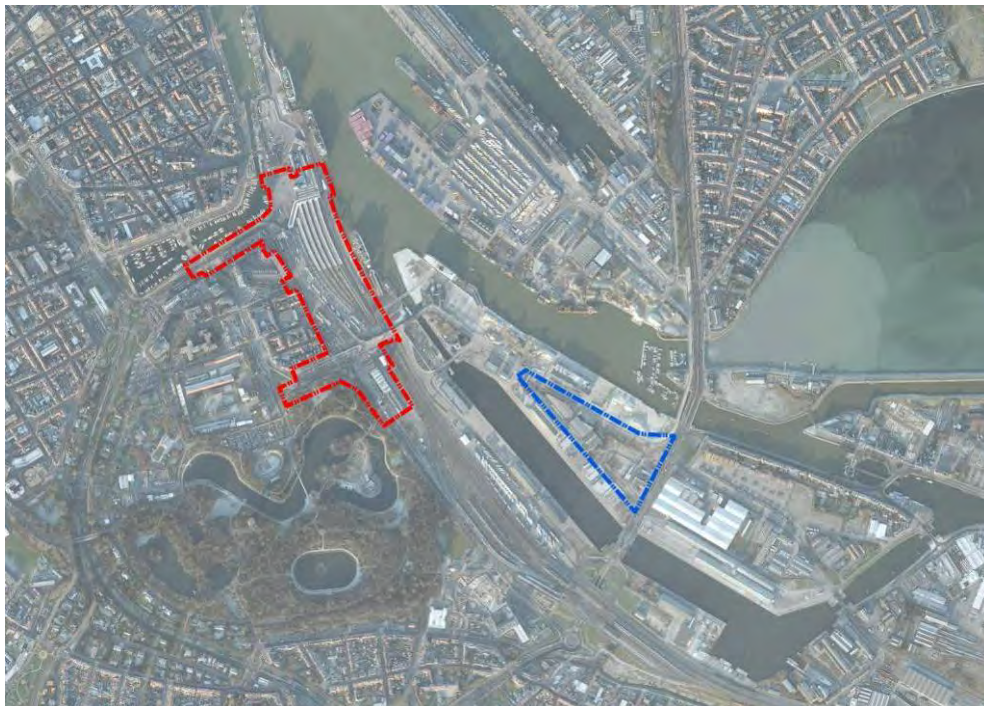


Situering projectgebied op stratenplan



Situering projectgebied op niveau van de stad

De legende op onderstaande luchtfoto is als volgt: 'rood' is het station, de sporenbundel en de plaats waar de nieuwe gebouwen worden opgericht; 'blauw' is de zone aan de Slijkensesteenweg.



Afbakening projectgebied op luchtfoto

Het masterplan voorziet in een totaalvisie op het gehele projectgebied, de projectzones zijn dus beperkt tot het station en onmiddellijke omgeving (rode lijn) en de Slijkensesteenweg (blauwe lijn).

## 2.2 Historiek en huidig functioneren van het station en omgeving

Het station van Oostende heeft in haar geschiedenis verschillende gedaanteverwisselingen en verplaatsingen ondergaan. Oorspronkelijk gelegen langsheen het Mercatordok, waar zich nu de supermarkt Delhaize bevindt, werd onder het bewind van Leopold II een 2e station gebouwd, de 'Gare Maritime', die in grote lijnen de positie van het bestaande station bepaalt. Niet veel later werd het station langsheen het Mercatordok gesloopt en bleef enkel het huidige station over.

De Gare Maritime en het spoortraject werden langs 2 zijden geflankeerd door water. Enerzijds de haven zoals we die grosso modo vandaag kennen, anderzijds een kanaal die in het Noorden aansloot op het Mercatordok en in het zuiden onderheen de de Graaf de Smet de Naeyerbrug liep.

Sinds haar ontstaan heeft het station alsook haar fysische omgeving grote veranderingen gekend.

Zo bestaat het kanaal op vandaag niet meer. Het werd volledig gedempt en maakte plaats voor de huidige tramhalte, bushalte en de stelplaats voor trams en bussen alsook de Goedewindhelling. Aan de zijde van het Maria Hendrikapark werd een sporenbundel gecreëerd alsook loodsen voor de NMBS.

Het oude stationsgebouw had in de zijhal een koepel gelijkaardig aan de koepel in de hoofdhall. Het zuidelijke gedeelte van de koepel verdween na bombardementen, waardoor enkel de voor-gevel bleef bestaan. Maar het functioneren van het station veranderde in de loop van de jaren heel sterk. Enerzijds kwamen er sporen bij in de richting van de stad, verder kwam er ook een parking op het maaiveld, de bushalte voor streekbussen en het tramstation. Dit zorgde ervoor dat het stationsgebouw minder en minder in de looplijn lag van de gebruiker. De toegang naar het stationsplein werd opengeboken, en sindsdien verliest het oude gebouw meer en meer haar functie. Met het faillissement van de RMT, wordt bovendien de Cruiseterminal nog slechts sporadisch gebruikt.

Het station staat echter op een zeer markante plaats. In het centrum, zuid georiënteerd, met zicht op het Mercatordok en tegenover het stadhuis. Dit statige gebouw verbergt voor een groot stuk het inwendig verbrokkelen.

Het oude stationsgebouw staat er vandaag verweesd bij, vindt moeilijk aansluiting bij de perons en de stationsluifels zijn verouderd. De visuele relatie met de stad en de haven loopt mank door de functies in het gebouw en de cruiseterminal achter het stationsgebouw. De site langsheen de Brandariskaai en de Slachthuiskaai wordt ingevuld met parkeerterreinen, stelplaatsen en een tramwasplaats en vormt een niet-stedelijke doorgang naar de wijk Hazegras. Op de kop van deze straat aan het stationsplein bakent het Brandarisgebouw het stationsplein af en bemmert de visuele relatie naar de Graaf de Smet de Naeyerbrug en het Maria Hendrikapark.

## 2.3 Juridisch en beleidsmatig kader

In Tabel 1 worden de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden opgelijst met de bespreking van de relevantie. De bespreking van deze randvoorwaarden komt bij de uitwerking van het ontheffingsdossier verder aan bod bij de disciplines waar deze op van toepassing zijn.

### Opmerking

- Verwijzing naar een decreet of besluit houdt impliciet een verwijzing in naar eventuele latere wijzigingen hieraan.
- Verwijzing naar een decreet houdt impliciet en voor zover niet reeds vermeld een verwijzing in naar de onderliggende uitvoeringsbesluiten.

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden**

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Algemeen</b>				
m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	18/12/02 (decreet) 10/12/04 (uitvoeringsbesluit)	Regelt de m.e.r.-procedure en geeft de categorieën van ingrepen waarvoor een milieueffectrapport moet worden opgemaakt	Ja	Project-MER mogelijk vereist, ontheffing in desbetreffend geval echter mogelijk mits gemotiveerd verzoek.
Plan-m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	27/04/07 (decreet) 12/10/07 (uitvoeringsbesluit)	Dit decreet (BS 20/06/07) vormt een wijziging op het m.e.r.-decreet en is sinds 01/12/07 in voege. Het regelt het toepassingsgebied, de inhoud en de procedure voor de opmaak van een plan-MER	Nee	
Gewesplan	KB 26/01/1976 en BVR 13/07/2001	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewesplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).	Ja	Het projectgebied is gelegen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut</li> <li>• Woongebied</li> <li>• Milieubelastende industrieën</li> </ul> <p>Grenzend aan het projectgebied liggen ook nog:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestaande waterwegen</li> <li>• parkgebieden</li> </ul>
Vlaamse Codex ruimtelijke ordening	1 september 2009	De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (een coördinatie van het decreet ruimtelijke ordening) voert veranderingen in op drie belangrijke punten: vergunningen, planologie en handhaving. Deze codex regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en vervangt hierbij het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996	Ja	Basis voor het ruimtelijk planingsstelsel op die bestuursniveaus, regelt de ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige verordeningen, stedenbouwkundige vergunningen, ... Het projectgebied en omgeving is bestemd als woongebied In de omgeving van de projectsite komt slechts 1 BPA voor (deelgebied station): 121b Hazegras
Decreet grond- en pandenbeleid	27/03/09, treedt in werking op 01/09/09	Het decreet grond- en pandenbeleid kan worden opgedeeld in twee grote blokken. Enerzijds zijn er maatregelen mbt het aanbod aan sociale woningen en anderzijds omvat het ontwerp van decreet fiscale stimuli om het aandeel aan verwaarloosde of verkrotte woningen te laten dalen.	Beperkt	

Stedenbouwkundige vergunning	Decreet van 18/05/99, hoofdstuk III, afdeling 1, artikel 99	Vergunning nodig voor uitvoeren van werken die gespecificeerd zijn in het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening	Ja	Een stedenbouwkundige vergunning is onder meer vereist voor het bouwen, op een grond een of meerdere vaste inrichtingen plaatsen, het reliëf van de bodem aanzienlijk wijzigen.
Besluit van de Vlaamse Regering van tot aanwijzing van de werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse bouwmeester	bvr 5/5/2000 b.s. 19/5/2000 + diverse wijzigingen	De Vlaamse Bouwmeester begeleidt de Vlaamse overheid in haar streven naar een goede en kwaliteitsvolle openbare architectuur. Openbare projecten moeten dan ook rekening houden met kwaliteitsbeleid zoals opgesteld door de Vlaamse Bouwmeester	Ja	De aanvrager dient de volgende aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, bedoeld in artikel 127, § 1 van het decreet, steeds voorafgaand te overleggen met de Vlaamse Bouwmeester: aanvragen tot nieuwbouw en herbouw van gebouwen met een vloeroppervlakte groter dan [10.000 m <sup>2</sup> ];
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	23/09/97 (BS 21 maart 1998) Herziening (BS: 21/04/2004) en 2009	Geeft een toekomstvisie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen (planhorizon loopt tot 2007, bij herziening 2009 tot 2012). Het RSV behandelt de structuurbepalende elementen op Vlaams niveau.	Ja	Binnen het RSV is Oostende geselecteerd als regionaal stedelijk gebied en vormt het tevens een poort met zijn haven, luchthaven en terminusstation. De spoorlijnen Brussel – Oostende en Oostende – Brugge – Kontrijk – Rijsel zijn geselecteerd als hoofdspoorweg voor personenvervoer.
Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende en plan-MER	15/05/2009	Verder invulling van het RSV; geeft inhoud aan het stedelijk gebied en stelt een afbakeningslijn van het stedelijk gebied voor.	Ja	Herontwikkeling van de stationsbuurt van Oostende is een deel van dit plan: De ruime omgeving van het station wordt herbestemd om de opgestarte herinrichting van de stationsomgeving te ondersteunen. Het gaat hier om een ontwikkeling van wonen, tweede verblijven en eventueel andere stedelijke activiteiten die perfect verzoenbaar zijn met de uitbouw van een gecombineerde ferry, cruisetterminal, treinstation en knooppunt bus- en tramlijnen. Ten zuiden van het station is nog plaats voor kantoren, dienstverlening, woongelegenheden en socio-culturele functies.  Het plan-MER voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende beoordeelde reeds de geplande bestemmingen als het stationsproject zelf als significant gunstig.  Uit de synthese van de effecten kwam in het plan-MER voor afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende het volgende naar voor:
				"DEELGEBIED 7: STATIONSOMGEVING



				<p>De voorgestelde alternatieven worden allen globaal significant gunstig beoordeeld.</p> <p>Voor deelzone 1 dienen zich twee, nauwelijks te onderscheiden, (bestemmings)alternatieven aan: stedelijk woongebied enerzijds, en multifunctioneel gebied anderzijds. We hebben de bestemmingen respectievelijk geïnterpreteerd als respectievelijk 'nadruk op de woonfunctie' en 'nadruk op andere stedelijke functies'. Onderling vergeleken scoort alternatief 2 iets beter omdat dergelijke ontwikkeling optimaal aansluiten op de potenties van het gebied.</p> <p>Een aandachtspunt is de mogelijke bijkomende parkeerdruk in de omgeving ten gevolge van ontwikkeling op de site. Aangezien oplossingen voor dit probleem te kaderen zijn in het gemeentelijk parkeerbeleid (bewoners, bezoekers, klanten), zoals het voorzien van voldoende parkeerplaatsen, worden hieromtrent geen milderende maatregelen in functie van het gewestelijk RUP geformuleerd.</p> <p>Vertaling van de milderende maatregelen naar het RUP.</p> <p><i>Vereiste vertalingen in het RUP</i></p> <p>Nihil</p> <p><i>Wenselijke bijkomende vertalingen in het RUP</i></p> <p>Het is wenselijk dat inde stedenbouwkundige voorschriften meer de nadruk op andere stedelijke functies wordt gelegd, naast wonen. Dit is evenwel slechts een nuanceverschil t.g.v. onze eigen interpretatie van de bepaling 'aan het wonen verwante voorzieningen'. Desgevallend kan ook verduidelijking in de toelichting volstaan, waarbij wordt aangegeven dat 'aan het wonen verwante voorzieningen' niet noodzakelijkerwijze beperkingen inhouden voor andere stedelijke functies qua aantal, schaal en dynamiek, voor zover hierdoor het functioneren van deze stedelijke omgeving niet wordt gehypothetheerd.</p> <p>Een bijzonder aandachtspunt is het mogelijk houden van werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor het beveiligen van bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen."</p>
<p>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen</p>	<p>06/03/2002</p>	<p>Het PRS behandelt de structuurbepalende elementen op provinciaal niveau.</p>	<p>Ja</p>	<p>Gewenste Ruimtelijke Structuur is richtinggevend op provinciaal niveau.</p> <p>In de buurt van het project zijn volgende wegen geselecteerd als secundaire weg categorie I: N34 – N34g</p>
<p>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oostende</p>	<p>06/06/2006</p>	<p>Het GRS behandelt de structuurbepalende elementen op gemeentelijk niveau.</p>	<p>Ja</p>	<p>Oostende wil de leefbaarheid en de kwaliteit van de woon- en werkomgeving verbeteren en zijn aantrekkingskracht in de regio versterken. De Stad wil de woningvoorraad herwaarderen en verruimen.</p>

<p>Decreet milieuvergunningen Vlaem I en II</p>	<p>Decreet: 28 juni 1985 Besluit Vlaamse regering: 01 september 1991 (Vlaem I) 01 augustus 1995 (Vlaem II)</p>	<p>Omvat het Vlaamse reglement betreffende de milieuvergunning. Vlaem I behandelt de procedures voor meldingen en milieuvergunningsaanvragen. De hinderlijke inrichtingen worden in Vlaem I ingedeeld in een aantal 'rubrieken'. In Vlaem II worden de algemene en sectorale voorwaarden beschreven, gekoppeld aan de vergunning tot exploitatie van een hinderlijke inrichting. Daarnaast bevat dit besluit milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem.</p>	<p>Beperkt</p>	<p>assen en knooppunten herstructureren, de stad verkeersleefbaar maken en sportvoorzieningen bundelen zowel in de open lucht als overdekt. Ook het publieke karakter en de samenhang van de openbare ruimte die de buitenwijken flankeren, moeten worden versterkt. Het zijn doelstellingen die we terugvinden in het GRS.</p>
<p>Provinciaal milieubeleidsplan 2005-2009</p>	<p>18/12/2008</p>	<p>Geeft in grote lijnen aan wat het provinciebestuur wil bereiken op het vlak van leefmilieu, hoe ze dat willen doen, wat daarbij belangrijk is en met welke middelen</p>	<p>Nee</p>	
<p>Gemeentelijke milieuconvenant Oostende</p>	<p>december 2001</p>	<p>De overeenkomst bevat de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● de gemeentelijke milieubeleidsplanning ondersteunen;</li> <li>● een stimulans bieden om een duurzaam lokaal milieubeleid op te zetten;</li> <li>● voorzien in de verdere uitbouw van de eerste lijns-milieuzorg;</li> <li>● de milieudeskundigheid op gemeentelijk vlak consolideren of verhogen;</li> <li>● de participatie van de bevolking aan het gemeentelijk milieubeleid bevorderen.</li> </ul>	<p>Ja</p>	<p><b>Artikel 4.2</b> Door het ondertekenen van deze overeenkomst verbindt de gemeente zich er ook toe de volgende beginselen van duurzaam milieubeleid te respecteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● het voorkomingsbeginsel of beginsel van preventief handelen: milieuschade moet worden voorkomen;</li> <li>● het verzorgingsbeginsel: ernstige aanwijzingen zijn voldoende om een mogelijk probleem aan te pakken, zonder dat wetenschappelijke consensus over het oorzakelijk verband tussen verontreiniging en effect nodig is;</li> <li>● de voorkeur voor brongerichte maatregelen: het probleem wordt aan de bron aangepakt;</li> <li>● het stand-still-principe: de bestaande kwaliteit blijft minimaal behouden;</li> <li>● het beginsel van 'de vervuiler betaalt': wie schade of verstoring veroorzaakt, moet ook instaan voor de (kosten van de) opruiming of hersteloperatie.</li> </ul>

Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 2)

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Geluid</b>				
Europese Richtlijn 2002/49/EG en omzetting in een besluit van de Vlaamse Regering	Besluit Vlaamse regering: 01 juni 1995 (en wijzigingen)	De Europese Richtlijn werd omgezet via het besluit van de Vlaamse Regering 'Algemene sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne'.	Beperkt	Deze regelgeving wordt meegenomen in de discipline geluid
Besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai	Besluit Vlaamse regering: 22 juli 2005	In dit besluit worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven. Daarnaast wordt een methodiek mbt beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd (opstellen geluidsbelastingskaart, vaststellen knelpunten, voorlichting en opmaak actieplan).	Ja	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid
Ontwerptekst verkeersgeluid	ontwerp: 1998	In 1998 heeft Aminor in samenspraak met AWV en een college van erkende MER-deskundigen in geluid en trillingen een ontwerptekst opgesteld voor wegverkeersgeluid. De bepalingen in de ontwerptekst zijn enkel van toepassing op het geluid voortgebracht door het wegverkeer op openbare wegen (gewestwegen, provinciale wegen) met een jaargemiddelde verkeersintensiteit (lv) van minstens 20.000 voertuigen pae (16 uurswaarde: 6 tot 22 h).	Beperkt	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid
Ontwerp KB 1991	ontwerp: 1991	In het Ontwerp Koninklijk Besluit tot vaststelling van grenswaarden voor lawaai binnenshuis en buitenshuis en van geluidsisolatie-eisen voor woningen uit 1991 worden richtwaarden en maximale waarden voorgesteld voor LAeq,T van wegverkeer.	Beperkt	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid

Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 3)

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Lucht</b>				
Kaderrichtlijn(96/62/EG) en dochterrichtlijn inzake luchtkwaliteit	Europese richtlijn: 27 september 1996	Vormt de basis voor het luchtbeleid binnen de Europese Unie. In de dochterrichtlijnen worden voor 13 luchtverontreinigende stoffen luchtkwaliteitsnormen opgelegd. Deze richtlijnen zijn omgezet in de Vlaamse II wetgeving.	Ja	Dit wordt meegenomen binnen de discipline lucht
Kyoto protocol	Verdrag: 1997	Protocol waarbij waarin verschillende industrielanden de verbintenis aangaan de uitstoot van broeikasgassen tussen 2008 en 2012 met gemiddeld 5 % te verminderen ten opzichte van 1990. De broeikasgassen die in het Protocol van Kyoto beschouwd worden, zijn koolstofdioxide, methaan, lachgas, HFK's, PFK's en SF6. Het Protocol van Kyoto is in werking getreden sinds 23/10/04.	Beperkt	Dit wordt meegenomen binnen de discipline lucht
Europese richtlijn 2001/81/EG het NEC-reductieprogramma	Europese richtlijn: 27 november 2001	De in 2010 te bereiken emissieplafonds (National Emission Ceilings, NEC), worden vermeld in Bijlage 1 van de NEC-richtlijn. Naast het voldoen aan deze emissieplafonds legt de richtlijn op dat de lidstaten een programma opstellen voor een geleidelijke vermindering van de nationale emissies van de betrokken stoffen (NOx, SO2, VOS en NH3). Op 12 december 2003 keurde de Vlaamse regering het reductieprogramma goed. Het programma legt de grote lijnen van het emissiereductiebeleid voor deze stoffen tot 2010 vast.	Beperkt	Dit wordt meegenomen binnen de discipline lucht

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 4)**

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Bodem</b>				
Bodemsaneringsdecreet, uitvoeringsbesluit en Vlarebo	22/02/95 (decreet) 05/03/96 (uitvoeringsbesluit)	Het decreet schept een wettelijk kader dat toelaat beslissingen inzake bodemsanering op systematische wijze te nemen	Ja	Voor zover nu bekend zijn er geen verdachte gronden in het projectgebied aanwezig. Voor grondverzet van meer dan 250 m <sup>3</sup> , ook van niet-verdachte gronden, moet een technisch verslag en bodembeheerrapport worden opgemaakt, zelfs indien de uitgegraven grond wordt toegepast binnen dezelfde kadastrale werkzone of op de eigendom van de eigenaars van de uitgegraven grond.
Decreet betreffende de bodemsanering en bodembescherming, Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en bodembescherming	27/10/06 (decreet) 14/12/07 (Vlaamse Reglement)	Het nieuw bodemdecreet is in werking sinds 01/06/08 en vervangt het vroegere bodemsaneringsdecreet.	Ja	In het nieuwe decreet zijn de fundamentele principes uit het oorspronkelijke bodemsaneringsdecreet behouden. Een aantal wijzigingen situeren zich op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• saneringsplicht en overdracht van gronden: er wordt een duidelijke definitie gegeven van de saneringsplichtige, het begrip overdracht van gronden werd gewijzigd</li> <li>• bodemonderzoek- en sanering: de procedures werden gewijzigd ivv een efficiënter proces en afstemming met het (her)ontwikkelen van een grond.</li> </ul> Bij de werkzaamheden komt grond vrij. Deze dient als afvalstof te worden beschouwd en kan enkel als aan de voorwaarden van Vlarea is voldaan gebruikt worden als secundaire grondstof (hergebruik als bodem). Bij aanvoer moet de aangevoerde bodem voldoen aan de specifieke voorschriften (attest) (zie ook Vlarebo).

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 5)**

	<b>Data</b>	<b>Inhoudelijk</b>	<b>Relevant</b>	<b>Bespreking relevantie</b>
Afvalstoffendecreet en Vlarea	02/07/81 17/12/04	Regelgeving met betrekking tot het achterlaten, opslaan, verwijderen en beheren van afval	Ja	Het gebruik van uitgegraven bodem als bouwstof kan alleen binnen de realisatie van een werk. Hiervoor moet een technisch verslag en een bodembeheerrapport opgemaakt worden als de uitgegraven bodem afkomstig is van een verdachte grond of als de toe te passen hoeveelheid uitgegraven bodem afkomstig van een niet verdachte grond meer dan 250 m <sup>3</sup> bedraagt. Uit het technisch verslag en bodembeheerrapport moet blijken dat de uitgegraven bodem voldoet aan de voorwaarden voor het beoogde gebruik. Voor het gebruik van uitgegraven bodem in of als bouwstof gelden de voorwaarden inzake samenstelling en gebruik voor het gebruik van afvalstoffen als secundaire grondstof in of als bouwstof, vermeld in onderafdeling 4.2.2.1 van het Vlarea. De specifieke toepassingen en de aanvullende voorwaarden, bedoeld in onderafdeling 4.2.2.2 van het Vlarea, worden uitdrukkelijk in het bodembeheerrapport vermeld. Bij aanvoer moet de aangevoerde bodem voldoen aan de specifieke voorschriften (attest).
Delfstoffendecreet en uitvoeringsbesluit	04/04/03	Streeft naar een beter beheer van de oppervlaktedelfstoffen en wil minstens de effectieve ontginning mogelijk maken. De nodige instrumenten worden in het decreet voorzien	Nee	
Mestdecreet (Decreet houdende de bescherming van water tegen de verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen)	22/12/06	Hebben tot doel om het leefmilieu te beschermen tegen verontreinigingen van meststoffen	Nee	
Beheerovereenkomsten	10/11/00	Ministerieel besluit dat beheerovereenkomsten op een landbouwbedrijf regelt	Nee	

Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 6)

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Grondwater en oppervlaktewater</b>				
Grondwaterbescherming (grondwaterdecreet)	24/01/84, gewijzigd bij decreten van 12/12/90 en 20/12/96	Regelt de bescherming van het grondwater tegen verontreiniging. Het omvat onder meer de reglementering betreffende de grondwaterwinning, alsook bepaalt het de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningen	Ja	Voor realisatie van de gebouwencomplexen kan bemaling noodzakelijk zijn. Bij de bemaling dienen voldoende voorzorgen te worden genomen zodat de grondwaterafval niet structureel wordt verstoord.
Wet op de onbevaarbare waterlopen	28/12/67	Deelt de waterlopen in verschillende categorieën, geeft aan wie er bevoegd is voor het beheer alsook bepalingen naar beheer en onderhoud toe	Ja	Er wordt een overzicht gegeven van de verschillende waterlopen bij de discipline water. Binnen en in de nabije omgeving van het projectgebied zijn geen onbevaarbare waterlopen gelegen
Wet op de bevaarbare waterlopen	05/10/92	Duidt onder meer aan welke waterlopen als bevaarbare waterlopen worden beschouwd	Ja	Er wordt een overzicht gegeven van de bevaarbare waterlopen nabij het projectgebied in de discipline water
Regelgeving inzake Wateringen	05/07/56	Regelt de bevoegdheid van de wateringen met als doel in te staan voor de permanente afwatering van lagergelegende gronden. Oorspronkelijk was dit voornamelijk in functie van landbouw, maar sedert het decreet integraal waterbeleid is de taak van de wateringen meer multifunctioneel.	Nee	
Regelgeving inzake Polders	03/06/57	Regelt de bevoegdheid van de polders met als doel om het binnendijkse land te behoeden voor overstromingen door de zee, en het instellen van een optimaal peil in functie van het multifunctioneel gebruik van de gronden (eerst gericht op landbouw, nu sedert het decreet integraal waterbeleid meer multifunctioneel)	Ja	Er zijn geen waterlopen in beheer door de Polder in het projectgebied gelegen. Het project zal voldoen aan de regels inzake integraal waterbeleid.

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 7)**

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
Decreet integraal waterbeleid (en Europese Kaderrichtlijn Water)	18/06/03 en aanvullingen	Legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese Kaderrichtlijn Water. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd - zoals de watertoets - die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt voortaan beschouwd per deelbekken	Ja	Het project is onderhevig aan de verplichting tot opmaak van een watertoets. Het ontheffingsdossier levert hierboe de nodige elementen.
Besluit houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.	Besluit Vlaamse regering: 01 oktober 2004	Dit besluit gaat uit van het principe dat hemelwater in eerste instantie dient hergebruikt te worden, in tweede instantie in de bodem infiltreert en in laatste instantie vertraagd wordt afgevoerd. Het besluit is ondermeer van toepassing op het bouwen of herbouwen van gebouwen vanaf 75 m <sup>2</sup> dakoppervlakte, uitbreidingen vanaf 50 m <sup>2</sup> dakoppervlakte en aanleg van verharde grondoppervlakttes vanaf 200 m <sup>2</sup> .	Ja	Voorzien van de nodige hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen bij het realiseren van bijkomende verharding en de aanleg van een gescheiden systeem van afvalwater en hemelwater.
Krachtlijnen voor een geïntegreerd rioleringsbeleid	23 maart 1999	Dit besluit regelt de voorwaarden en de verhoudingen waarin het Gewest bijdraagt bij de bouw en verbetering van openbare riolen. Tevens werden een aantal codes van goede praktijk (herwaardering van grachtenstelsels en hemelwaterputten en infiltratievoorzieningen) toegevoegd aan de bestaande codes	Ja	Vooral de codes van goede praktijk met betrekking tot te voorziene buffervolumes en infiltratiemogelijkheden zijn van belang.
Aanduiding kwetsbare zones water	14/06/02	Met dit besluit neemt de Vlaamse regering maatregelen tegen verontreiniging van meststoffen door VHA-zones aan te duiden waarbinnen beperkingen gelden voor de landbouwer die deze gronden gebruikt	Nee	
Waterkwaliteitsdoelstellingen	24/05/83 en aanvullingen	Met dit besluit werden door de Vlaamse regering de oppervlaktewateren aangeduid die bestemd zijn voor de productie van drinkwater, zwemwater, schelpdierwater en viswater. Voor deze oppervlaktewateren gelden de overeenkomstige milieudoelstellingen zoals bepaald in hoofdstuk 2.3 van titel II van Vlare	Ja	Het water van de Spuikom in Oostende wordt de bestemming schelpdierwater toegewezen. Het project heeft geen invloed op de Spuikom.



Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 8)

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
Regelgeving betreffende vrije vismigratie	26 april 1996 en 18 juli 2003 (BS 14 november 2003)	In de Beschikking van de Benelux Economische Unie (26 april 1996) en in het Decreet Integraal Waterbeleid wordt vooropgesteld dat in alle waterlopen van de hydrografische stroomgebieden van de Benelux vrije migratie van alle vissoorten mogelijk gemaakt wordt tegen begin 2010	Nee	
<b>Fauna en flora</b>				
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu	21/10/97 en aanvullingen	Heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstill principe en de zorgplicht. Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Art. 16, art. 26 bis en art. 36 ter leggen de opmaak van respectievelijk een natuurtoets, VEN-toets en passende beoordeling vast.	Nee	De ligging van VENgebieden buiten het projectgebied worden aangeduid op kaart in de discipline fauna en flora
Vlaamse en/of erkende natuurservaten	Art. 32 en 33 van natuurdecreet	Natuurgebieden die van belang zijn voor het behoud en ontwikkeling van de natuur of het natuurlijk milieu kunnen door de Vlaamse regering worden aangewezen of erkend als natuureservaat	Nee	
NATURA 2000 Speciale beschermingszones	Europese regelgeving die werd omgezet in Vlaamse wetgeving via het natuurdecreet	NATURA 2000 is het streven van Europa om een samenhangend Europees netwerk te vormen van gebieden en beschermingszones. Omvat speciale beschermingszones aangewezen in toepassing van de Europese Vogelrichtlijn 79/409/EEG (2 april 1979) en Habitatrichtlijn 94/43/EEG (21 mei 1992).	Nee	De ligging van speciale beschermingszones buiten het projectgebied worden aangeduid op kaart in de discipline fauna en flora
Bosdecreet	13/06/90	Regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen	Nee	
Bermdecreet	27/06/84	Doet aanbevelingen naar bermbeheer in functie van de bescherming van fauna en flora	Nee	

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 9)**

	<b>Data</b>	<b>Inhoudelijk</b>	<b>Relevant</b>	<b>Bespreking relevantie</b>
Jachtdereet	24/07/91 en aanvullingen	Regelt het verstandig gebruik van wildsoorten ten behoeve van de jacht	Nee	
Ramsargebieden	1971	De Conventie van Ramsar heeft tot doel de bescherming van waterrijke gebieden van internationaal belang.	Nee	De ligging van Ramsargebieden buiten het projectgebied worden aangeduid op kaart in de discipline fauna en flora
Beschermde dieren en planten	16/02/76 22/09/80	Regelgeving die bescherming regelt van dieren en planten en beperkingen inhoudt naar vervoer, plukken of vangen, ...	Nee	
Overeenkomst voor de bescherming van vleermuizen als uitvoersel van de Conventie van Bonn	Conventie werd door België ondertekend op 1 oktober 1990 en op 3 mei 2002 (BS 24 juli) door Vlaanderen bekrachtigd; trad in werking op 2 juni 2003	Bepaalt dat het opzettelijk vangen, houden of doden van vleermuizen verboden is. Tevens dienen sites te worden aangeduid en beschermd die belangrijk zijn voor instandhouding van deze dieren (zoals ook voorzien in de Europese Habitatrichtlijn 92/43/EEG (21 mei 1992)	Nee	
Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP) van de gemeente Gent		Kaderde in het milieuverdrag (overeenkomst tussen de Vlaamse en lokale overheden) en heeft als bedoeling om op gemeentelijk vlak het natuurbestand in kaart te brengen en het beleid te schetsen dat ervoor moet zorgen dat de natuur maximale overlevings- en ontplooiingskansen krijgt. Deze werden meestal vertaald in specifieke acties	Nee	

**Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 10)**

Data		Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
<b>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</b>				
Decreet tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten	03/03/76 en aanvullingen	De bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten wordt geregeld door de wet van 7 augustus 1931, aangevuld door het Decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten, met latere wijzigingen. Dit decreet regelt de bescherming, instandhouding, onderhoud en herstel van monumenten, stads- en dorpsgezichten	Ja	Binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie geeft een kaart de beschermde monumenten, landschappen en stads- en dorpsgezichten weer gelegen in en in de omgeving van het projectgebied. Hierop zal verder ingegaan worden bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.
Decreet betreffende de land-schapszorg	16/04/96 en aanvullingen	Regelt de bescherming van landschappen en de instandhouding, het herstel en het beheer van beschermde landschappen, ankerplaatsen en erfgoedlandschappen. Stelt maatregelen vast voor de bevordering van de algemene landschapszorg. Ankerplaatsen kunnen worden aangeduid bij besluit van de Vlaamse regering. Wanneer de bepalingen uit de ankerplaatsen worden opgenomen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen, spreekt men van erfgoedlandschappen.	Nee	In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied zijn geen ankerplaatsen of beschermde landschappen.
Landschapsatlas	15/06/01	De Landschapsatlas geeft een inventaris van de landschappelijke relictgebieden van Vlaanderen. Volgende soorten relicten worden onderscheiden: relictzones, ankerplaatsen, lijnrelicten, puntrelicten en zichten.	Beperkt	In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied is een deel van het kanaal Gent - Oostende een relevant lijnrelict. Er zijn geen relictzones, ankerplaatsen of puntrelicten aanwezig.
Regionaal landschap	Art. 54 van decreet op natuurbehoud	Betreft een gebied met landschappelijke waarde en waarvoor op initiatief van de Provincie een samenwerkingsverband tussen gemeenten wordt opgezet	Nee	
Decreet op het archeologisch patrimonium	30 juni 1993 en 28 februari 2003 (BS 24 maart 2003)	Regelt de bescherming van het archeologisch patrimonium. Vanaf 1 januari 2004 wordt het beheer en beleid van het onroerend erfgoed in Vlaanderen (zowel monumenten, landschappen als archeologie) waargenomen door de afdeling Monumenten en Landschappen	Ja	Maatregelen dienen te worden genomen om het archeologisch bodemarchief te beschermen of te onderzoeken. Hierop zal verder ingegaan worden bij discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Tabel 1: Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (vervolg 11)

	Data	Inhoudelijk	Relevant	Bespreking relevantie
Beheer open ruimte, ruilverkaveling, landinrichting en natuurinrichting	27 juni 1984	Heeft als doel de open ruimte zodanig in te richten dat alle facetten die in het gebied aanwezig zijn zich volwaardig kunnen ontwikkelen. VLM werd opgericht om deze taak tot landinrichting uit te voeren. Bij een ruilverkaveling ligt de hoofdaandacht op de landbouw, bij een natuurinrichting op het behoud van fauna en flora, steeds rekening houdend met het multifunctioneel buitengebied	Nee	
Conventie van Malta	16/01/1992	Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. 5.3 van dit verdrag stelt dat milieueffectrapportages en de daaruit voortvloeiende beslissingen ten volle rekening houden met archeologische vindplaatsen en hun context.</li> <li>• Art. 5.4 legt op om zorg te dragen, wanneer bestanddelen van het archeologische erfgoed zijn gevonden gedurende bouwwerkzaamheden.</li> <li>• In artikel 6.2. wordt bepaald passende maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat bij grote particuliere of openbare ontwikkelingsprojecten de totale kosten van eventuele noodzakelijk daarmee verbond houdende archeologische verrichtingen worden gedekt door gelden afkomstig uit de overheid- of privésector, al naargelang. Op de begroting voor deze projecten dient eveneens een post opgenomen te worden voor voorafgaande archeologische studies en onderzoeken, voor beknopte wetenschappelijke verslagen, alsmede voor de volledige publicatie en registratie van de bevindingen.</li> </ul>	Ja	Maatregelen dienen te worden genomen om het archeologisch bodemarchief te beschermen of te onderzoeken. Hierop zal verder ingegaan worden bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.
Inventaris van het bouwkundig erfgoed		De inventaris van het bouwkundig erfgoed ('Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen. Inventaris van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen') vormt een gebiedsdekkend overzicht van het bestaande bouwkundige erfgoed – zowel beschermd als niet-beschermd – in Vlaanderen. Actueel wordt de vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed voorbereid. Deze vaststelling leidt tot een wettelijke erkenning van de objecten die opgenomen zijn.	Ja	Binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie wordt de relevantie nagegaan.



## 3 Verantwoording en doelstelling

### 3.1 Aanleiding tot de opmaak van het project

De doelstelling van de infrastructurele ingreep in het station en omgeving is de functie van het station te optimaliseren en de functie van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt te versterken. Op deze wijze wordt een openbaar vervoersknooppunt aangeboden die een duurzame mobiliteitsontwikkeling in het stedelijk gebied Oostende draagt. Dit kadert in een masterplan voor de ruime omgeving van het stationsgebied waardoor voor deze omgeving ruimtelijke kwaliteiten worden gerealiseerd: het clusteren van het parkeren vrijwaart de wijk van zoekend parkeerverkeer, het openbaar domein wordt geherwaardeerd, de stelplaats van de Lijn wordt geherlocaliseerd waardoor ruimte vrijkomt voor stedelijke ontwikkeling in de stationsomgeving.

### 3.2 Ruimtelijke concepten en principes van het stationsproject

De stad plant samen met de NMBS-holding, Infrabel en De Lijn grootse werken.

Het stationsplein werd vroeger al heraangelegd en ontdaan van parkeren en fungeert nu als evenementenplein.

In het project wordt het stationsgebouw opengebroken, gerenoveerd en ontdaan van alle ballast en overvloedige elementen die later werden bijgebouwd. Het zal nauwer aansluiten bij zowel het stationsplein als de perrons.

Het eigenlijke stationsgebouw wordt een open hal, een deel van het stationsplein met zicht naar de haven. Evenementen en festiviteiten zoals 'Theater aan zee' en andere krijgen een volwaardig onderkomen.

Voor cruiseschepen die aankomen, ontstaat een echte poort tot de stad. Het buffet wordt verplaatst naar de verdieping zodat een grote openheid wordt gegarandeerd. De Koninklijke loge wordt een koffiebar.

Met het creëren van een betere relatie tussen het stationsplein en het Maria Hendrikapark en het kwalitatief vorm geven aan een betere aanblik van de noordzijde van de wijk, wordt de wijk Hazegras straks een belangrijk deel van de stad.



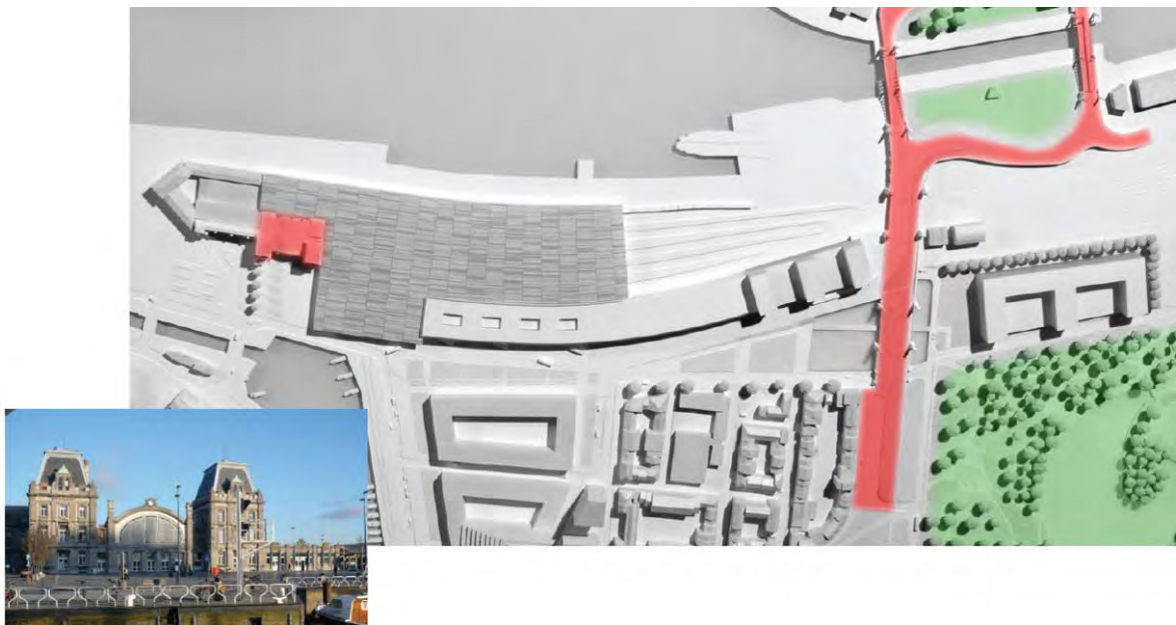
*Nieuw gevelfront als afwerking voor de stationssite*

## Van het station NMBS en het busstation van De Lijn naar één groot intermodaal knooppunt

Het treinstation van de NMBS wordt vandaag gekenmerkt door het stationsgebouw, het bus- en tramstation worden gekenmerkt door het Brandarisgebouw. Beide openbare vervoersfuncties werken quasi autonoom. De bovengrondse fietsparking en de parkeerzone van de NMBS creëren bovendien een barrière.

Het project voorziet dat alle openbare vervoersfuncties en bijhorende faciliteiten onder één grote luifel komen. De trein komt naast de tram en daarnaast de bus. De kop van de sporen wordt diagonaal getrokken zodat alle perrons allemaal in één lijn komen te liggen en een beter overzicht ontstaat voor de gebruiker. Bovendien ontstaat een vlotte aansluiting op het tram- en busstation. In het midden van de perrons komt een passerelle die de verschillende functies verbinden.

Trein en tram behouden wel hun eigen identiteit waardoor de verstaanbaarheid voor de gebruiker groter wordt. De treinperrons komen onder een transparante luifel, het tramstation onder het parkeergebouw en de bureaus.



*Het station wordt opgespannen tussen het oud stationsgebouw en de 'de Graaf de Smet de Naeyer – brug'*

### Fietsen in een vide onder het maaiveld

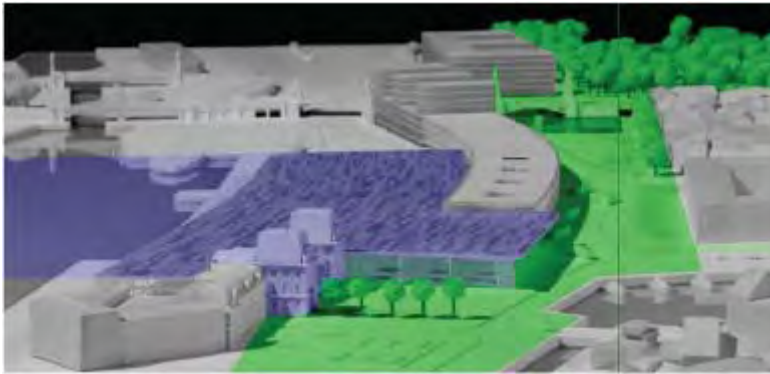
De fietsparking kent op vandaag een geprivilegieerde ligging, maar vormt een barrière in de relatie tussen het station en het stationsplein. Daarom werd besloten om een vide te creëren onder het maaiveld, zodat de fietsparking wel open is en men als het ware ook als enige dak de luifel heeft, maar dat dit toch geen visuele barrière vormt.

De toegang naar de fietsparking gebeurt via een hellend vlak en een brede trap.

### Een parkeergebouw maakt plaats voor kwalitatieve open ruimte

Om de bestaande en verspreid gelegen parkeerplaatsen te bundelen en het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren (uitgaande van het stand-still-principe), werd beslist om een parkeergebouw te creëren van 700 parkeerplaatsen. Dit gebouw komt in een vloeiende lijn te liggen achter het tramstation en de stedelijke ontwikkeling. Om de wijk te vrijwaren van de verkeerslast, wordt een nieuwe doorgang gecreëerd onder de de Graaf de Smet de Naeyerbrug, zodat het verkeer vanaf de Konterdamkaai de parkeergarage binnenrijdt. Hierbij worden twee

bogen in het massieve gedeelte van de brug tussen de boogbrug en de spoorwegbrug geopend.



40000m<sup>2</sup> extra openbare ruimte verbindt Stationsplein met het Maria Hendrikapark en integreert de brug als grote tribune

### De stad eindigt niet meer aan het stationsplein: doortrekking tot aan het Maria Hendrikapark

Door het verplaatsen van de stelplaats naar het havengebied, het verleggen van het tramstation tot tegen de treinperrons en het comprimeren van het parkeren in een parkeergebouw kan het Brandarisgebouw van De Lijn afgebroken worden. Hierdoor wordt het vernieuwde Maria Hendrikapark verbonden met het stationsplein. De stad eindigt niet meer aan het stationsplein, maar aan het Maria Hendrikapark. De stelplaats zal verhuizen uit de buurt, de keerlus van de tram verdwijnt uit de wijk Hazegras.

### OPENBARE RUIMTE

Het Maria Hendrikapark komt dichterbij de stad en via een grote stedelijke tuin wordt ze gerelateerd aan het stationsplein en het Sint Petrus- en Paulusplein. Er ontstaat een aaneenschakeling van pleinen en tuinen, waar de de Graaf de Smet de Naeyerbrug opnieuw een belangrijke



rol speelt, niet als parking, maar als tribune naar de stad en het park.

Het project is beperkt tot de grenzen van het projectgebied, maar zal door zijn (openbaar) vervoersfunctie wel enig (positief) effect op de omgeving hebben. Er is tijdens het ontwerpproces zeer veel aandacht aan mobiliteit besteed, en men wil met de herinrichting van dit gebied inspelen op de mogelijkheden van deze centrale plek als vervoersknooppunt.

### Van industriële naar stedelijke gevel

Het opentrekken van de Brandariskaai en de Slachthuiskaai is niet voldoende om een stedelijke omgeving te krijgen. Aan de kant van het station wordt daarom een stedelijke gevel ontwikkeld:

- Tegenaan het stationsplein wordt het tramstationsgebouw opgericht met ruimte voor de trams, een verdieping parkeren en een verdieping met bureaus.
- Daarnaast een parkeergebouw en tegenaan de brug een kantoorgebouw met op de gelijkvloerse verdieping (geeft uit op de Goedewindhelling) handelsactiviteiten, eventueel een pendelcrèche etc.) .
- Achter de de Graaf de Smet de Naeyerbrug komt een stedelijke ontwikkeling met bureaus op het maaiveld en woongelegenheden met zicht op het park.

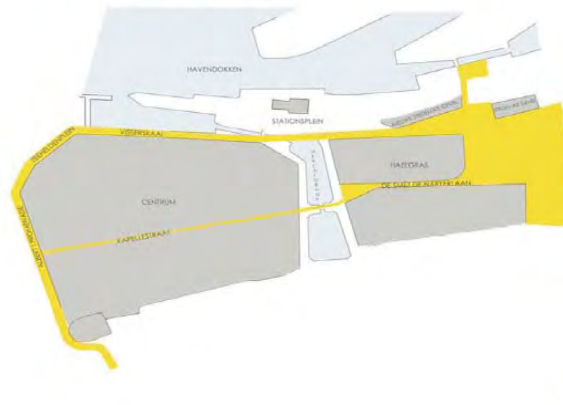


De openbare ruimte die gecreëerd wordt van aan het stationsplein tot in het park, zal bestaan uit een tapijt van groene grasvlakken en waterpartijen. De grote waterpartij concentreert zich rond en onder de de Graaf de Smet de Naeyerbrug, waarmee de functie van kanaalbrug opnieuw tot zijn recht komt. De de Graaf de Smet de Naeyerbrug zelf wordt volledig gerenoveerd en het parkeren op de brug maakt plaats voor een groen tapijt. De relatie tussen de lager gelegen groen- en waterpartijen wordt gemaakt door zittrappen. De Goedewindhelling wordt verbreed en toegankelijk voor het publiek. De fietsers die van de Oosteroever en de Vuurtorenwijk komen, fietsen mee met de tram de helling af naar het station en het centrum.



### PERSPECTIEF

Er wordt een nieuw gevelfront gecreëerd voor de Slachthuiskaai en de Brandariskaai. Door het weghalen van de stelplaats en het Lijngebouw ontstaat een nieuwe openbare ruimte.



### PROMENADE

Het opentrekken van de Slachthuiskaai en de Brandariskaai opent een wandelboulevard die loopt van het Kursaal over de Albert I-promenade, langsheen het station tot het park.

## 4 Projectbeschrijving

### 4.1 Inleiding

Het stationsproject Oostende bestaat, binnen het geheel van het masterplan, uit volgende deelprojecten:

- de ontwikkeling van het NMBS-station en het bus- en tramstation tot multimodaal vervoersknooppunt, inclusief de bundeling van parkeervoorzieningen;
- de realisatie van nieuwe gebouwen voor bestaande en nieuwe stedelijke functies (kantoren, horeca en wonen);
- de heraanleg van het openbaar domein;
- de herlocalisatie van de stelplaats van de Lijn.

Op deze wijze wordt een openbaar vervoersknooppunt aangeboden die een duurzame mobiliteitsontwikkeling in het stedelijk gebied Oostende draagt. Dit kadert in een masterplan voor de ruime omgeving van het stationsgebied waardoor voor deze omgeving ruimtelijke kwaliteiten worden gerealiseerd: het clusteren van het parkeren vrijwaart de wijk van zoekend parkeerverkeer, het openbaar domein wordt geherwaardeerd, de stelplaats van de Lijn wordt geherlocaliseerd waardoor ruimte vrijkomt voor stedelijke ontwikkeling in de stationsomgeving.



## 4.2 Multimodaal openbaar vervoersstation

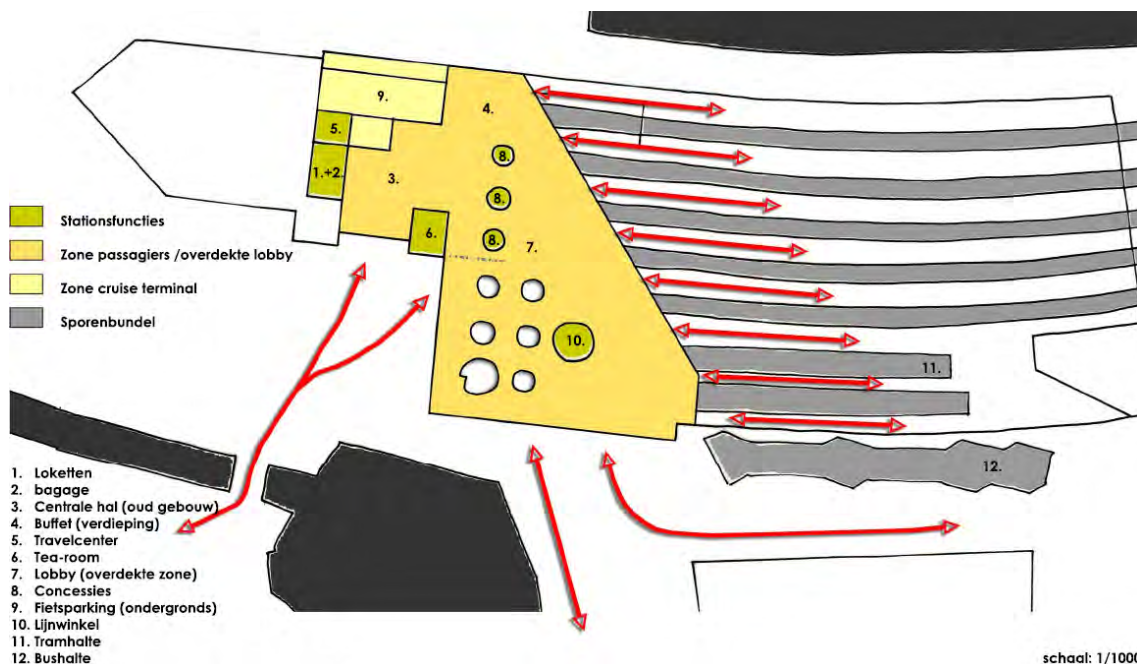
Er wordt sterk geïnvesteerd in de optimalisatie van het station tot een multimodaal openbaar vervoersstation met drempelloze overgang tussen trein, tram, bus, fiets, voetganger en auto. De overgang tussen de verschillende transportmodi wordt visueel en fysisch vereenvoudigd. De kop van trein-, tram- en bushaltes komen op een lijn, wat het overzicht bevordert. In het midden van de sporen komt nog een extra passerelle die alle transportmodi verbindt.

Het station wordt zo aangelegd dat er voor de voetganger en fietser een heel comfortabele en efficiënte toegang ontstaat. Alles wordt dus in het werk gezet om zoveel mogelijk mensen te stimuleren de overstap te doen naar de fiets, de bus, de tram, de trein en minder gebruik te maken van de auto.

Deze ingrepen worden in de volgende figuren geïllustreerd.



Bestaande toestand Openbaar vervoer



schaal: 1/1000

Nieuw voorstel functioneren Openbaar vervoer

Om de opvang van langere treinstellen mogelijk te maken worden de sporen verlengd. Ze worden diagonaal geplaatst zodat de overgang tussen trein/tram/bus visueel duidelijk en overzichtelijk wordt.

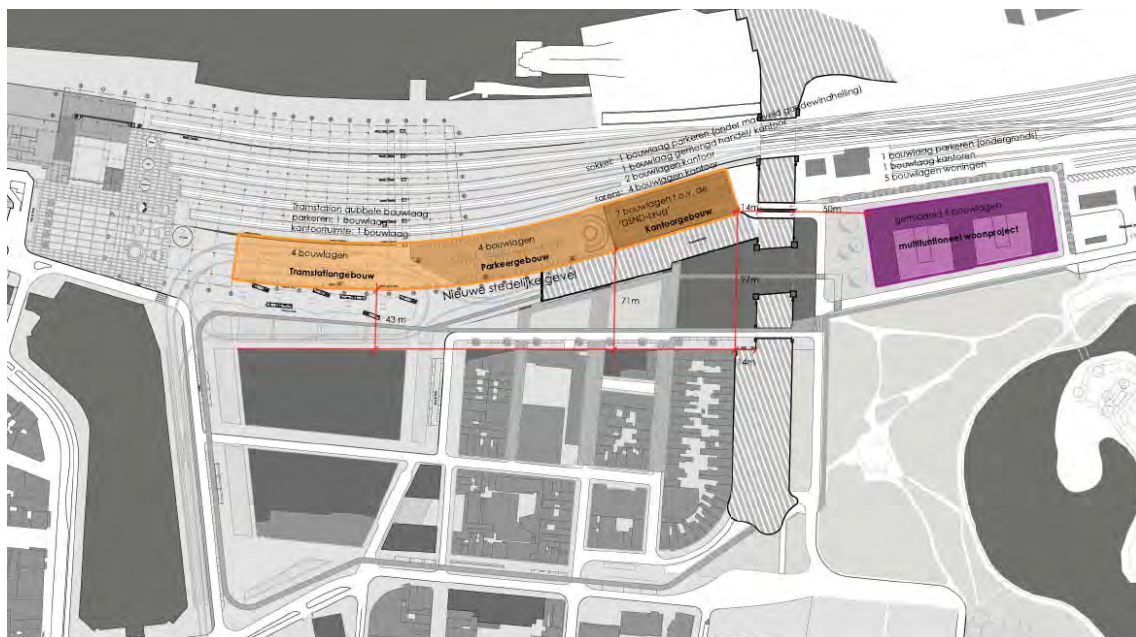
De precieze vorm, de detaillering van de luifel en de aansluiting ervan met het oude stationsgebouw (o.a. wat betreft de zijgevel), wordt in overleg met het departement Onroerend Erfgoed verder uitgewerkt.

Bij de herinrichting worden ook de bestaande parkeerplaatsen herschikt. Deze worden gebundeld in parkeergebouwen (zie 4.3). Vanuit het stand still – principe, zoals goedgekeurd in het gemeentelijk mobiliteitsplan, worden er niet meer “rotatieparkeerplaatsen” voorzien dan deze die op vandaag beschikbaar zijn. Het huidige aanbod voldoet en er wordt prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer (tram en bus) in het kader van het voor- en natransport.

### 4.3 Nieuwe gebouwen in de stationsomgeving

In de stationsomgeving komen ook een aantal nieuwe gebouwen terecht voor bestaande en nieuwe stedelijke functies.

Aansluitend bij het station worden drie naast elkaar liggende langwerpige gebouwen opgericht: **een tramstationsgebouw, een parkeergebouw en een kantoorgebouw**. Aan de overzijde van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug wordt een gebouw voor **een multifunctioneel woonproject** opgericht.



#### 4.3.1 Tramstationsgebouw

Dit gebouw is over de gehele lengte 33 m diep en is 125 m lang, het gedeelte parkeergebouw is 135 m lang. Het geheel wordt 4 bouwlagen hoog, waarvan er een dubbele bouwlagen benut wordt voor het tramstation. Het staat op een afstand van ongeveer 42 m t.o.v. de gevels aan de Brandariskaai.

Het tramhaltegebouw heeft een terreinoppervlakte van 4.125 m<sup>2</sup>. Op dit terrein worden 4 bouwlagen voorzien. In de onderste bouwlagen wordt het tramstation georganiseerd. In dit gebouw

worden ook de bestaande kantoren van de NMBS overgebracht. Op vandaag bestaan deze uit 800 m<sup>2</sup> kantoren. In het nieuwe gebouw zal de kantooroppervlakte ongeveer 4.000 m<sup>2</sup> bedragen. Het personeel van NMBS gebruikt momenteel 214 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor de NMBS worden geherlocaliseerd in het parkeergebouw.

#### 4.3.2 Parkeergebouw

Het parkeergebouw sluit aan op het tramstationsgebouw en is 135 m lang. Het parkeergebouw heeft 4.455 m<sup>2</sup> terreinoppervlakte, waar 4 bouwlagen voorzien worden. In dit gebouw (en 1 laag in het tramhaltegebouw) worden 700 parkeerplaatsen georganiseerd voor de stationsgebruikers en deels voor de kantoren van de NMBS<sup>1</sup>. De abonnementenparking die op vandaag bestaat (maar te klein is) wordt hierin geïntegreerd. Het aanbod wordt voor deze abonnementengebruikers groter en met een aantrekkelijke prijs voor deze gebruikers.

Het gebouw staat op een afstand van ongeveer 70 m t.o.v. de gevels aan de Slachthuiskaai. Dit gebouw vormt samen met aanpalende gebouwen een nieuwe stedelijke gevel in deze omgeving.

#### 4.3.3 Kantoorgebouw

Dit gebouw ligt in het verlengde van het parkeergebouw en zal als kantoorgebouw ingezet worden. Voor de kantoren in dit gebouw worden ongeveer 145 parkeerplaatsen voorzien. Het doel en de kracht is hier om kantoorruimte aan te bieden vlakbij het stadscentrum (eten, winkelen, diensten), vlakbij het Maria Hendrikapark (lunch en ontspanning) en kantoren die bovendien voorzien zijn van een uitstekend openbaar vervoersknooppunt. Het is daarom absoluut de bedoeling bedrijven, scholen of andere functies aan te trekken die inspelen op deze filosofie en niet op het woon- werkverkeer of werk- werkverkeer per auto. In het geval van een school zal het aantal parkeerplaatsen dalen en voor een deel vervangen kunnen worden in kortparkeerplaatsen of een Kiss&Ride zone.

De beperkte en lokaal georiënteerde commerciële functie op de gelijkvloers zal hoofdzakelijk pendelaars en bewoners uit de buurt aantrekken. Een andere mogelijkheid is de lokalisatie van pendelcrèche, waar ouders die met de trein naar het werk gaan hun auto in de parking kunnen achterlaten en kind naar de crèche brengen voor ze naar het werk vertrekken.

Het gebouw is 33 meter diep en ongeveer 93 m lang. Volgens het stadsontwerp wordt een sokkel voorzien van 3 bouwlagen + 1 parkeerlaag voor eigen gebruik, wat in totaal ongeveer overeenkomt met de hoogte van het parkeergebouw. Hierboven wordt een ritme van minitoren van telkens 4 bouwlagen voorzien.

De totale hoogte komt hierdoor op 7 bouwlagen boven het maaiveldniveau van de Goedewindhelling. Dit komt overeen met de gemiddelde bouwhoogte in de de Graaf de Smet de Naeyerlaan en in de omgeving Hazegras.

Het kantoorgebouw ligt 70 à 100 meter van de bebouwing van de Slachthuiskaai en respecteert een afstand van 15m ten opzichte van de rand van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug, waardoor het perspectief van de brug verder wordt bevestigd.

Het bouwvolume zoals getekend in het stadsontwerp is geen definitief ontwerp, maar zal dienen als referentiekader voor de beoordeling van het toekomstig project. Dit project zou voornamelijk afgetoetst worden op haar integratie met de nieuwe stedelijke gevel van het station, gevormd door het parkeergebouw en het tramstationsgebouw, en in haar relatie tot de brug.

*Zie plan onder 4.3, met aanduiding afstand kantoorgebouw en multifunctioneel woonproject ten opzichte van de bebouwing slachthuiskaai en ten opzichte van de brug.*

<sup>1</sup> Het is op heden nog niet gekend hoeveel parkeerplaatsen zullen worden ingenomen voor het personeel van de NMBS en hoeveel parkeerplaatsen effectief als rotatieparking zullen worden ingezet.

Het kantoorgebouw heeft een terreinoppervlakte van 3.070 m<sup>2</sup>, waar 1 parkeerlaag (op niveau Goedewindhelling), 3 volledige bouwlagen en 4 bouwlagen in 'minitoren' worden voorzien. De totale vloeroppervlakte is ongeveer 15.000 m<sup>2</sup>. Het betreft hier een herschikking van bestaande kantoren en een aantal nieuwe. Zo wordt het bestaande callcenter van ongeveer 1.700 m<sup>2</sup> in deze zone opgenomen.

Er worden 145 parkeerplaatsen voorzien voor de kantoorgebruikers (ongeveer 1 parkeerplaats per 100m<sup>2</sup>), waarbij gelet wordt op de strategische ligging nabij het station en bij de invulling van deze kantoren uitgekeken wordt naar bedrijven die optimaal van dit openbaar vervoer gebruik zullen maken.

Deze parkeerplaatsen voldoen aan de strenge normen volgens de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' (mindervaliden, fietsen...).

Dit kantoorgebouw heeft een sokkel die kan ingericht worden met kantoren, handel en horeca afhankelijk van de vraag. Deze functies zijn gericht op de bovenliggende kantoren, de wijk en het station. Hiervoor wordt dus geen extra verkeersgeneratie verwacht.

#### 4.3.4 Multifunctioneel woonproject

Het **multifunctionele wooncomplex**, gelegen ten oosten van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug heeft een terreinoppervlakte van 7.670 m<sup>2</sup> waarop 6 bouwlagen worden voorzien. Hierin worden 190 woongelegenheden georganiseerd (gespreid over 5 bouwlagen) en 1 laag kantoren (op de gelijkvloerse verdieping). Ondergronds komt een parkeerlaag met plaats voor ongeveer 298 auto's: 228 parkeerplaatsen (1,2 per woning) en ongeveer 70 parkeerplaatsen voor de kantoorfuncties (of ongeveer 1 parkeerplaats per 100m<sup>2</sup>).

Bij serviceflats of tweede verblijven zal het aantal parkeerplaatsen drastisch kunnen dalen. Deze doelgroepen maken immers optimaal gebruik van het openbaar vervoer. De tweede verblijven hebben ook een tegengesteld rijgedrag aan de kantoorgebruikers (weekends, vakanties...). Parkeerplaatsen kunnen in dit geval dus voor een groot deel dubbel gebruikt worden. Deze parkeerplaats voldoet aan de strenge normen volgens de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' (mindervaliden, fietsen, buggy's...).

Het bouwvolume dat hier uitgedacht werd streeft een eenheid na met de stedelijke gevel stationsproject vóór de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. Er wordt een lager bouwvolume voorzien dan voor het kantoorgebouw. Het aantal bouwlagen is hier voorgesteld op 6.

De NMBS loodsen waarvan de dichtste gevel op 25 m ligt ten opzichte van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug wordt afgebroken en het nieuwe bouwproject komt op minimum 50 m te liggen ten opzichte van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. Hierdoor krijgt de de Graaf de Smet de Naeyerbrug opnieuw meer ademruimte en wordt de relatie tussen de Brandariskaai en Slachthuiskaai met het achterliggende park visueel en fysisch opengetrokken voor voetgangers en fietsers.

Het gebouw richt en opent zich naar het zuiden en het Maria Hendrikapark en zorgt voor een sobere gevel langsheen de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. Het zou als een fond de théâtre moeten dienen in het perspectief vanuit de Brandariskaai en Slachthuiskaai. Het is de bedoeling dat aan de noordkant van het gebouw een openbare ruimte komt die als een grote grasvlakte met enkele solitaire bomen wordt ingericht om zoveel mogelijk het karakter van een park op te roepen.

Ook hier is het voorgestelde bouwvolume eerder een referentiekader dan een vast gegeven en zal het uiteindelijke ontwerp moeten aantonen dat het eenheid nastreeft in het geheel, waardoor het perspectief en het globale concept worden versterkt.

Verdere detaillering van het project gebeurt verder in de beschrijving van de verschillende disciplines.

#### 4.4           Uitgangspunt duurzame mobiliteit: STOP-principe

Vanuit een duurzame benadering voor mobiliteit, werd het STOP-principe als algemene beleidslijn voorgesteld. Naar analogie van de Ladder van Lansink voor het afvalbeleid, wordt in het STOP-principe een rangorde van wenselijke mobiliteitsvormen opgesteld:

- Schoenen (stappers, voetgangers)
- Trappers (fietsers)
- Openbaar (en collectief) vervoer
- Personenwagen (of privaat gemotoriseerd vervoer)

Door toepassing van dit principe wordt de hoeveelheid aan bewegingen sterk verminderd. Ten tweede worden de verplaatsingen zo kort mogelijk gehouden.

In de betreffende resolutie van het Vlaams parlement, wordt gevraagd elke mobiliteitsbeslissing te toetsten aan het STOP-principe, waarbij zachte weggebruikers steeds voorrang krijgen op het openbaar vervoer, en het openbaar vervoer op zijn beurt op de wagen.

##### 4.4.1           Algemene principes

Volgende schema's stellen de uitgangspunten van het project volgens het STOP-principe voor. In de uitwerking van het project is op sommige plaatsen met strengere eisen gewerkt.



## STAPPERS

Het stationsplein wordt uitgebreid met een grote stedelijke tuin die reikt tot aan het Maria-Hendrikapark. De voetganger (STAPPER) staat in het stationsproject op de 1e plaats. Via een passerelle wordt een 2e toegang gecreëerd naar de perrons.



## TRAPPERS

De fietser (TRAPPER) krijgt naast de voetganger een bevoorrechte plaats. De Goede-windhelling zorgt voor een snellere toegang vanuit de Oosteroever en Spuikom. Via de openbare ruimte komt hij op het stationsplein. De fietsparking met een capaciteit voor 1000 fietsen en 100 bromfietsen bevindt zich onder de luifel op niveau -1. De verlichting gebeurt via enorme lichtgaten waardoor een directe visuele relatie bestaat met het stationsplein.

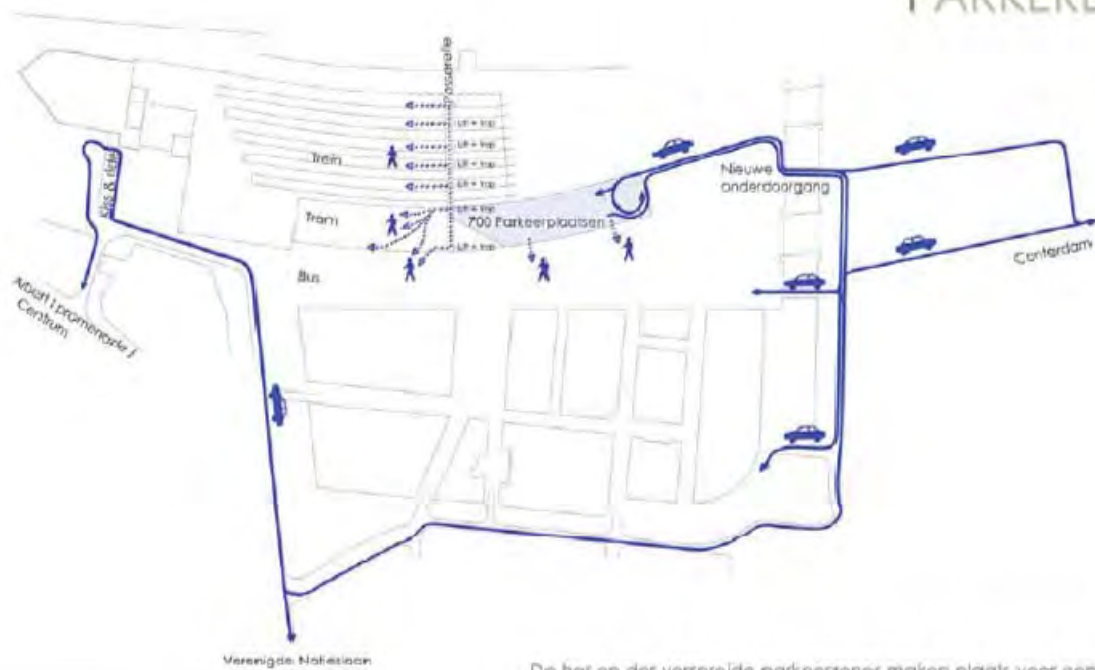


## OPENBAAR VERVOER



Een drempelloos en intermodaal knooppunt waar trein, tram, bus en taxi visueel als 1 openbaar vervoersysteem zijn ondergebracht. De reilsporen worden in een diagonaal opengetrokken zodat de reizigers een goed overzicht krijgt over de perrons.

## PARKEREN



De her en der verspreide parkeerzones maken plaats voor een efficiënt parkeergebouw met capaciteit voor 700 wagens. Van hieruit geraak je via de passerelle naar de perrons van trein, tram en bus.

#### 4.4.2 Stappers en Trappers

Zoals gezien in het STOP-schema worden de auto's zorgvuldig afgeleid rondom de stationsfuncties waardoor voetgangers en fietsers meer bewegingsvrijheid krijgen. Er wordt een grotere fietsenparking voorzien dan in het STOP-principe werd vooropgesteld, met capaciteit 1.340 fietsen en 60 bromfietsen. Deze fiets- en bromfietsstalling bevindt zich onder de stationsluifel op niveau -1. De toegang naar de fietsparking gebeurt via een hellend vlak en een brede trap. De verlichting gebeurt via de enorme lichtgaten waardoor een directe visuele relatie ontstaat met het stationsplein.

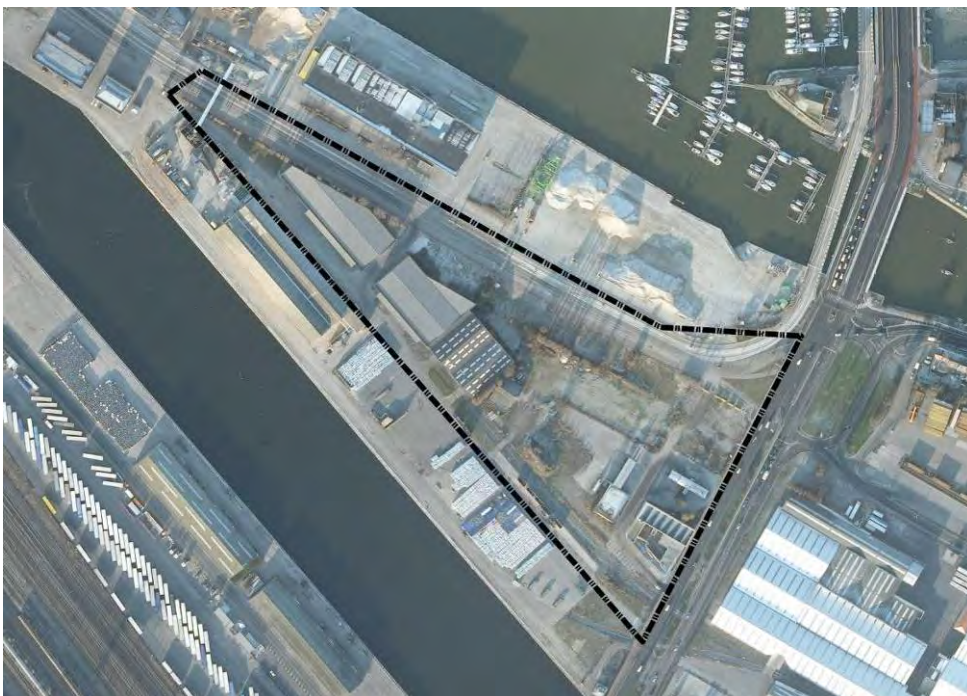
De NMBS hield een telling op een donderdag in 2008, waar 950 geparkeerde fietsen werden waargenomen in de omgeving aan het station (inclusief foutparkeerders). Bij het opstellen van het programma wordt rekening gehouden met een groeimogelijkheid van ca. 25%. In het ontwerp worden 1.340 plaatsen voorzien, waar rekening gehouden wordt met een uitbreidingsmogelijkheid wordt voorzien met fietsenrekken op dubbele hoogte (zoals uitgevoerd bij het station van Gent-Sint-Pieters). Hierdoor kan de ondergrondse fietsenstalling maximum ca. 2.000 fietsplaatsen beslaan.

#### 4.4.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt beter op elkaar afgestemd. De treinperrons komen naast de tram-perrons, en deze komen naast de busperrons. Het intermodaal karakter wordt versterkt en er ontstaat een drempelloze overstap tussen de verschillende transportmodi.

De wijk Hazegras ondervindt op heden hinder omwille van de aanwezigheid van een keerlus voor de trams en de dichte nabijheid van de busstelplaats en tramstelplaats. In voorliggend project wordt de tram- en busstelplaats geherlokaliseerd naar de industriezone aan de Slijkensesteenweg. Hierdoor kan ook de keerlus weggehaald worden uit de wijkstraten. Ongeveer 50 (toekomst 80) bussen en 30 (winter) à 40 (zomer) trams (toekomst 50) zullen hierdoor uit de zone verdwijnen en worden ondergebracht in de industriezone aan de Slijkensesteenweg.

De zone waar de tramstelplaats terecht komt ligt in industriegebied en wordt van de kern van Oostende afgescheiden door grote infrastructuur (de haven, Vlotdok en Ringlaan).



Luchtofoto bestaande toestand Slijkensesteenweg

## 4.4.4 Privaat verkeer

## 4.4.4.1 Parkeren

In de omgeving van het station bestaan er op vandaag veel kleinere parkeerzones, die grotendeels in gebruik zijn door pendelaars en openbaar vervoergebruikers. De spreiding van parkeerplaatsen leidt tot ongestructureerde en overbodige bewegingen van parkeerzoekend verkeer. Het gaat immers in hoofdzaak over kleinere parkeerzones ad random verspreid over het gebied.

Om orde te creëren in deze chaos en de verkeersstromen beter te controleren, is beslist om een parkeergebouw te creëren van 700 parkeerplaatsen op de site van het station, en het merendeel van de openbare parkeerplaatsen in te ruilen voor kwalitatieve openbare en groene ruimte. Het gaat hierbij niet om 700 extra parkeerplaatsen, maar om een vervanging van een aantal parkeerzones.

**PARKEERDRUK STATIONSOMGEVING VOLGENS GEKENDE PLANNING OP 2009-07-07**
**PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING / Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving :  
Vergelijking toestand voor en na de werf**

	situatie bestaande toestand (2009)			nieuwe situatie (2013)
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	700
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128	8
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	24
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	0
6 Parking GdSdN-brug	107	100%	107	27
7 Parking De Lijn	55	100%	55	0
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	0
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68	0
10 Parking stationsplein	27	50%	14	27
11 Randparking Velodroom	323	50%	162	323
12 Parking Zone LCI	0	0%	0	0
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>1109</b>
<b>parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting</b>			<b>359</b>	<b>121</b>

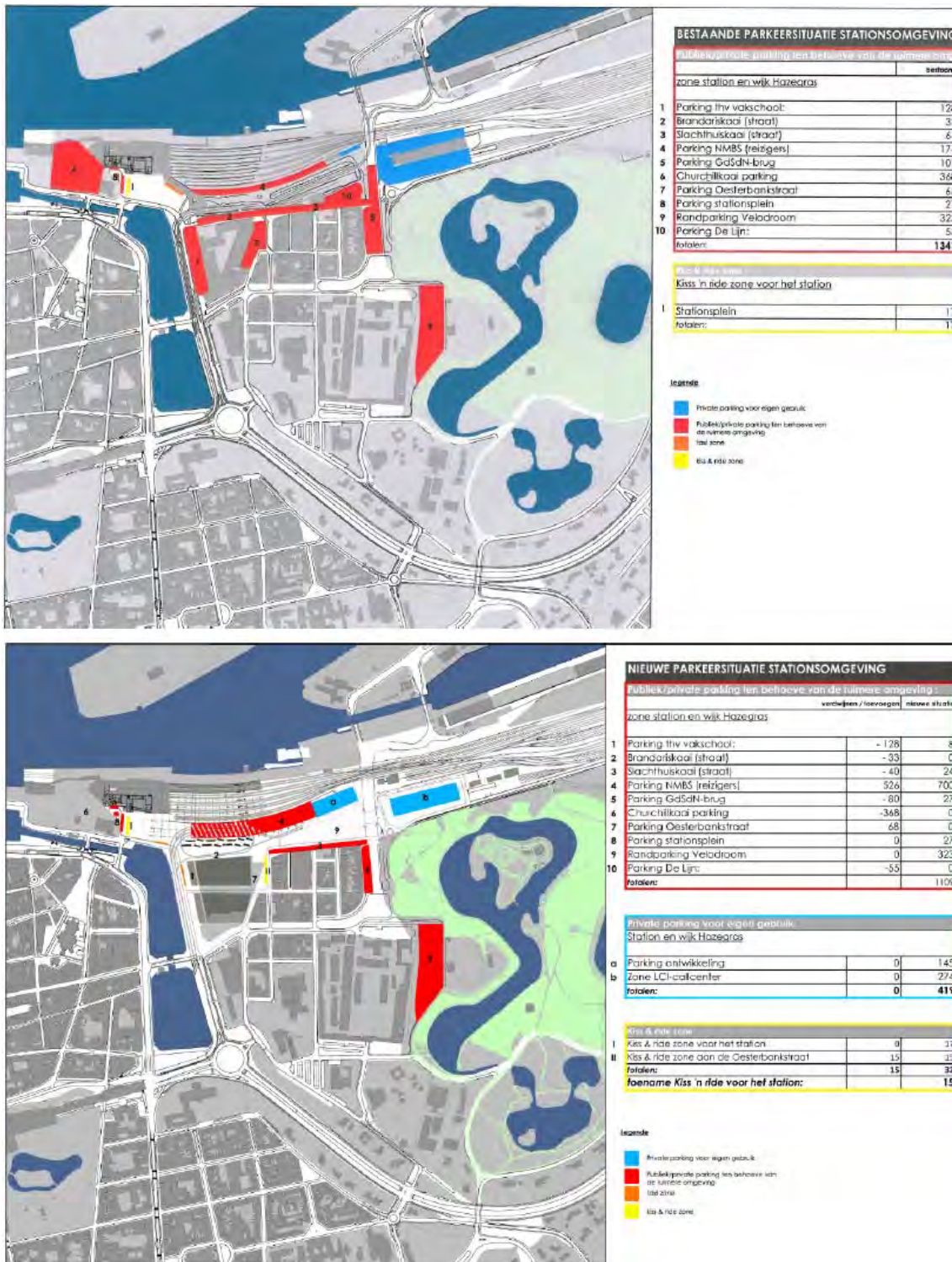
  

<b>Kiss 'n ride zone</b>				
Stationsplein	17			17
Oesterbankstraat	0			15
<b>totalen:</b>	<b>17</b>			<b>32</b>

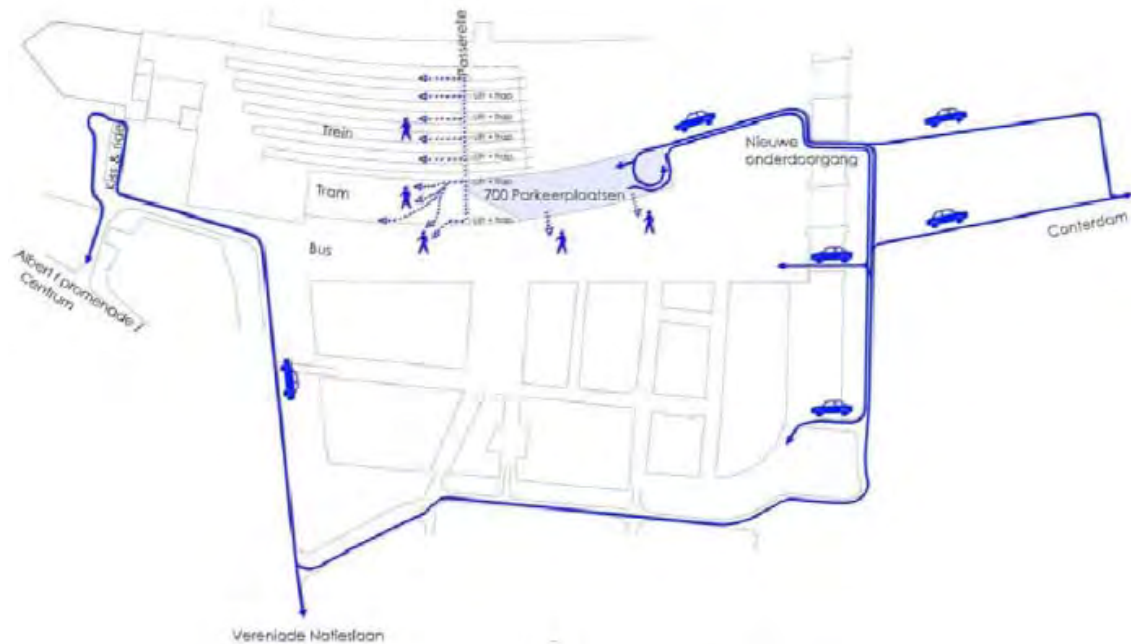
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de huidige bezetting van de bestaande parkeerplaatsen (situatie 2009) heel wat lager ligt dan het aantal effectieve aanwezige parkeerplaatsen. Door een efficiënter gebruik in 1 parkeergebouw, zoals voorzien in voorliggend project, kunnen plaatsen dubbel gebruikt worden waar anders parkeerplaatsen overvol stonden en anderen niet gebruikt werden.

Op vandaag voldoet de NMBS-parking niet om alle abonnementsparkeeders een plaats te kunnen geven. Hierdoor wordt de volledige stationsomgeving ingezet voor dit parkeren. De Churchillparking is goed voor 368 plaatsen en wordt hier voor een deel voor gebruikt. De parking Churchillkaai is een parking die volledig zal verdwijnen met het toekomstige Churchillproject (verwachte start project: midden 2010). Nieuwe toekomstige ontwikkelingen dienen hun parkeerdruk op eigen terrein op te vangen.

Bij de oorspronkelijke vernieuwing van de stationsomgeving is een drastische daling van het aantal parkeerplaatsen doorgevoerd. Aanvankelijk zorgde dat voor een groot protest van de gebruikers, maar in praktijk blijkt dat het gebruik hierdoor gedaald is en er zich geen problemen voordoen. Dit blijkt ook uit het onderzoek van de parkeerbezetting op vandaag zoals voorgesteld in de tabel hierboven.



Daar waar nu de verkeerszones gespreid liggen over de wijk en auto's langs alle kanten rondrijden op zoek naar een parkeerplaats, zal het parkeren na uitvoering van het project hoofdzakelijk geconcentreerd worden in 1 gebouw, met een enkele toegang. De toegang wordt voorzien via een nieuwe doorgang onder de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. Van daaruit sluit een weg aan op de Konterdamkaai. De Konterdamkaai sluit direct aan op de stedelijke ring. Een tweede aansluiting wordt gerealiseerd tussen de Slimmersdreef via de de Graaf de Smet de Naeyerlaan naar het centrum. De lokale straten in de wijk zullen dus niet meer gebruikt worden als toegangsweg tot de parkeerzones. Het centrum aan de kant van het station zal volledig ontlast worden van het stationsverkeer. Enkel Kiss&ride en bussen zullen nog langsheen het stationsplein passeren.



In het ontwerp wordt de bestaande capaciteit aan Kiss&ride plaatsen behouden, en een extra Kiss&ride voorzien die bereikbaar is vanaf de Konterdamkaai. Ook zal een *drop-off* mogelijk zijn langs de kant van de weg aan het stationsplein. Het parkeren voor de nieuwe functies wordt volledig op eigen terrein opgelost (zie eerder).

#### 4.4.4.2 Geoptimaliseerde verkeerscirculatie

##### Algemene mobiliteit en verkeerssituatie

Bestaande toestand, verkeersrichting



De verkeerssituatie voor het station en in de aanliggende wijk wordt drastisch vereenvoudigd. De nadruk komt zo op verblijven in plaats van vervoeren te liggen. De resterende ruimte wordt zo een groen geheel, aansluitend op het Maria Hendrikapark, waardoor de link naar dit park visueel versterkt wordt. Enkel het verkeer dat absoluut noodzakelijk is, blijft behouden. Hierdoor

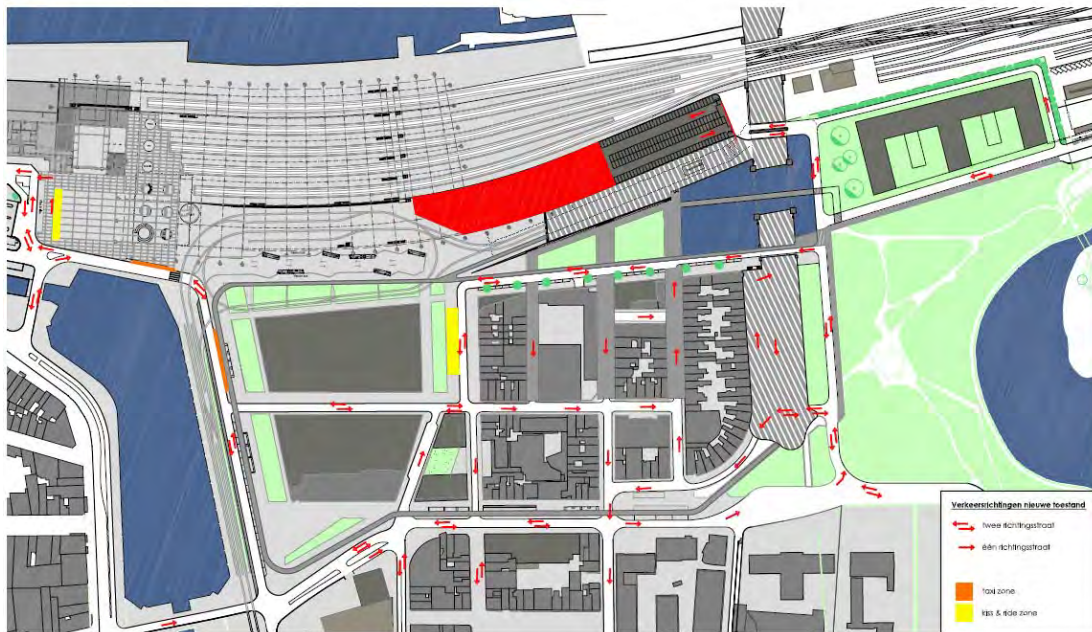
zal het zoekend verkeer uit de wijk Hazegras geweerd worden. Ook de tramlus verdwijnt uit deze wijk, samen met de stelplaats.

Door de toerit aan het parkeergebouw enkel via de Konterdamkaai te laten gebeuren, verdwijnt heel wat parkeercirculerend verkeer. In plaats hiervan kan rond het stationsplein meer groene ruimte ingericht worden en wordt het circuleren beperkt tot een minimum. Bussen kunnen wel tot aan de ingang van het station rijden.

De tramlus in de Oesterbankstraat – Fregatstraat – Lijndraaiersstraat verdwijnt, waardoor dit gebied een verblijfszone wordt. In deze straten wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Aan de rand van dit gebied komt een Kiss&ride-zone, waarbij de wijk ontlast wordt van verdere parkeerdrukke.

### Algemene mobiliteit en verkeerssituatie

Voorstel, verkeerssichting

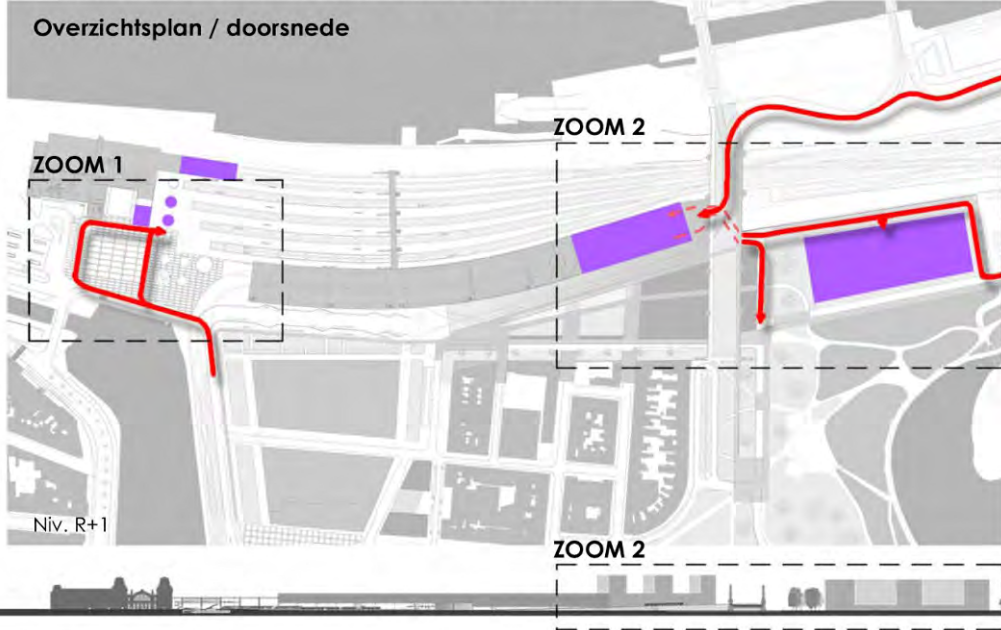


#### 4.4.4.3 Laden en lossen

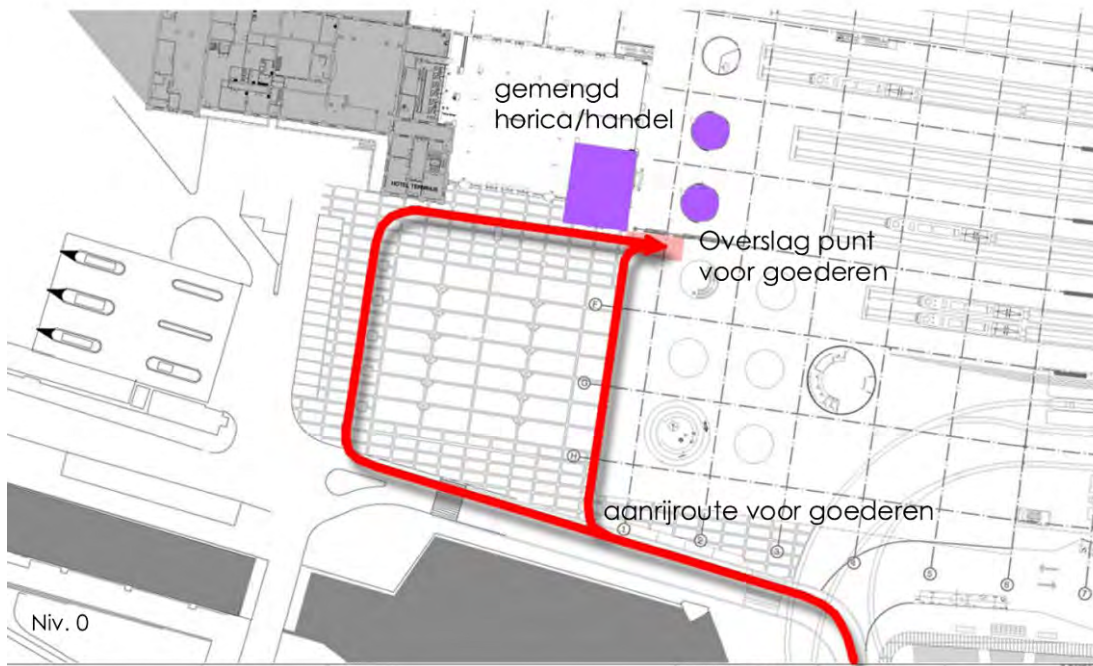
In het project zijn de aanrijroutes voor het laden en lossen van de handelsruimtes reeds voorzien:

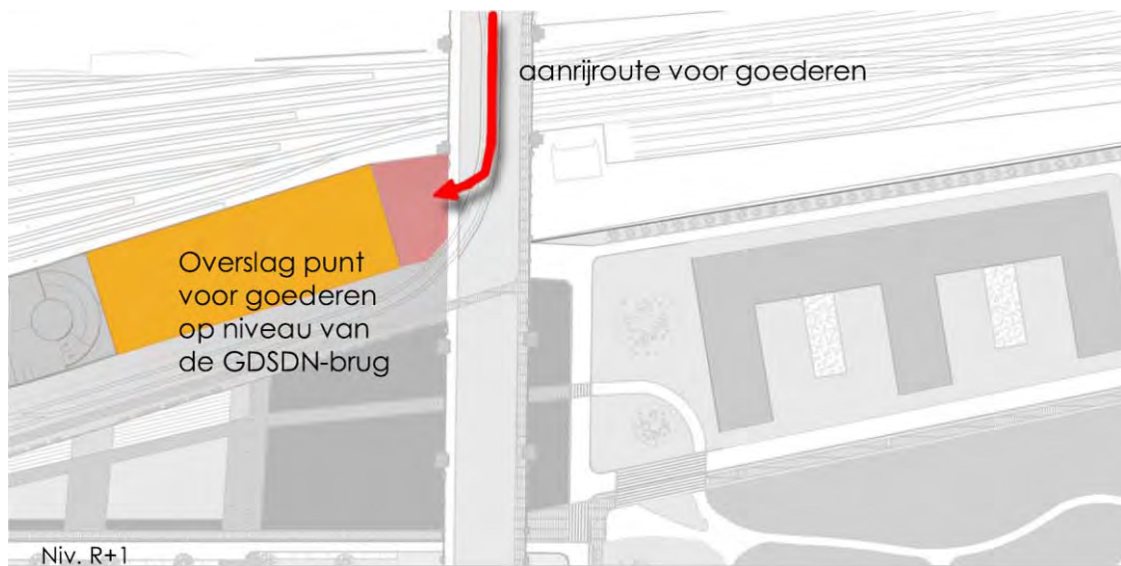
- Handelsruimtes en horeca in het stationsgebouw: aan- en afrijroute via Leopold III Laan – Natiënkaai met overslagpunt voor goederen (zoom 1);
- Kantoorgebouw:
  - Aan- en afrijroute via de de Graaf de Smet de Naeyerlaan (zoom 2) met overslagpunt op niveau van de brug,
  - aanrijroute via Konterdamkaai en afrijroute via de de Graaf de Smet de Naeyerlaan met overslagpunt op niveau 0 (enkel voor kleine bestelwagens);
- Multifunctioneel woonproject: aan- en afrijroute via Konterdamkaai met overslagpunt.

# Stationsproject Oostende, aanrijroutes overslagpunten voor laden en lossen voor handelsruimtes



## ZOOM 1







## 4.5 Regenwaterrecuperatie

### 4.5.1 Stationsgebouw en perronoverkappingen

Specifiek voor de aan de stationsfunctie gebonden gebouwen wordt het regenwater, afkomstig van daken en perronoverkappingen, via een ingeplant reservoir van ca. 170m<sup>3</sup> onder het parkeergebouw afgevoerd naar de havengeul – Voorhaven. Op heden wordt het regenwater van perronluifels en stationsgebouw rechtstreeks afgeleid via het stationsplein naar de binnenhaven – Mercatordok.

### Regenwaterrecuperatie stationsgebouw en perronoverkappingen

#### DIMENSIONERING

##### Dimensionering bufferreservoir met vertraagde uitloop

Oppervlakte terrein	25087 m <sup>2</sup>
---------------------	----------------------

##### Dimensionering hemelwater opvang reservoir

Totaal verbruik	125435 l/kuisbeurt
Aantal kuisbeurten per jaar	4
Volume reservoir	125 m <sup>3</sup>

Volume voor 1 kuisbeurt

##### Regenwaterverbruik

Gemiddelde regenval	850 l/m <sup>2</sup> /jaar
Coëfficiënt door verdamping	0,9 (polycarb.)
Oppervlakte	25087 m <sup>2</sup>
Totaal regenwater	19.191.555 l/jaar
Totaal verbruik	501.740 l/jaar

### 4.5.2 Tramstationsgebouw en parkeergebouw

Voor het tramstationsgebouw wordt voorzien in een **groendak** waardoor een beperkte waterbuffering voorzien wordt. Op het parkeergebouw worden op het dak zonnepanelen geplaatst. Het regenwater van de perronoverkapping wordt geleid naar een onder het parkeergebouw ingeplant reservoir van ca. 170m<sup>3</sup>. Het betreft hier echter geen buffering met vertraagde afvoer, wel opslag van regenwater voor recuperatie. De opgeslagen capaciteiten zullen aangewend worden voor onderhoudsdoeleinden en sanitair:

- Perrons: dienstkranen voor kuismachines
- Luifel: voeding voor onderhoudsinstallatie
- Voeding naar toiletten

De overloop van dit regenwaterreservoir naar de havengeul – Voorhaven, zal gebeuren via een koker onder de nieuw in te richten perrons.

## Regenwaterrecuperatie kantoren boven het tramstationsgebouw

### DIMENSIONERING

#### Dimensionering bufferreservoir met vertraagde uitloop

Oppervlakte terrein	3377 m <sup>2</sup>
---------------------	---------------------

#### Dimensionering hemelwater opvang reservoir

Bezetting	200 personen	
Verbruik per persoon	15 l/dag/pers	
Totaal verbruik	3000 l/dag	
Volume reservoir	45 m <sup>3</sup>	15 werkdagen (3 weken) droogte

Regenwaterverbruik	bitumen	groendak	
Gemiddelde regenval	850		l/m <sup>2</sup> /jaar
Coëfficiënt door verdamping	0,75	0,2	
Oppervlakte	3377		m <sup>2</sup>
Totaal regenwater	2.152.838	574.090	l/jaar
Totaal verbruik	750.000	750.000	l/jaar

## 4.6 Beschrijving realisatie project

De realisatie van het project bestaat uit de volgende onderscheiden stappen:

- Afbraak van de bestaande bebouwing en afvoer van het puin
- Bouwrijp maken terrein en grondverzet
- Aanleg ondergrondse leidingen en funderingen
- Bouw van de gebouwen
- Afwerking van de gebouwen

Bij de realisatie van het project worden reeds enkele begeleidende maatregelen genomen. Zo zullen tijdens de afbraak de nodige stut- en schoringswerken uitgevoerd worden om de stabiliteit van de gebouwen te verzekeren. Ook zal het sloofafval besproeid worden om stofhinder te beperken.

Voor de afbraak van de bestaande structuren en het uitgraven van de parkeerniveaus (tot op niveau -1) wordt een periode van ca. 5 maanden voorzien. Voor de uiteindelijke bouw van het project wordt een periode van 2 jaar voorzien.

## 4.7 Maatregelen tijdens de werken

### 4.7.1 Fasering van de werken

Een eerste belangrijke randvoorwaarde tijdens de realisatie van het project is dat de verschillende functies altijd in dienst blijven (onthaal reizigers – trein – tram – bus – taxi – parkeren - Kiss&ride – fietsenparking - cruises).

Daarom zullen sommige functies tijdelijk elders moeten ondergebracht worden:

- Gedurende de afbraak van de huidige fietsenstalling en de bouw van de nieuwe zal een tijdelijke fietsenstalling (1.008 plaatsen) worden gebouwd op het stationsplein. Tijdens die werken zullen ook de taxi's elders op het stationsplein parkeren.
- Er wordt gezorgd naar een andere toegangslocatie voor cruises op de Churchillkaai.

- Op de parking aan de Leopold III-laan wordt tijdelijk het busstation georganiseerd.
- Omdat een aantal parkeerzones verdwijnen tijdens de werkzaamheden, worden de potentiële parkeerzones ingericht of geoptimaliseerd (deel van de parking aan de Churchillkaai, gebruik terreinen van de NMBS achter de de Graaf de Smet de Naeyerbrug).

Een tweede randvoorwaarde is dat de hinder voor de reizigers tot een minimum beperkt moet blijven. Minder Hinder betekent ten eerste een vlotte en veilige bereikbaarheid van de functies en ten tweede dat het project zo snel mogelijk gerealiseerd wordt.

De derde randvoorwaarde is van technische aard en heeft te maken met de complexiteit van het verbouwen van spoorweg- en traminfrastructuur.

- De bouw van de perronluifel start aan de zijde van het parkeergebouw en schuift per perron op naar de kant van de haven.
- Voorwaarde bij de ingebruikname van de nieuwe tramhalte is dat trams ter hoogte van het station kunnen terugkeren, hetzij door de nieuwe tramlus, hetzij nog tijdelijk door de bestaande tramlus. Dit is een aspect dat in het kader van de bouwvergunning nog verder wordt onderzocht.

Uit al deze randvoorwaarden resulteert het principe van de fasering voor de werken, hier samengevat in 5 fases (zie schema's op volgende pagina's).

- Fase 1 zijn de voorbereidende werken waarbij (bouw)terreinen worden vrijgemaakt en tijdelijke infrastructuur wordt aangelegd.
- Fase 2 is de bouw van de primaire parkingzones: de bouw van het parkeergebouw en ondergrondse fietsenstalling. Het renoveren van het stationsgebouw staat daar los van, maar wordt best zo snel mogelijk voltooid om de hinder voor de reizigers te beperken.
- Fase 3 is het in gebruik stellen van het nieuwe tram- en busstation. Beoogd wordt dit tegen najaar 2012 gerealiseerd te hebben. De essentie van het intermodaal knooppunt zou dan gerealiseerd moeten zijn (STOP-principe). De bouw van het perronluifel start aan de zijde van de wijk Hazegras en schuift per perron op naar de kades.
- In fase 4 wordt de perronluifel verder afgewerkt. Tegen dan is de nieuwe tramstelplaats aan de Slijkensesteenweg operationeel, en de oude stelplaats plaats maken voor nieuwe openbare ruimte. Dit werk behelst ook het aanpassen van de Goedewindhelling en de directe omgeving van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug.
- Fase 5 is tenslotte de realisatie van het kantoorgebouw en het multifunctioneel woonproject.

### Fasering werken Stationsomgeving Oostende

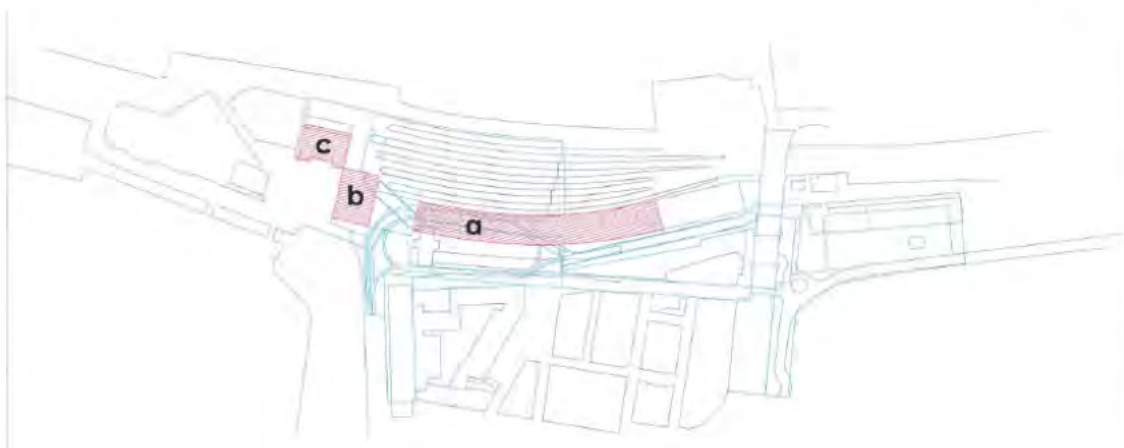


**Legende**



-  voorbereiding
-  Opbouw
-  Voltooid

**Fase 1: voorbereiding**

1. afbraak cruiseterminal
2. start renovatie stationsgebouw
3. bushaltes verwijderen
4. bouw tijdelijke bushaltes
5. inname leeg terrein voor parking
6. optimaliseren Churchillparking
7. verplaatsen busstelplaats naar nieuwe stelplaats aan de slijkensesteenweg

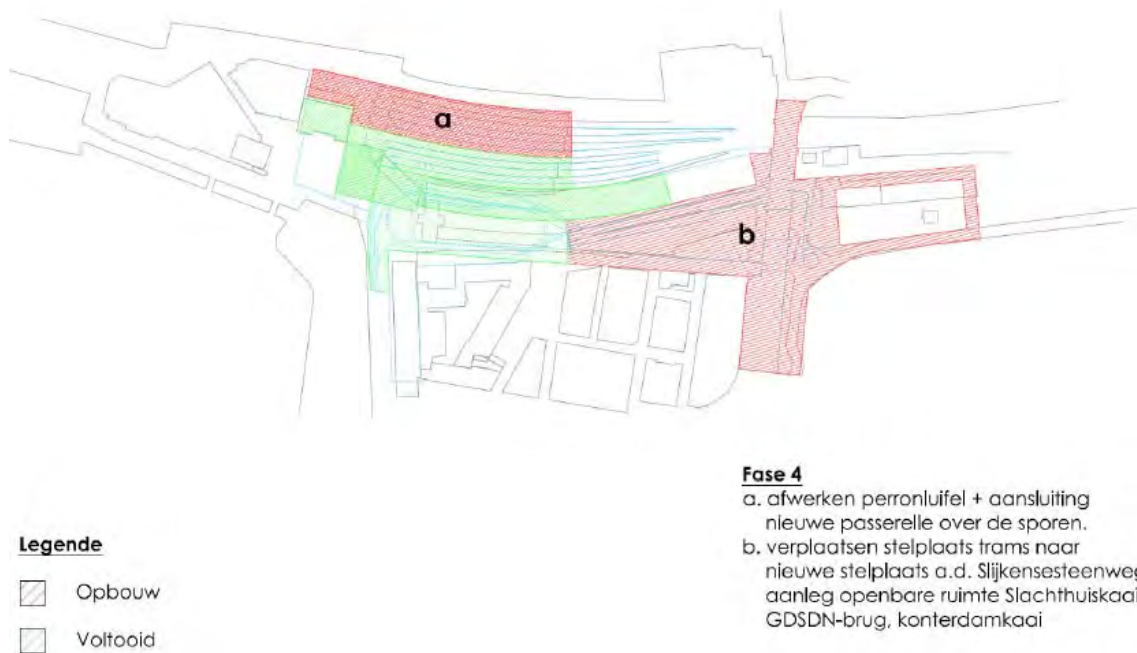
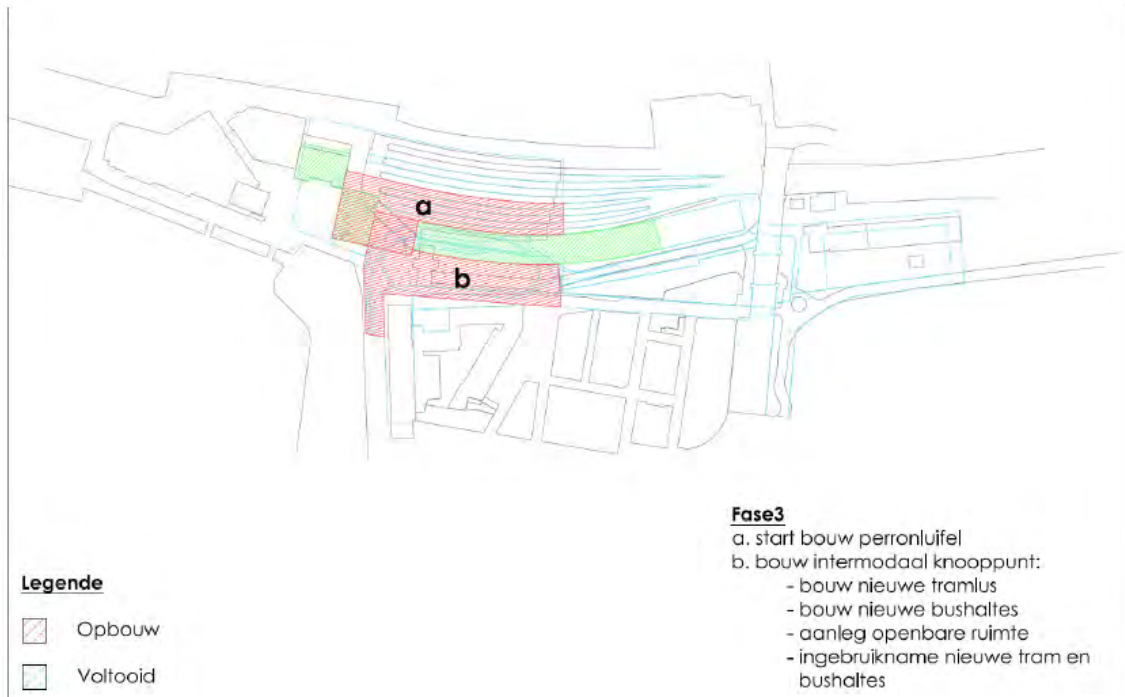


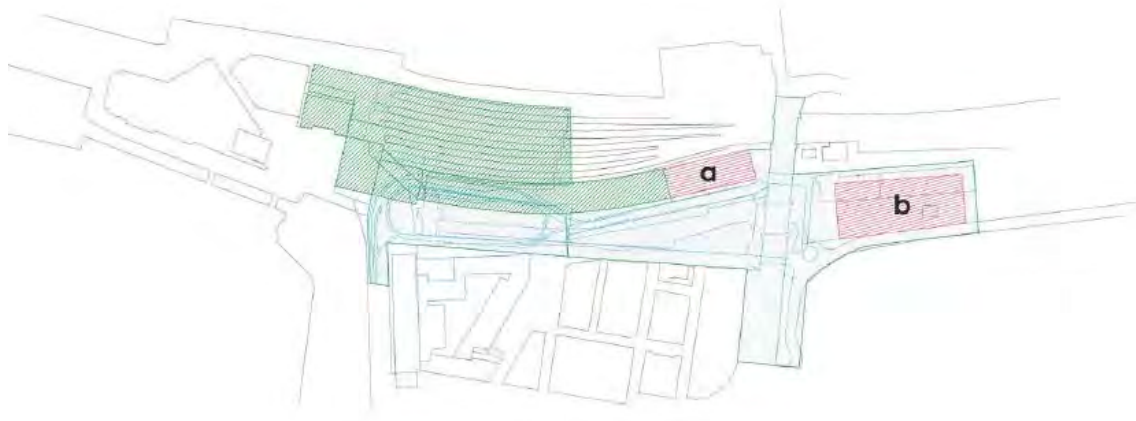
**Legende**

-  Opbouw
-  Voltooid



**Fase2**

- a. bouw parkinggebouw
- b. bouw ondergrondse fietsenstalling
- c. renovatie oud stationsgebouw





#### Legende

-  Opbouw
-  Voltooid

#### Fase 5

- a. bouw vastgoed aan de slachthuiskaai
- b. bouw vastgoed aan de konterdamkaai

#### 4.7.2 Aan- en afvoerroutes werfverkeer

Werkverkeer dat van en naar het projectgebied reist, zal via de Leopold III-laan op de Verenigde Natieslaan (N340) kunnen aantakken. Voor het uitzonderlijk transport gaat de aan- en afvoerroute via de Goedewindhelling – de Graaf de Smet de Naeyerbrug – Stapelhuislaan naar de Ringlaan.

#### 4.7.3 Werkgroep minder hinder

Door de aard en omvang van de werken werd de partners van het stationsproject onder leiding van het AGSO een minder hinder werkgroep samengesteld die leefbaarheid voor omwonenden en bereikbaarheid van het gebied als belangrijke aandachtspunten helpt garanderen. De belangrijkste stappen die hiervoor ondernomen werden zijn:

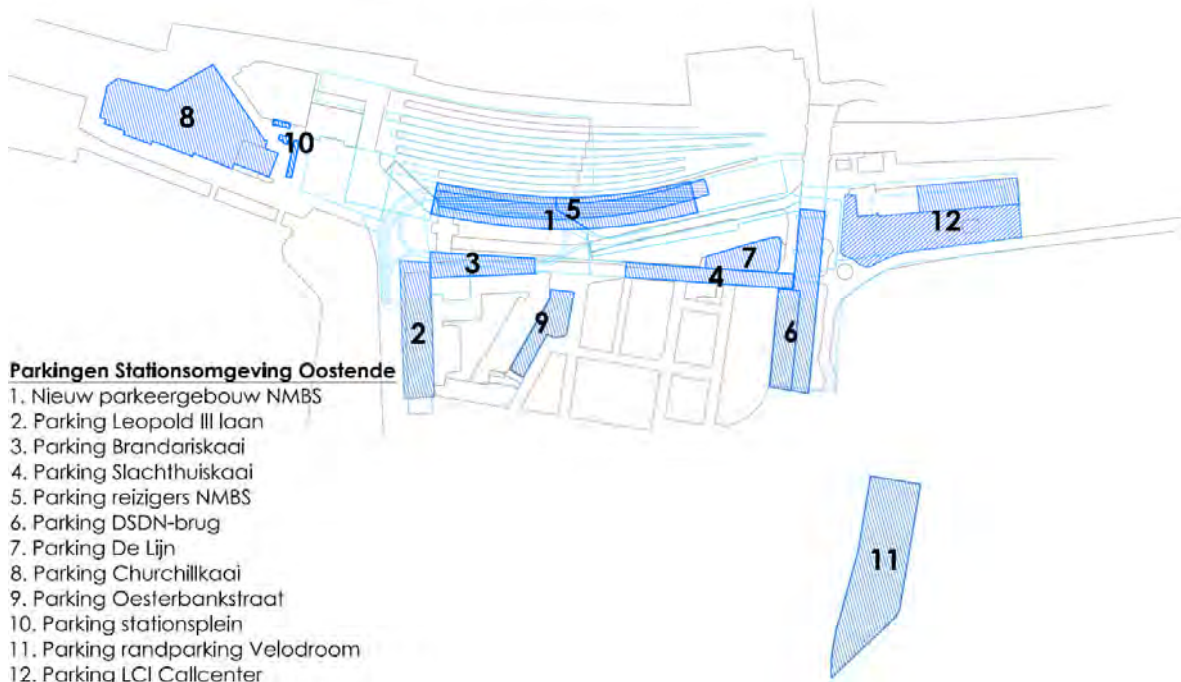
- Fase 1 (4 maand), **voorbereiding**: Het stationsplein en omgeving worden gebruiksklaar gemaakt om met de werken te starten. Er worden voorlopige busstelplaatsen, fietsstallingen (1.008 op het plein), parkeerplaatsen... gemaakt zodat de wijk rond het station voor de volledige duur van de werken ontlast is. Op dit moment worden ook de omleidingsroutes besproken (op heden in ontwikkelingsfase door de werkgroep). De Brandariskaai wordt alvast autovrij gemaakt en voorbehouden voor het werfverkeer, wat meteen het startschot is voor een autoluw woongebied.
- Fase 2 (juni 2010 tot december 2011), bouw **parkeergebouw**: dit zal de moeilijkste fase zijn waar een tijdelijk tekort aan parkeerplaatsen zal moeten opgevangen worden. Hiervoor zijn momenteel afspraken aan de gang met o.a. Q-park van de Churchillparking aan het station. Hier zou een opvang van een 200-tal parkeerplaatsen kunnen gebeuren. Ook ter hoogte van de Konterdamkaai worden in deze fase een 120-tal parkeerplaatsen op het terrein van de NMBS-loodsen in gebruik genomen.

Ondergrondse verdiepingen zijn het meest belastende deel van de hele werf. Er werd daarom voor gekozen de parkeerplaatsen bij het kantoorgebouw aan het station bovengronds te laten plaatsvinden en het wooncomplex aan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug (waar geen woningen rond gelegen zijn) wel 1 laag ondergronds te gaan. Deze maatregelen worden bij de eigen projectontwikkelingen verzekerd door de minder hinder werkgroep. Doordat deze projecten in

eigen handen zijn kunnen de vereisten gedurende alle fasen bewaakt worden. Bij de projectontwikkelaar worden de minder hinder maatregelen in het bestek vastgelegd.

Onderstaande figuren geven de 'minder hinder' -maatregelen weer tijdens de werken voor het volledige parkeergebeuren in de omgeving van het projectgebied. Gedurende de duur van de werken wordt het aantal theoretisch beschikbare parkeerplaatsen tijdelijk gereduceerd. In het project werd rekening gehouden met de huidige gemiddelde bezetting van de parkeerplaatsen, waarbij telkens nog een overschot aan parkeerplaatsen tijdens de werken zal zijn.

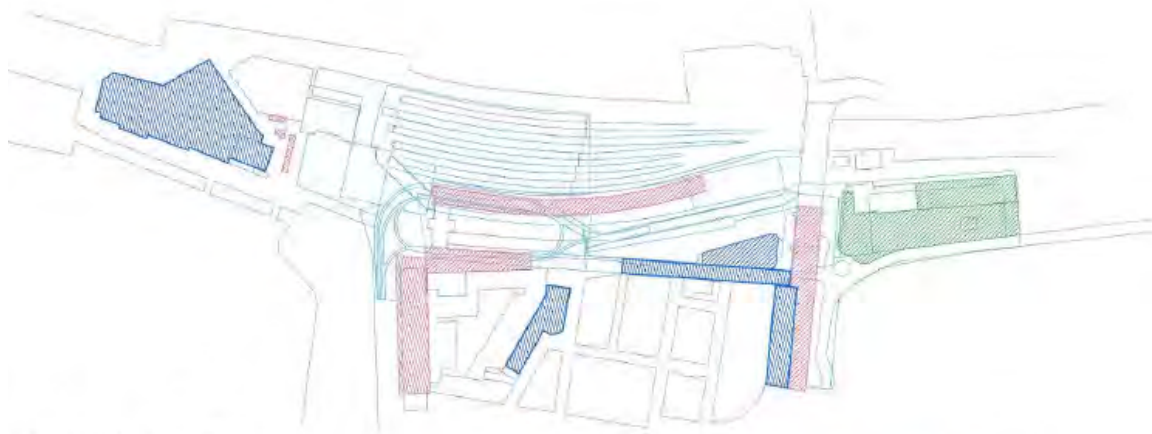
### Parkeren Stationsomgeving Oostende



**PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING / Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving :  
 vergelijking huidige toestand ----- toestand tijdens de werf 2009-2013: SAMENVATTING**

	max. capaciteit	parkingoverschot of tekort t.o.v. huidige gemiddelde bezetting
fase 1	1059	71
fase 2	1039	51
fase 3	1234	246
fase 4	1145	157
fase 5	1169	181

## Fasering parkeren Stationsomgeving Oostende



### Fase 1: voorbereiding

1. afbraak cruisetterminal
2. start renovatie stationsgebouw
3. bushaltes verwijderen
4. bouw tijdelijke bushaltes
5. inname leeg terrein voor parking
6. optimaliseren Churchillparking
7. verplaatsen busstelplaats naar nieuwe stelplaats aan de slijkensesteenweg



### Legende

Parking:

- Ongewijzigd
- Verlies
- Winst

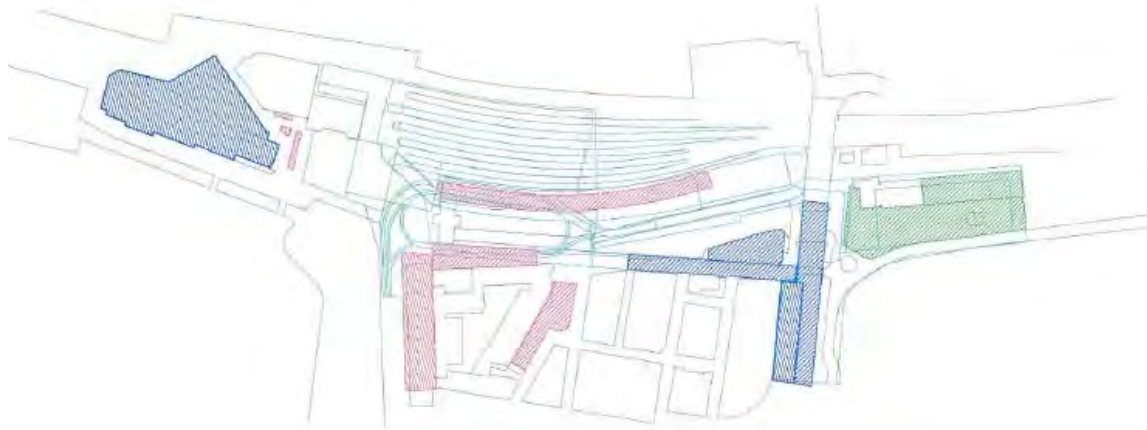
### PARKEERDRUK STATIONSOMGEVING VOLGENS GEKENDE PLANNING OP 2009-07-07

#### PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING / Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving :

Vergelijking huidige toestand — toestand tijdens de werf

	situatie bestaande toestand			Fase 1	
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	verlies/winst	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	0	0
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128	-128	0
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	-33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	0	64
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	-174	0
6 Parking GdSdN-brug	107	100%	107	-48	59
7 Parking De Lijn	55	100%	55	0	55
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	0	368
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68	0	68
10 Parking stationsplein	27	50%	14	-27	0
11 Randparking Velodroom	323	50%	162	0	323
12 Parking zone LCI	0	0%	0	122	122
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>-288</b>	<b>1059</b>
parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting			359		71





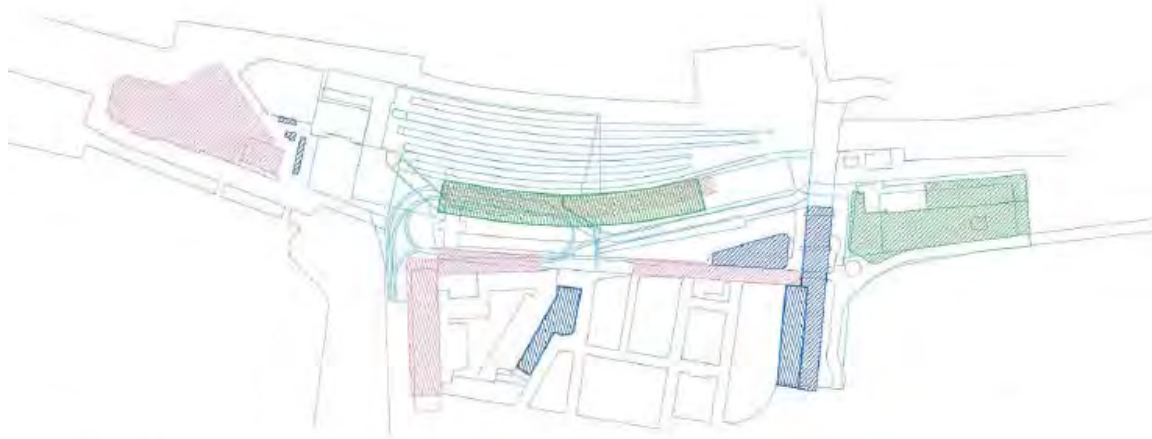
**Fase2**

- a. bouw parkinggebouw
- b. bouw ondergrondse fietsenstalling
- c. renovatie oud stationsgebouw

**Legende**  
Parking:

- Ongewijzigd
- Verlies
- Winst

	situatie bestaande toestand			fase 2	
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	verlies/winst	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	0	0
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128	-128	0
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	-33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	0	64
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	-174	0
6 Parking GdSdN-brug	107	100%	107	0	107
7 Parking De Lijn	55	100%	55	0	55
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	0	368
9 Parking Oesterbanksstraat	68	100%	68	-68	0
10 Parking stationsplein	27	50%	14	-27	0
11 Randparking Velodroom	323	50%	162	0	323
12 Parking zone LCI	0	0%	0	122	122
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>-308</b>	<b>1039</b>
parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting			359		51



**Fase3**

- a. start bouw perronluifel
- b. bouw intermodaal knooppunt:
  - bouw nieuwe tramlus
  - bouw nieuwe bushaltes
  - aanleg openbare ruimte
  - ingebruikname nieuwe tram en bushaltes

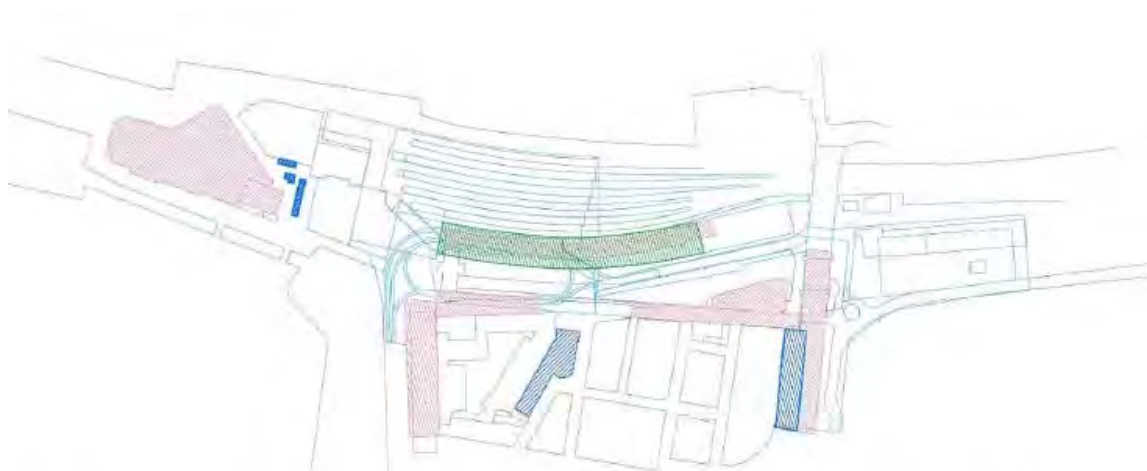


**Legende**

Parking:

- Ongewijzigd
- Verlies
- Winst

	situatie bestaande toestand			fase 3	
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	verlies/winst	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	500	500
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128	-128	0
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	-33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	-32	32
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	-174	0
6 Parking Gd&N-brug	107	100%	107	0	107
7 Parking De Lijn	55	100%	55	0	55
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	-368	0
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68	0	68
10 Parking stationsplein	27	50%	14	0	27
11 Randparking Velodroom	323	50%	162	0	323
12 Parking zone LCI	0	0%	0	122	122
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>-113</b>	<b>1234</b>
parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting			<b>359</b>		<b>246</b>

**Fase 4**

- a. afwerken perronluifel + aansluiting  
nieuwe passerelle over de sporen.
- b. verplaatsen stelplaats trams naar  
nieuwe stelplaats a.d. Slijkensesteenweg,  
aanleg openbare ruimte Slachthuiskaai,  
GDSDN-brug, konterdamkaai

**Legende**

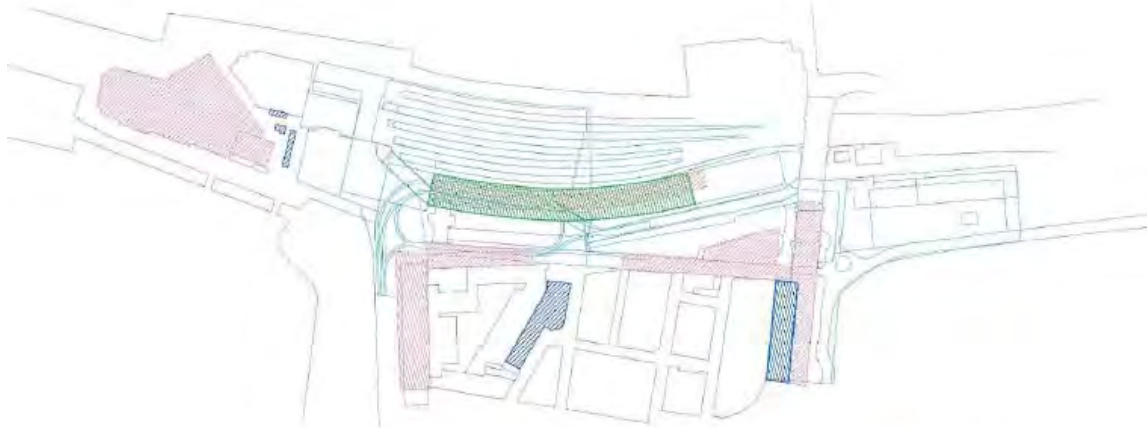
Parking:

Ongewijzigd

Verlies

Winst

	situatie bestaande toestand			fase 4	
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	verlies/winst	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	700	700
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128	-128	0
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	-33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	-64	0
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	-174	0
6 Parking GdSdN-brug	107	100%	107	-80	27
7 Parking De Lijn	55	100%	55	-55	0
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	-368	0
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68	0	68
10 Parking stationsplein	27	50%	14	0	27
11 Randparking Velodroom	323	50%	162	0	323
12 Parking zone LCI	0	0%	0	0	0
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>-202</b>	<b>1145</b>
parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting			<b>359</b>		<b>157</b>

**Fase 5**

- a. bouw vastgoed aan de slachthuiskaai  
b. bouw vastgoed aan de konferdamkaai

	situatie bestaande foestand			fase 5	
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting	verlies/winst	max. capaciteit
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0	700	700
2 Parking Leopold III-kaai (vakschool)	128	100%	128	-128	0
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33	-33	0
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64	-40	24
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174	-174	0
6 Parking Gd&N-brug	107	100%	107	-80	27
7 Parking De Lijn	55	100%	55	-55	0
8 Churchillkaai parking	368	50%	184	-368	0
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68	0	68
10 Parking stationsplein	27	50%	14	0	27
11 Rondparking Velodroom	323	50%	162	0	323
12 Parking zone LCI	0	0%	0	0	0
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>	<b>-178</b>	<b>1169</b>
parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting			<b>359</b>		<b>181</b>

**4.8 In te zetten machines**

Heden is er geen informatie gekend over de in te zetten machines. De uiteindelijke keuze van de in te zetten machines behoort tot de vrijheid van de aannemer.

De werkgroep Minder Hinder besliste dat er voor de funderingswerken evenwel niet zou gewerkt worden met heipalen, maar met schroefpalen.



## 5 Procesverloop

Het project komt tot stand aan de hand van een aantal stappen, namelijk:

- Masterplan
- Inrichtingsstudie
- MER-ontheffing
- Ontwerp
- Gefaseerd indienen bouwaanvragen

In een eerste fase werden **gegevens** verzameld die een randvoorwaarde vormen voor de opmaak van het voorontwerp. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op geplande rioleringswerken, ligging van bestaande leidingen, detailopmetingen van de gebouwen, grondmechanische gegevens, ...

Voorliggend dossier betreft het ontheffingsdossier voor de aanvraag tot m.e.r.-ontheffing.

De Dienst Mer beslist binnen 60 dagen (na adviesvraag bij betrokken administraties) over het al dan niet verlenen van de ontheffing van de m.e.r.-plicht.

Voor de voorlopige maatregelen en voor een aantal voorbereidende werken (bvb ontmanteling van het oud stationsgebouw, nutswerken fase 1, voorlopig busstation, voorlopige busstelplaats) werden reeds bouwaanvragen ingediend. De verdere bouwaanvragen zullen kaderen binnen de inrichtingsstudie en binnen de randvoorwaarden die opgesteld worden in voorliggend ontheffingsdossier.

### 5.1 Administratieve voorgeschiedenis

#### **Inpassing van het stationsproject Oostende binnen het plan-MER**

*Geciteerd uit PlanMer 5891 Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Oostende pg 252/312 en 253/312:*

*Pag. 137: 'Als referentiesituatie gaan we uit van het gebruik als station en cruise- en ferryterminal (deelzone 1) en een infrastructuurbundel (spoor, ontsluiting, naar ferries) – dus geen stedelijke functie – voor deelzone 2.'*

Het stationsproject zoals hier beschreven zit bevat in deelzone 2.

Als voorstel voor wijziging van deelzone 2 geldt volgens Plan-MER (p. 136):

*'Een tweede zone ten zuiden van het stationsgebouw (deelzone 2) is momenteel bestemd als woongebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut. In het voorontwerp van het Gewestelijk RUP wordt overwogen dit gebied te herbestemmen tot multifunctioneel stedelijk ontwikkelingsgebied.*

*In de loop van de Plan-MER procedure heeft de Stad Oostende ons bijkomende informatie verschaft met betrekking tot de plannen van zone 2 aan het station. Volgens de meest actuele informatie waarover we momenteel beschikken zou men de sporen niet langer over bouwen, maar wel nieuwe perrons aanleggen, het huidige stationsgebouw eventueel inrichten als museum, een nieuwe onthaalruimte inrichten enz. Deze plannen zijn echter nog niet definitief en kunnen dus nog wijzigen. In deze plan-MER zal uitgegaan worden van de planalternatieven zoals voorgesteld in het voorontwerp RUP en de plenaire vergadering.'*

Pag. 138 plan-MER:

*'De voorgestelde alternatieven worden allen globaal significant gunstig beoordeeld.'*

*'Een aandachtspunt is de mogelijke bijkomende parkeerdruk in de omgeving ten gevolge van ontwikkeling op de site. Aangezien oplossingen voor dit probleem te kaderen zijn in het gemeentelijk parkeerbeleid (bewoners, bezoekers, klanten), zoals het voorzien van voldoende parkeerplaatsen, worden hieromtrent geen milderende maatregelen in functie van het gewestelijke RUP geformuleerd.*

*Er wordt dus geen projectMER gevraagd als aanvulling op het PlanMER. Aangenomen wordt dat het definitieve stadsontwerp zoals hieronder uiteengezet dit onderschrijft. Het definitieve stadsontwerp is te beschouwen als de inrichtingsstudie zoals vereist in de stedenbouwkundige voorschriften (art. 7.3, deelgebied 7) van het gewestelijk RUP, Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Oostende.'*

Dit wordt gestaafd met de volgende deelaspecten van het stadsontwerp Stationsproject Oostende:

- parkeren, mobiliteit en openbaar vervoer;
- volumes, bouwlagen, interrelatie met bestaande omgeving;
- "Industriële infrastructuur voor nuts- en gemeenschapsvoorziening" maken plaats voor openbare ruimte en groen.

## 6 Overwogen alternatieven

### 6.1 Nulalternatief

Wanneer geen initiatief wordt genomen blijft de toestand zoals ze vandaag is behouden: Het oude stationsgebouw staat er vandaag wat verweesd bij, vindt moeilijk aansluiting bij de perons en de stationsluifel is verouderd. De visuele relatie met de stad en de haven lopen mank door functies in het gebouw en de cruiseterminal achter het stationsgebouw. De site langsheen de Brandariskaai en de Slachthuiskaai staat vol met parkeerterreinen, stelplaatsen en een tramwasplaats en vormt een niet-stedelijke doorgang naar de wijk Hazegras. Op de kop van deze straat aan het stationsplein bakent het Brandarisgebouw het stationsplein af en belemmert de visuele relatie naar de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en het Maria Hendrikapark. De belasting van het parkeerzoekend verkeer binnen de wijk zal blijven bestaan evenals de gebrekkige relatie tussen de wijk Hazegras en zijn omgeving.

In de huidige configuratie zal bij het verzwaren van het aanbod van de Lijn de stelplaats een nog groter ruimtebeslag hebben, waar dit op vandaag al een grote visuele hindernis is met veel geluidsoverlast.

De stelplaats en het station van De Lijn (tram en bus) zijn gedwongen uit te breiden in het kader van het Neptunusplan. Vandaag is de uitbreiding van de stelplaats enkel mogelijk achter de brug, langs de Konterdamkaai. In deze oplossing wordt de overlast op de wijk Hazegras verhoogd (de stelplaats is een industriële activiteit). De realisatie van zulke uitbreiding is technisch moeilijk haalbaar wegens de aanwezigheid van de lage brug en de beperkte ruimte ter hoogte van de Konterdamkaai. Uitbreiding van het huidige tramstation (extra halte, buffercapaciteit) ter plaatse van het Brandarisgebouw is eigenlijk onmogelijk.

Het 'knooppunt' van openbaar vervoersmiddelen is niet logisch met elkaar verbonden (NMBS-station, parking, De Lijn-station, fietsenstalling) en kan hierdoor niet efficiënt werken. De intermodaliteit van het knooppunt wordt onvoldoende benut wat zorgt voor een druk en vaak onnodig autoverkeer.

De de Graaf de Smet de Naeyerbrug fungeert op vandaag meer als obstakel dan als monument. Hierdoor wordt ook niet in dit monument geïnvesteerd.

De publieke ruimte wordt nu begrensd door de afsluiting ter hoogte van de Slachhuisstraat – Brandariskaai terwijl er een potentieel aanwezig is om een gemengd openbaar domein in functie van voetgangers en fietsers te creëren. De stad Oostende heeft de voorbije jaren veel inspanningen geleverd om de wijk Hazegras op te waarderen, waaronder de heraanleg van de de Graaf de Smet de Naeyerlaan en zijn aansluiting met het Maria-Hendrikapark, het stimuleren van nieuwbouwprojecten, gedeeltelijke heraanleg van straten.

De oostkant van de wijk, met zicht op de stelplaats en infrastructuur van de Lijn wordt ervaren als de 'achterzijde' van de wijk, en heeft in deze configuratie weinig kans zich verder te ontwikkelen. Indien het project er niet komt, is dit een gemiste kans voor de leefbaarheid van dit stadsdeel.

Met het creëren van een betere relatie tussen het stationsplein en het Maria Hendrikapark en het kwalitatief vorm geven aan een betere aanblik van de noordzijde van de wijk wordt de wijk Hazegras straks een belangrijk deel van de stad.



## 6.2 Onderzochte alternatieven

In eerste instantie worden de krijtlijnen van het stadsontwerp uitgezet. Deze enveloppe bepaalt wat mogelijk is en kadert het aanbod vastgoed in de ruimere context.

De vastgoedontwikkeling wordt concreter uitgewerkt wanneer investeerder/promotor en architect bekend zijn. Er wordt gedacht om deze gebouwen te realiseren via PPS-constructie.

De exacte invulling en het programma van deze gebouwen hangt deels af van vraag en aanbod. Hierbij wordt ingespeeld op de meerwaarde van de stedelijke kwaliteiten van deze vernieuwde stationsomgeving.

- Kantoorruimte in deze omgeving biedt specifieke troeven ten opzichte van beschikbare kantoorruimte in een industriepark: nabijheid van het centrum, het Maria-Hendrikapark, directe nabijheid van alle openbaar vervoersmodi....
- De beschikbare handelsruimte op deze plek wordt gerelateerd aan de specifieke stationsomgeving en de aanwezigheid van kantoren, dus gerelateerd aan weinig genererend verkeer. De invulling van de handelsruimte kan in deze context divers zijn en inspelen op de vraag van pendelaars (bv. pendelcrèche), werknemers van de kantoren (snackbar, café, ...) en lokale bewoners. Onder handelsruimte wordt kleinhandel bedoeld.
- Wanneer zou blijken dat geen vraag is voor handelsruimte (0%), kan deze deels, of volledig (100%) ingevuld worden door kantoorruimte.

Het programma wordt dus ingevuld met stationsgebonden activiteiten, die inspelen op de aantrekkelijkheid van de vernieuwde omgeving.

Het project betreft de ontwikkeling van een aantal zones. Het **station en haar plein** worden heringericht naar de functies die het op vandaag al herbergt. Op deze plek worden geen extra parkeerplaatsen voorzien omdat uitgegaan wordt van een stand-still principe waar openbaar vervoer in de toekomst een belangrijke rol in zal spelen.

Het **gebouw aansluitend op het parkeergebouw** heeft een totale oppervlakte van 15.043m<sup>2</sup> met een gelijkvloers van 3.072m<sup>2</sup>. De bovenverdiepingen kunnen gebruikt worden als kantoren of als schoolinfrastructuur.

De gelijkvloerse verdieping is door zijn ligging zeer geschikt voor een commerciële inrichting, maar er kan ook een pendelcrèche ingericht worden.

Het **multifunctionele wooncomplex** nabij de De Graaf de Smet de Naeyerbrug is een complex van 26500m<sup>2</sup>, bestaande uit een sokkel van 7672 m<sup>2</sup>. In de sokkel kunnen kantoren voorzien worden, de bovenverdiepingen kunnen dienen als woongelegenheden (+/- 190), of er kan gedifferentieerd worden met 1/3 serviceflats of 1/3 tweede verblijven.

### 6.2.1 School versus kantoren

De plek biedt de mogelijkheid om functies te herbergen die een directe link met openbaar vervoer als belangrijke meerwaarde kunnen gebruiken. Hierbij vormen kantoren op een A-locatie een belangrijke factor. Daarnaast biedt dergelijke A-locatie ontegensprekelijk dezelfde troeven voor bepaalde vormen van onderwijs. In het ontwerp wordt nog geen keuze gemaakt. Bij het op de markt brengen van het project wordt de potentie voor het gebruik in functie van specifieke vormen van onderwijs weerhouden zonder dat deze reeds dwingend wordt vastgelegd. Indien een onderwijsinstelling interesse betoont om zich daar te vestigen kan dit zonder dat erdoor het profiel van de site wezenlijk wijzigt. De spreiding van verkeersbewegingen in geval van onderwijsinstellingen verschilt niet veel van deze van kantoren, behalve in geval van avondonderwijs waarbij de verkeersbewegingen zich hoofdzakelijk buiten de spits afspelen maar binnen de bedieningsuren door openbaar vervoer.

## 6.2.2 Ondergrondse parkeerplaatsen

Vanuit het planMER Regionaalstedelijk gebied Oostende werden 2 scenario's voorgesteld:

- Scenario 1:  
180 woningen  
Restrictie: maximaal 20% tweede verblijven  
Invulling door binnenstedelijke winkelgebieden: geen verkeersgeneratie => zit al vervat in de autonome groei

Verkeersgeneratie:

96 vertrekkende auto's per ochtendspitsuur (minimaal 144 eerste woningen, met 1 vertrek per ochtend, gespreid over 1.5 uur)

58 aankomende auto's per avondspitsuur (minimaal 144 eerste woningen, met 1 aankomst per avond, gespreid over 2.5 uur)

- Scenario 2:  
500 woningen  
Restrictie: maximaal 20% tweede verblijven

Verkeersgeneratie:

267 vertrekkende auto's per ochtendspitsuur (minimaal 400 eerste woningen, met 1 vertrek per ochtend, gespreid over 1.5 uur)

160 aankomende auto's per avondspitsuur (minimaal 400 eerste woningen, met 1 aankomst per avond, gespreid over 2.5 uur)<sup>2</sup>

**Hiervan werd het eerste scenario in het ontwerp van het project meegenomen omwille van zijn betrekkelijk lagere last. Het alternatief om een grootteorde van 500 woningen te realiseren wordt niet weerhouden. Als gevolg van het ontwerpend onderzoek is de keuze gemaakt enkel scenario 1 te weerhouden.**

Er is een grondige afweging gemaakt in het al dan niet organiseren van ondergronds parkeren bij de nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor waren vooral de disciplines geluid, grondwater en bodem van belang.

De discipline geluid heeft bij het realiseren van ondergrondse parkeerplaatsen vooral invloed tijdens de werken, waar de manier van werken een belangrijke rol speelt.

Bij grondwater en bodem is de invloedssfeer van bemaling de referentie. Wanneer 2 bouwlagen ondergronds gegraven worden is de invloedssfeer in bodem en grondwater immers exponentieel groter dan wanneer slechts tot 1 bouwlaag ondergronds gegaan wordt. Gezien de noodzakelijke parkeervoorzieningen kunnen gerealiseerd worden binnen één ondergronds bouwlaag is wordt deze optie weerhouden.

Naast de aspecten van grondwater en bodem, zijn er tevens ruimtelijke en economische argumenten om de ondergrondse ingrepen beperkt te houden tot 1 bouwlaag.

Voor het multifunctioneel wooncomplex wordt 1 laag ondergronds gegaan, zodat het maaiveld met kantoren uitgaat op het Maria Hendrikapark.

Voor het kantoorgebouw wordt ruimtelijk een 'tweede maaiveld' gevormd door de Goede Windhelling. Door de aanwezigheid van dit verhoogde maaiveld is ondergronds gaan niet noodzakelijk. De kantoren starten immers pas op het niveau +1,5 boven het maaiveld, de ruimte hieronder kan hierdoor voor parkeren gebruikt worden.

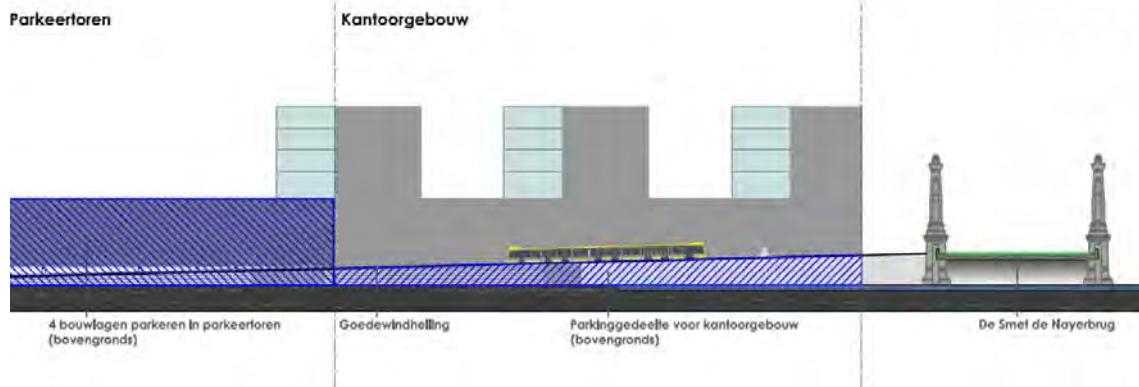
*Voor een grafische weergave van de parkeerprincipes, zie schema's op de volgende pagina's.*

<sup>2</sup> PlanMER Regionaalstedelijk Gebied Oostende

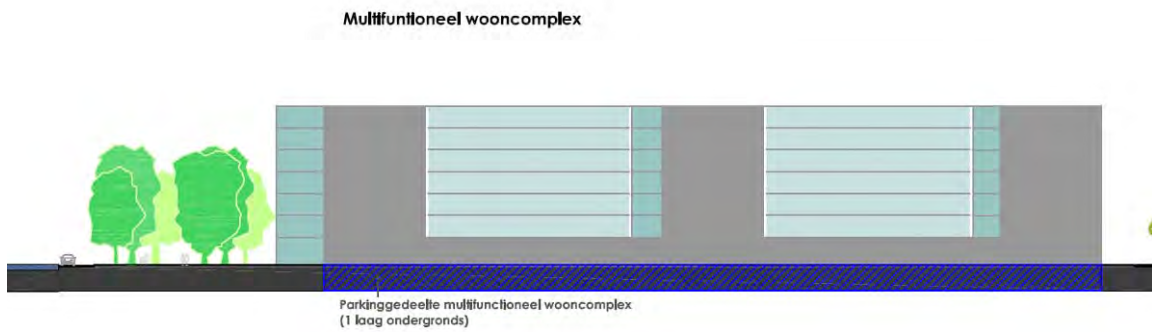
## Vastgoedontwikkeling: aanduiding parkeerzones



### Zoom 1



### Zoom 2



## 7 Relevante informatie uit bestaande onderzoeken

Er zijn verschillende studies uitgevoerd of in opmaak in het kader van het voorliggende stadsontwikkelingsproject. De meest relevante informatie uit deze studies worden hier kort besproken.

### 7.1 Studie AGSO / voorontwerp

Het stationsproject Oostende vertelt het verhaal van een grootschalig infrastructuurproject Oostende. Naast de eerdere realisaties van “acupunctuurprojecten” bestaat heden de ambitie om ook grootschalige strategische infrastructuurprojecten te initiëren en uit te voeren. Het infrastructuurproject dat vandaag voorligt, is het stationsproject Oostende, een uniek intermodaal knooppunt in een belangrijk stadsproject. De stad heeft in dit project het heft in eigen handen genomen. Het project is ontstaan uit een intensieve samenwerking tussen de stad Oostende, NMBS-holding, Infrabel en De Lijn.

Het AGSO staat in voor het ontwerp van het masterplan, stadsontwerp, ontwerp openbare ruimte, kortom het volledige inrichtingsplan van het strategisch project stationsomgeving. De door het AGSO gemaakte ontwerpstudie is de basis voor deze ontheffingsaanvraag en komt aan bod in de projectbeschrijving (hoofdstuk 4).

### 7.2 Neptunusplan – Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn

In september 2007 stelde De Lijn het Neptunusplan voor: een plan gericht op de toekomst, maar stevig verankerd in de realiteit. Het vormde de eerste stap naar een gecoördineerd en geïntegreerd openbaarvervoerbeleid voor West-Vlaanderen. De nieuwe versie van het Neptunusplan maakt nu – net als vergelijkbare plannen uit andere provincies – integraal deel uit van de Vlaamse “Mobiliteitsvisie 2020”. Met Mobiliteitsvisie 2020 reikt De Lijn een verder uitgewerkt raamwerk van knooppunten en verbindingen aan voor West-Vlaanderen.

Concreet voorziet Neptunus voor West-Vlaanderen openbaarvervoerknooppunten op interstedelijk, interregionaal en bovenlokaal of stedelijk niveau. De stedelijke gebieden, waaronder Oostende, vormen het zwaartepunt van de verschillende verplaatsingsstromen binnen de provincie. Het verbindend busvervoer vormt een aanvulling op het spoorgebonden openbaar vervoer. De Lijn wil op dit schaalniveau werken aan kwaliteitsvol verbindend busvervoer tussen de stedelijke gebieden.

De belangrijkste knooppunten worden uitgebouwd tot draaischijven van de multimodale verplaatsingen. De aansluitingen worden geoptimaliseerd, het overstappen gaat vlotter, en de fiets krijgt een veilige plaats. Zo wordt het openbaar vervoer voor de reiziger een volwaardig alternatief voor de auto. Daarbij zal ook aandacht besteed worden aan functionele aspecten zoals informatieverstrekking en wachtcomfort, maar ook aan bijkomende voorzieningen. Ook de toegankelijkheid vormt een belangrijke kwaliteitseis.



## 8 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

De volgende milieudisciplines zijn van belang in het kader van dit project:

- Mobiliteit
- Geluid
- Lucht
- Bodem
- Oppervlaktewater
- Grondwater
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens – ruimtelijke aspecten
- Fauna en flora

Per discipline wordt beknopt de referentiesituatie (huidige situatie en ontwikkelingsscenario) besproken en de te verwachten effecten van het project. Indien er significant negatieve effecten optreden, worden er milderende maatregelen voorgesteld.

De conclusie geeft telkens de belangrijkste effecten voor elke discipline weer.

Bij de beoordeling wordt, indien relevant, een onderscheid gemaakt tussen de bouwfase en de exploitatiefase.

### 8.1 Scoping

De tabellen op volgende pagina geven een overzicht van de te verwachten effecten en de relevante disciplines per fase-ingreep.

Fase - Ingreep BOUWFASE	Programma	Te verwachten effecten	Relevante milieudisciplines	Begeleidende maatregelen	Minderende maatregelen
algemeen		Wijziging perceptie en belevingswaarde door visueel waarneembare aanwezigheid van machines en delen van gebouwen	M&L		
<b>fase 1 - voorbereiding</b> afbraak cruiseeminaal		stufvorming bij sloop bijkomende verkeersgeneratie afvoeren sloopmateriaal	geluid lucht mobiliteit		maatregelen treffen bij droog weer
start renovatie stationsgebouw bushaltes verwijderen bouw tijdelijke bushaltes inname leeg terrein voor parking optimaliseren churchilparking verplaatsen bussteleplaats naar nieuwe steleplaats slijkensseeweg	stut- en schoonwerken	wijziging perceptie en belevingswaarde bereikbaarheid bereikbaarheid bereikbaarheid stufvorming bij sloop bijkomende verkeersgeneratie afvoeren sloopmateriaal	M&L mobiliteit - mens mobiliteit - mens mobiliteit geluid lucht mens	<b>minder hinder werkgroep</b> verfkeer via Konterdamkaai en Leopold II- daan striket aarhouden termijnen stut- en schoonwerken fasering parkeerabnod tijdens werken garantie begankelijkheid stationstuncties afbakening werfzone: veiligheid voorbijgangers bereikbaarheid duurzame modi (ov, fiets, voetgangers) prioritairstav bereikbaarheid auto	
<b>fase 2 - primaire parkingzones</b> bouw parkinggebouw	4 bouwlagen bovengronds	bijkomende verkeersgeneratie aanvoer bouwmaterial	geluid lucht	Brandrisikaal autovrij tav verkeerleer bovengronds parterren waar mogelijk enkel ondergronds ver van woongebied	
bouw ondergrondse fietsenstalling	1250 fietsen en 60 bromfietsen	geluids- en luchtinnder tgv inzet machines bijkomende verkeersgeneratie afvoeren grond	geluid lucht bodem - water mobiliteit	aanbod voorlopige constructies (bus, fiets, parking)	maatregelen treffen bij droog weer specifieke realisatelechnieken bouwput met hinder hinder
renovatie oud stationsgebouw	stut- en schoonwerken	wijziging perceptie en belevingswaarde	M&L	verbod geluuk helpen in woonomgeving tanken op centrale plaats met vloeistofdicthe verhanding	
<b>fase 3 - tram- en busstation</b> start bouw peronlufel		bijkomende verkeersgeneratie aanvoer bouwmaterial	geluid lucht		
bouw intermodaal knooppunt	aantal haltes voor bus? Hoeveel tranlijnen?	geluids- en luchtinnder tgv inzet machines bijkomende verkeersgeneratie aanvoer bouwmaterial geluids- en luchtinnder tgv inzet machines	geluid mobiliteit geluid lucht mobiliteit		
<b>fase 4 - afwerken / operationaliseren</b> afwerken peronlufel + aansluiting nieuwe passerelle over de sporen verplaatsen steleplaats trans naar nieuwe steleplaats a.d. Slijkensseeweg aanleg openbare ruimte Slaachthuiskaai, GDSNV-krog, Konterdamkaai		tramverkeer verdwijnt rond Hazegras verhanding daat	mobiliteit water		GSSV hemelwaterputten
<b>fase 5 - vastgoed</b> bouw kantoorgebouw	1 bouwlaag semi-ondergronds 3 volledige bouwlagen 4 lagen torens (+/- 1/2 bebouwd)	bijkomende verkeersgeneratie aanvoer bouwmaterial	geluid lucht		maatregelen treffen bij droog weer specifieke realisatelechnieken bouwput met minder hinder
bouw multifunctioneel woonproject	1 bouwlaag ondergronds 1 volledige laag 5 lagen met +/- 1/2 bezetting	bijkomende verkeersgeneratie aanvoer bouwmaterial geluids- en luchtinnder tgv inzet machines	geluid bodem mobiliteit		

Fase - ingreep	Programma	Te verwachten effecten	Relevante milieudisciplines	Bepalende maatregelen	Milderende maatregelen
EXPLOITATIEFASE ingebruikname projectgebied	verenvoudiging verkeerscirculatie optimale toegankelijkheid K+R en parkeergebouw	Hazebras krijgt enkel nog bestemmingsverkeer waameentbaarheid centrum en station stijgt	mobiliteit water M&L mens	gericht verkeer voor K+R, laden en ossen groen- en waterpartijen zorgen voor vertraagde infiltratie en waameentbaarheid park	GSV hemelwaterputten
station	duidelijk openbaar vervoersknopspunt	minder autoverkeer	mobiliteit water bodem	regenwaterrecupatie ondergrondse fietsenstalling beperken tot -1	GSV hemelwaterputten
tramstationsgebouw	4 bouwlagen 4 125m² terreinoppervlakte dubbele bouwlaag tramhalte 1 bouwlaag parkeren		mobiliteit water	regenwaterrecupatie	GSV hemelwaterputten
parkeergebouw	4 bouwlagen 4455m² terreinoppervlakte 700 parkeerplaatsen	parkeerzoekend verkeer zal vertwijnen veiligheidsgevoel bij bovengronds parkeren visuele- en geluidsbarrière tegenaan de sporen	mobiliteit lucht water mens	open gevelmateriaal ten voordele van ventilating ventilatingsoosters thv Goede Windhelling	GSV hemelwaterputten
kantoorgebouw	4 bouwlagen + 4 bouwlagen 'miniorens' 3070m² terreinoppervlakte 1 parkeeraanpak onder GSDN-brug (1,45pl) kantoren / horeca / horeca mogelijk in sokkels diverse scenario's, kantoor-, wijk-, stationsgebonden 8 lagen kantoren	verkeersgeneratie kantoren visuele- en geluidsbarrière tegenaan de sporen	mobiliteit lucht water geluid mens	promoten duurzaam verkeer ventilating parkeeraanpak Goede Windhelling	GSV hemelwaterputten
multifunctioneel woonproject	6 bouwlagen 7670m² terreinoppervlakte 1 ondergrondse laag parking voor eigen gebruik 298 plaatsen sokkel: kantoren bovenverdiepingen: gedifferentieerd wonen 190 wooneenheden	verkeersgeneratie woningen	mobiliteit lucht water bodem mens	ventilating parkeeraanpak ondergrondse parkeeraanpak beperken tot -1 parking is louter voor bewoners: veiligheidsgevoel	GSV hemelwaterputten





## 9 Discipline mobiliteit

In de discipline mobiliteit wordt een beschrijving gegeven van de huidige verkeersinfrastructuur en de bereikbaarheid van de projectsite. Daarnaast wordt eveneens de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid beschreven.

### 9.1 Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat alle wegen in de omgeving van het projectgebied waarvan de verkeersintensiteiten, verkeersleefbaarheid en –veiligheid kunnen wijzigen als gevolg van het project. In functie van parkeren, bereikbaarheid en circulatie wordt de ruime omgeving van het projectgebied onderzocht, waar vooral de ontsluiting naar de primaire wegen en de Kennedyrotonde van belang is. De Konterdamkaai, de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en de Leopold III-laan spelen hier een belangrijke rol in.

### 9.2 Beschrijving referentiesituatie

#### 9.2.1 Weginfrastructuur

Het projectgebied betreft de stationsomgeving van de stad Oostende. De autosnelweg A10 ligt op ongeveer 1,7 km. Vanuit de autosnelweg kan men het station van Oostende bereiken via de N340 Verenigde Natieslaan en de N34 Leopold III-laan. Het projectgebied kan eveneens bereikt worden via de Ringweg – Van Glabbekeplein – Konterdamkaai.

De N340 Verenigde Natieslaan heeft een 2x2-profiel gescheiden door een groene middenberm en vrijliggende fietspaden. In het zuiden is het kruispunt met de A10 een rotonde (President Kennedy-plein), net als het kruispunt met de N34 Leopold II-laan – Leopold III-laan.

De N34 Leopold III-laan heeft een wegprofiel bestaande uit twee rijstroken, aanliggende fietspaden en een vrije trambaan aan noordelijke zijde. De Natiënkaai en de Brandariskaai hebben beiden een profiel met 2 rijstroken waarbij fietsvoorzieningen ontbreken. In de Brandariskaai zijn er enkele parkeerplaatsen aanwezig.

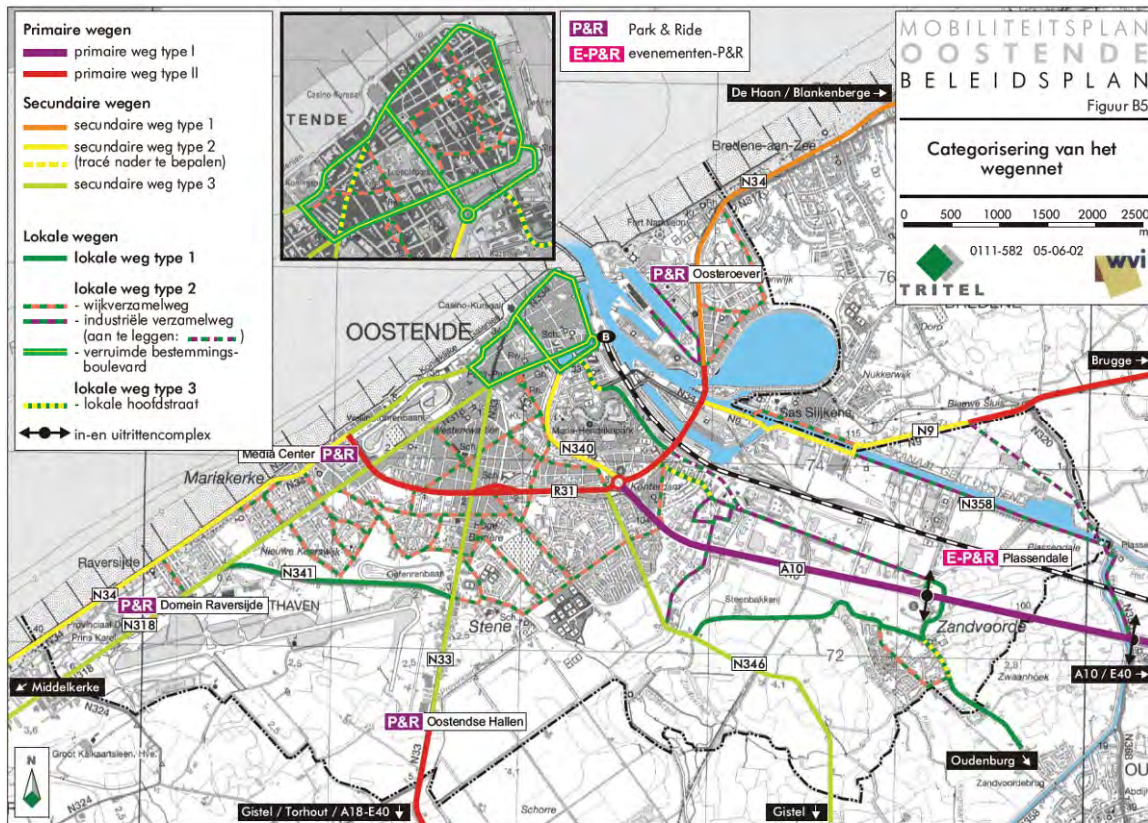
De de Graaf de Smet de Nayerlaan heeft een 2x1-pofiel met een trambaan in het midden en aanliggende fietspaden. De Slijkensesteenweg is afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer maar wordt wel nog gebruikt door de tram.

#### 9.2.2 Wegencategorisering

De A10 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als primaire weg type I, de R31 Elisabethlaan – Ringlaan als primaire weg II. De N340 Verenigde Natieslaan is gecategoriseerd als secundaire weg II.

De overige wegen zijn wegen op lokaal (gemeentelijk) niveau:

- Konterdamkaai als lokale weg type I;
- Leopold III-laan en Vindictivelaan (en N34 en N334) als lokale weg type II, verruimde bestemmingsboulevard.
- Graaf de Smet de Naeyerlaan als lokale weg type III, een lokale hoofdstraat.



### 9.2.3 Verkeerstellingen

In het plan-MER van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied worden volgende verkeersintensiteiten weergegeven:

Weg:	KMPT:	Wegvak:	Theoretische capaciteit	Werkdag-gemiddelde 2006	Ochtendspitsuur 2006	I/C
E40/A10	90,2	Loppem - Jabbeke/De Haan	12000 pae/u	66000	5082	42%
	100,5	Jabbeke - Zandvoorde	8000 pae/u	26700	2056	26%
	101,8	Zandvoorde - Oostende	8000 pae/u	26500	2041	26%
E40/A18	36,7	Gistel - Brugge	8000 pae/u	35100	2703	34%
	35,4	Middelkerke - Gistel	8000 pae/u	35600	2741	34%
	23	Nieuwpoort - Middelkerke	8000 pae/u	30900	2379	30%
R31	0,5	Northlaan	5600 pae/u	10400	801	14%
	3,1	Elisabethlaan	5600 pae/u	13200	1016	18%
N9	108,1	Klemskerke	3200 pae/u	10400	801	25%
	107,9	Klemskerke	3200 pae/u	6900	531	17%
N33	3	Oostende	2800 pae/u	19900	1532	55%
	3,2	Oostende	2800 pae/u	19000	1463	52%
	10,6	Gistel	3200 pae/u	12300	947	30%
N34	10,9	Gistel	3200 pae/u	11100	855	27%
	20,2	De Haan	5600 pae/u	4900	377	7%
	27,3	Bredene	5600 pae/u	10200	785	14%
N341	37,5	Mariakerke	5600 pae/u	7500	578	10%
	45	Westende	5600 pae/u	6100	470	8%
	2,3	Oostende	5600 pae/u	9600	739	13%
		Kennedy - rotonde	4500 pae/u	39700	3057	68%

Voor voorliggend ontheffingsdossier zijn vooral de verkeersintensiteiten op de R31 Elisabethlaan, op de N34 ter hoogte van Bredene en op de Kennedy-rotonde relevant. Voor de overige wegen blijken geen verkeerstellingen beschikbaar te zijn.

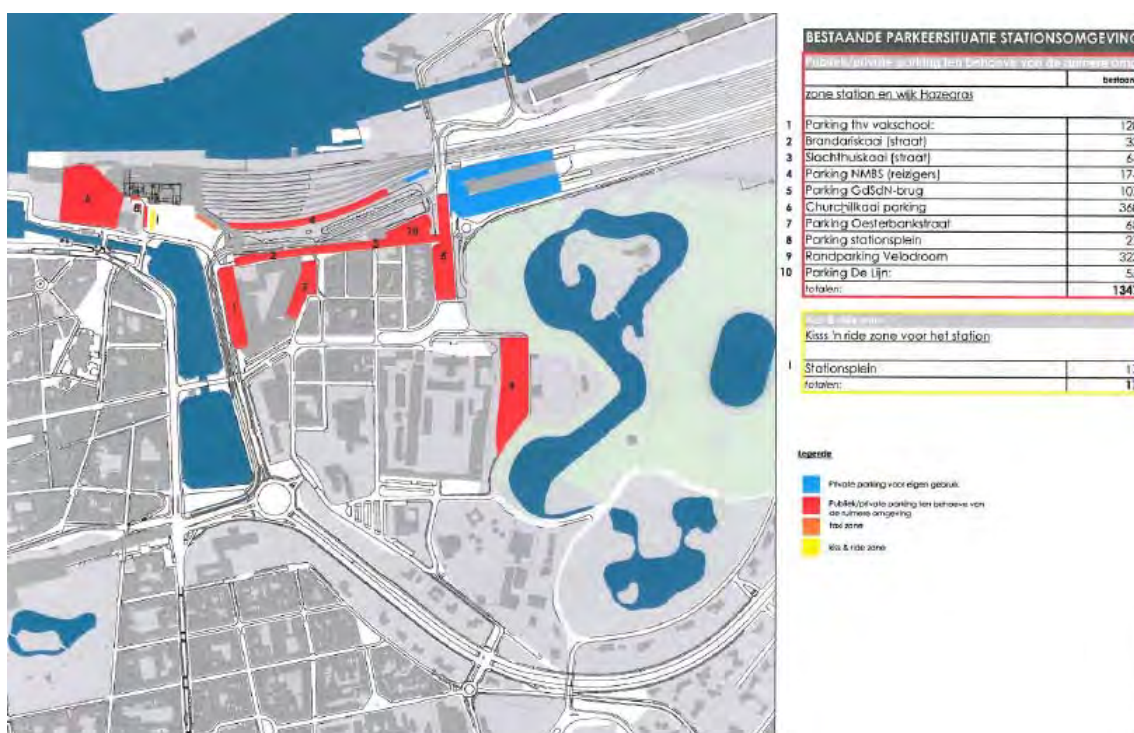
Uit de I/C-ratio blijkt dat de wegen in het studiegebied ruim voldoende restcapaciteit (tot 80%) bezitten om bijkomend verkeer te kunnen verwerken. Uit terreinonderzoek blijkt echter dat op het kruispunt aan het Kennedyplein tijdens de spitsuren saturatie optreedt. Hierdoor treedt sluipverkeer op doorheen het binnenstedelijke gebied van Oostende om het hogere wegennet (A10) te bereiken.

#### 9.2.4 Parkeren

In de omgeving van het station bestaan er op vandaag veel kleinere parkeerzones, die grotendeels dienen voor pendelaars en openbaar vervoergebruikers. Een totaal van 1.347 parkeerplaatsen in de directe omgeving zorgen er voor voldoende parkeerplaatsen. Hiervan zijn gemiddeld 988 plaatsen of zo'n 73% bezet. Volgens CROW wordt een parkeerdruk (verhouding bezetting/capaciteit) onder de 85% als acceptabel beschouwd. In de huidige situatie zijn er dus geen problemen om te parkeren.

situatie bestaande toestand (2009)			
	max. capaciteit	% gemiddelde bezetting	gemiddelde bezetting
1 Parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0%	0
2 Parking Leopold III-laan (vakschool)	128	100%	128
3 Brandariskaai (straat)	33	100%	33
4 Slachthuiskaai (straat)	64	100%	64
5 Parking NMBS (reizigers)	174	100%	174
6 Parking GdSdN-brug	107	100%	107
7 Parking De Lijn	55	100%	55
8 Churchillkaai parking	368	50%	184
9 Parking Oesterbankstraat	68	100%	68
10 Parking stationsplein	27	50%	14
11 Randparking Velodroom	323	50%	162
12 Parking Zone LCI	0	0%	0
<b>totalen:</b>	<b>1347</b>		<b>988</b>
<b>parkingoverschot t.o.v. huidige gemiddelde bezetting</b>			<b>359</b>

Deze 1.347 parkeerplaatsen liggen verspreid over 10 zones<sup>3</sup>. De grote spreiding leidt echter tot ongestructureerde en overbodige bewegingen van parkeerzoekend verkeer. Het gaat immers in hoofdzaak over kleinere parkeerzones ad random verspreid over het gebied. De Kiss&Ride-zone aan het station biedt plaats aan 17 wagens.



In het NMBS-station is er op vandaag een overdekte en bewaakte fietsstalling met plaats voor 776 fietsen (572 in de fietsenstalling, 204 op perron 11). In de telling van NMBS (zie 4.4.2) werden in het station 950 geparkeerde fietsen, waaruit blijkt dat er heel wat fietsen foutparkeren en geen plaats vinden in de huidige fietsenstalling. De fietsparkeerdruk bedraagt er op vandaag 122%.

<sup>3</sup> In bovenstaande tabel maken de parkeerzones 'parkeergebouw' en 'parking zone LCI' deel uit van voorliggend project en zijn bijgevolg nog niet in gebruik in de huidige situatie.

## 9.2.5 Openbaar vervoer

Het projectgebied betreft de stationsomgeving van Oostende. Het station van Oostende is een internationaal knooppunt voor openbaar vervoer omwille van de rechtstreekse treinverbindingen (naar Brugge, Gent, Kortrijk – Lille, Antwerpen, Brussel, ...) en de overstapmogelijkheden op andere internationaal georiënteerde vervoersmodi (ferry's en seacats).

Het station Oostende is tevens een knooppunt voor verschillende stads- en streeklijnen van De Lijn. De Stadslijnen zijn:

- Lijn 1: Centrubus
- Lijn 4: Marie-Joséplein - Sas Slijkens - Groenendijk - Marie-Joséplein
- Lijn 9: Marie-Joséplein - Groenendijk - Sas-Slijkens - Marie-Joséplein
- Lijn 5: Raversijde - Station - Stene Dorp
- Lijn 6: Stene Dorp - Station – Raversijde
- Lijn 7 Station - Steense Dijk - Bauwensplein – Station
- Lijnen 21-22-23: Voorstadslijn Oostende (Station) - Zandvoorde (via Zandvoordedorpstraat)
- Lijn 24: Avondlijn naar Zandvoorde (via Meiboom & Conterdam)
- Lijn 50: Voorstadslijn Oostende (Station) - Conterdam (via Meiboom)
- Lijn 60: Voorstadslijn Oostende (Station) - Oostende (Seashopping)
- Lijn 61: Voorstadslijn Oostende - Middelkerke

Naast de stadslijnen is er ook de Kusttram die tussen Knokke en De Panne rijdt en in Oostende ondermeer het stadscentrum aandoet. De overige streeklijnen bedienen onder meer de kuststeden, Brugge, Torhout, Veurne en Diksmuide.



Op vandaag is de keerlus voor de trams gelegen in de wijk Hazegras. Dit heeft een negatieve impact op de verkeersleefbaarheid van deze wijk door de geluidshinder (het piepen van de trams), de frequentie van de trams die keren, de inrichting van de openbare ruimte, de parkeervoorzieningen in de wijk, ...

De stelplaats voor bussen en trams ligt op heden aan de Goedewindhelling.



### 9.3 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

#### 9.3.1 Methodologie

De effecten op mobiliteit worden besproken voor de situatie tijdens en na uitvoering van de werken, en dit voor de verschillende vervoersmodi (autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer).

Aandacht zal uitgaan naar de mobiliteitsgenererende effecten van het station als multimodaal knooppunt en de voorziene ontwikkelingen in het station. De effecten van de modal split van deze verkeersstromen worden ingeschat.

Het project biedt een comfortverhoging voor de reizigers. Er wordt een vlotte overstapmogelijkheid met andere vormen van openbaar vervoer (tram- en busverkeer) gerealiseerd en andere functies (horeca, winkels, fietsenstallingen) zijn goed bereikbaar door de integratie in één project. Ook voor de projectontwikkeling wordt uitgegaan van zeer bescheiden cijfers voor het gebruik van de auto (zie verder).

##### 9.3.1.1 Berekening verkeersgeneratie en parkeerbehoefte

- Wonen

De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van kengetallen voor gemotoriseerd verkeer in een stedelijk gebied waar een woondichtheid heerst van meer dan 35 woningen per hectare. Hier wordt aangenomen dat per wooneenheid er gemiddeld  $5,5^4$  motorvoertuigbewegingen per etmaal worden gemaakt. Voor een serviceflat ligt de verkeersgeneratie lager, namelijk 2,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de bezoekers wordt een richtcijfer van 0,3 bezoekers per wooneenheid per dag gehanteerd.

Er wordt een correctie toegepast omwille van de ligging nabij een openbaar vervoersknoop-

<sup>4</sup> Bron: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer', CROW, 2007.

punt waarbij een modal split wordt gehanteerd van 56%<sup>5</sup>. 7% van deze bewegingen gebeuren tijdens de avondspits (17u – 18u). Hiervan is 36% van de voertuigbewegingen vertrekkend, 64% aankomend.

De parkeerbehoefte voor woningen<sup>6</sup> bedraagt 1,2 tot 1,4 parkeerplaatsen per woning (centrumgebied, gemiddelde prijsklasse). De parkeerbehoefte voor seniorenflats bedraagt 0,3 tot 0,6 parkeerplaatsen per woning. De parkeerbehoefte ten gevolge de bezoekers zit in beide woningtypes reeds vervat.

- Kantoren<sup>7</sup>

De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van kengetallen voor gemotoriseerd verkeer in een centrumlocatie. Hier wordt aangenomen dat per 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte kantoor er gemiddeld 7 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden gemaakt. Het vrachtverkeer verwaarloosbaar en is reeds in de kengetallen verwerkt.

Er wordt een correctie toegepast omwille van de ligging nabij een openbaar vervoersknooppunt waarbij een modal split wordt gehanteerd van enerzijds 69%<sup>8</sup>, en anderzijds een modal split van 56%<sup>9</sup>.

9% van deze bewegingen gebeuren tijdens de avondspits (17u – 18u). Hiervan is 90% van de voertuigbewegingen vertrekkend, 10% aankomend.

De parkeerbehoefte voor de kantoren<sup>10</sup> bedraagt 0,8 tot 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte. De parkeerbehoefte ten gevolge de bezoekers zit hier reeds in vervat.

Voor de functies handel en horeca, die voorzien worden op het gelijkvloers van het kantoorgebouw, wordt geen extra verkeersgeneratie berekend<sup>11</sup>. Verwacht wordt dat deze functies geen extra bijkomend verkeer zullen genereren, maar er eerder kan uitgegaan worden van een gecombineerd gebruik van de diverse functies. M.a.w. de gebruikers van de functies handel en horeca zullen in hoofdzaak de pendelaars, bedienden in de kantoren en bewoners van de woningen zijn. Het autogebruik is hierbij te verwaarlozen.

### 9.3.2 Effecten tijdens uitvoering van de werken

#### 9.3.2.1 Effecten t.g.v. de verkeersgeneratie

Tijdens de sloop van de bestaande gebouwen en wegenis, het uitgraven van de ondergrondse verdiepingen en de bouw van het project wordt een extra verkeersgeneratie ten gevolge van af- en aanrijdende vrachtwagens verwacht.

Werkverkeer dat van en naar het projectgebied rijdt zal via de Leopold III-laan rechtstreeks aantakken op de Verenigde Natieslaan (N340). Deze aan- en afvoerwegen voor het werkverkeer hebben een grote capaciteit.

Vermits de volumes aan en af te voeren materiaal in deze fase van het project nog niet gekend zijn, en bijgevolg ook niet ingeschat kan worden welke verkeersgeneratie er tijdens de werken te verwachten valt, worden kort enkele milderende maatregelen voorgesteld om de hinder tot een minimum te beperken.

<sup>5</sup> Bron: Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, Departement MOW, september 2009 (pag. 115)

<sup>6</sup> Bron: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, CROW, 2008

<sup>7</sup> Bron: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer', CROW, 2007.

<sup>8</sup> Bron: OVG Vlaanderen 2000, vervoerswijzekeuze voor bedienden/kader voor woon-werkverplaatsingen

<sup>9</sup> Bron: Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, Departement MOW, september 2009 (pag. 115)

<sup>10</sup> Kantoren zonder baliefunctie in een sterk stedelijke omgeving. Bron: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, CROW, 2008

<sup>11</sup> Ook in het plan-MER werd voor deze functies geen extra verkeersgeneratie berekend.



### 9.3.2.2 Parkeren

Voor het parkeeraanbod tijdens de werken werd een fasering uitgewerkt door de werkgroep Minder Hinder (zie punt 4.7.3). Ten opzichte van de bestaande capaciteit betekent dit een verlies aan parkeerplaatsen. Indien de parkeercapaciteit tijdens de werken wordt vergeleken met de gemiddelde bezetting, dan blijkt er in elke fase nog een parkeer'overschot' te zijn.

**PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING / Publiek/privé parking ten behoeve van de ruimere omgeving :  
vergelijking huidige toestand ----- toestand tijdens de werf 2009-2013: SAMENVATTING**

	max capaciteit	parkingoverzicht op tekort / huidige gemiddelde bezetting
fase 1	1059	71
fase 2	1039	51
fase 3	1234	246
fase 4	1145	157
fase 5	1169	181

Rekening houdend met de huidige gemiddelde bezettingsgraad kan de parkeerdruk tijdens de werken als volgt worden ingeschat:

- Fase 1: 93%
- Fase 2: 95%
- Fase 3: 80%
- Fase 4: 86%
- Fase 5: 85%

Volgens CROW wordt een parkeerdruk (verhouding bezetting/capaciteit) onder de 85% als acceptabel beschouwd. Dit is het geval in fase 3 en fase 5 (verwaarloosbaar effect, 0). Boven deze grens (fase 1 en fase 4) neemt de kans op fout parkeren, zoekverkeer en mogelijke overloop naar andere gebieden toe (matig negatief effect, -).

Een parkeerdruk boven 95%, zoals wordt benaderd in fase 2, wordt als acut problematisch beschouwd. Omdat het slechts om een tijdelijke situatie gaat, wordt het effect als tijdelijk significant negatief beoordeeld (--).

Een goede communicatie naar de bevolking over de fasering van de werken en een tijdelijk lagere capaciteit aan parkeergelegenheid, kan de bevolking aansporen om het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken om zich te verplaatsen. Dit is zeker het geval in de beginfasen van de werken.

Voor de fietsers wordt een tijdelijke fietsenstalling voorzien met 1.008 plaatsen. In de telling van NMBS (zie 4.4.2) werden in het station 950 geparkeerde fietsen waargenomen binnen 776 fietsplaatsen in de rekken. Het aanbod wordt dus tijdens de werken reeds verruimd en biedt plaats aan alle fietsers.

### 9.3.2.3 Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

De werf omvat de stationsomgeving met veel zwakke weggebruikers en ligt in de onmiddellijke omgeving van een schoolgebouw<sup>12</sup>. Dit zorgt ervoor dat het werfverkeer een significant negatief effect (--) zal hebben op de verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheid in de onmiddellijke omgeving van de werfzone/ het projectgebied. Tijdens de werken dient het op- en afrijden van zwaar vrachtverkeer afgeschermd te worden van de pendelaars die zich de voet of met de fiets van en naar het station begeven. Mogelijke conflicten tussen zwaar vrachtverkeer en zwakke weggebruikers dienen tot een strikt minimum herleid te worden.

De aan- en afvoerroute voor het werfverkeer verloopt via Leopold III-laan. Indien deze route strikt wordt gerespecteerd, kan de overlast tijdens de werken voor de woonwijk Hazegras geminimaliseerd worden. De Leopold III-laan heeft een duidelijke scheiding tussen de verschillende weggebruikers (gemotoriseerd verkeer versus voetgangers en fietsers) en beschikt bovendien over een grote capaciteit. De verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zal hierdoor beperkt wijzigen (matig negatief effect, -).

<sup>12</sup> Het betreft een koksschool met ook avondonderwijs.

Tijdens de werken zullen de nodige stut- en schoorwerken worden uitgevoerd en zal de werfzone afgebakend worden. Deze werfzone dient de veiligheid van voorbijgangers te garanderen. Ook de toegankelijkheid van alle stationsfuncties moet gegarandeerd worden.

#### 9.3.2.4 Bereikbaarheid

Tijdens de werken worden grondige maatregelen genomen die een impact zullen hebben op de bereikbaarheid van het station, stadscentrum en haar functies. O.a. hiervoor werd de werkgroep Minder Hinder opgericht (zie punt 4.7.3). De parkeerplaatsen dienen tijdens de volledige aanlegfase goed bereikbaar te zijn.

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer moet ook tijdens de werf gegarandeerd worden. Het is wel mogelijk dat ter hoogte van de projectsite in heel beperkte mate lichte hinder onderhouden wordt van werfverkeer op aan- en afvoerroutes. Dit effect is echter verwaarloosbaar door de grote (rest)capaciteit van de wegen.

### 9.3.3 Effecten tijdens exploitatie van het project

#### 9.3.3.1 Autoverkeer

- **Verkeersgeneratie**

Tramstationsgebouw	Kantoorgebouw	Woonproject
Kantoren: 4.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemengd handel / kantoor, waarvan de helft kantoor (1.500 m<sup>2</sup>)</li> <li>• Kantoor: 13.500 m<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 190 woningen</li> <li>• 7.500 m<sup>2</sup> kantoor</li> </ul>

De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van eerder voorgestelde methodiek. Voor de woningen wordt de verkeersgeneratie berekend voor een volledige invulling met woningen, en voor een volledige invulling met serviceflats. Voor de kantoren worden 2 berekeningen uitgevoerd, met een verschillende modal split. Voorliggend project leidt tijdens de avondspits tot volgende verkeersgeneratie:

- Woongelegenheden:
  - Woningen: 43 motorvoertuigbewegingen per uur (zowel bewoners als bezoekers), waarvan 15 vertrekkend en 28 toekomend
  - Serviceflats: 22 motorvoertuigbewegingen per uur (zowel bewoners als bezoekers), waarvan 8 vertrekkend en 14 toekomend
- Kantoren:
  - Modal split 69%: 115 motorvoertuigbewegingen per uur, waarvan 104 vertrekkend en 11 toekomend
  - Modal split 56%: 94 motorvoertuigbewegingen per uur, waarvan 85 vertrekkend en 9 toekomend

In totaal bedraagt de totale verkeersgeneratie voor het volledige project **137** (modal split 56% zowel voor woningen als voor kantoor) **tot 158** (modal split 56% woningen, en 69% kantoor) motorvoertuigbewegingen per avondspitsuur. Indien in het project serviceflats voorzien worden, dan ligt de verkeersgeneratie lager met 116 tot 137 motorvoertuigbewegingen per avondspitsuur.

Hierbij dient wel opgemerkt dat de berekende verkeersgeneratie slechts een benadering is van de uiteindelijke reële situatie. Op heden zijn er reeds kantoorfuncties in het projectgebied aanwezig (NMBS, call-center), waardoor de berekende verkeersgeneratie deels de reeds bestaande verkeersgeneratie omvat. Op heden is 3.500 m<sup>2</sup> in gebruik als kantoorruimte. Dit komt neer op 13% van de totaal te ontwikkelen kantooroppervlakte in voorliggend project. Bij gevolg kan aangenomen worden dat 13% van de berekende verkeersgeneratie zich reeds op het wegennet bevindt.

- **Capaciteitstoets**

Op heden zijn er geen verkeerstellingen in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied beschikbaar. Uit eigen terreinkennis blijkt dat de wegen rondom het projectgebied een grote capaciteit, en ook een grote restcapaciteit hebben. In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied worden geen grote problemen verwacht (verwaarloosbaar tot matig negatief effect, -).

Autoverkeer van en naar het projectgebied zal worden ontsloten door de Leopold III-laan en de Verenigde Natieslaan en de Konterdamkaai op het kruispunt aan het Kennedyplein en vandaar op het hogere wegennet. Tijdens de spitsuren treedt op deze punten saturatie op, dewelke door voorliggend project in beperkte mate versterkt kunnen worden (matig tot significant negatief effect, -/--).

### 9.3.3.2 *Parkeren*

- **Berekening parkeerbehoefte**

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van kengetallen.

Voor **woningen** bedraagt het kencijfer (CROW) 1,2 tot 1,4 parkeerplaatsen per woning. In voorliggend project worden 190 woningen voorzien. Dit komt neer op een behoefte van min. 228 tot max. 266 parkeerplaatsen.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen in het project werd reeds het kencijfer van 1,2 parkeerplaatsen per wooneenheid gehanteerd. Dit komt neer op 228 bewonersparkeerplaatsen die worden voorzien. Rekening houdend met de ligging nabij een multimodaal knooppunt, lijkt het kencijfer van 1,2 parkeerplaatsen per woning realistisch en haalbaar. Het uitvoeren van een duurzaam parkeerbeleid met minimale kencijfers, wordt op dergelijke locatie als positief beoordeeld.

Indien serviceflats gerealiseerd worden, ligt de parkeerbehoefte heel wat lager; namelijk 0,3 tot 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid. Dit komt neer op 57 tot 114 parkeerplaatsen (rekening houdend met 190 serviceflats).

Inzake fietsparkeerplaatsen wordt in de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' van de stad Oostende één fietsstalplaats per tien woningen voorzien (bij meergezinswoningen met meer dan twintig woongelegenheden). Dit komt neer op 19 fietsstalplaatsen voor de woningen in voorliggend project.

Voor **kantoren** in centrumgebied bedraagt het kencijfer (CROW) 0,8 tot 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte. De parkeerbehoefte ten gevolge de bezoekers zit hier reeds in vevat. In voorliggend project wordt ongeveer 26.500 m<sup>2</sup> kantooruimte voorzien. Dit komt neer op een behoefte van min. 212 tot max. 398 parkeerplaatsen.

Ook voor de kantoren werd bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen in het project een ander kencijfer gehanteerd, rekening houdend met een duurzaam parkeerbeleid. In het project wordt uitgegaan van maximaal 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup>. In totaal worden 215 parkeerplaatsen voorzien voor de kantoren. Rekening houdend met de ligging nabij een multimodaal knooppunt, wordt het hanteren van een lager kencijfer dan minimaal noodzakelijk, eveneens als positief beoordeeld.

Volgens OVG Vlaanderen komt ongeveer 11% van de werknemers (bedienden) met de fiets naar het werk. Het aantal werknemers wordt ingeschat op 1 arbeidsplaats per 25 tot 35 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte. Dit komt neer op een behoefte van 83 tot 117 fietsparkeerplaatsen.

Volgens de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' van de stad Oostende dient 1 fietsparkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> te worden voorzien. In voorliggend project komt dit neer op 280 fietsparkeerplaatsen voor de totale kantooruimte.

- **Confrontatie parkeerbehoefte – parkeercapaciteit**

Voorliggend project voorziet in de realisatie van in totaal 1.105 parkeerplaatsen:

- 228 parkeerplaatsen voorzien voor bewoners (ondergronds in het multifunctioneel woonproject);
- 215 private parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoren (145 in het kantoorgebouw en 70 in het multifunctioneel woonproject);
- 700 publieke parkeerplaatsen in het parkeergebouw (waarvan een nog ongekend aantal zullen gebruikt worden door het personeel van de NMBS).

Daarnaast zijn er nog 409 publieke parkeerplaatsen beschikbaar in de omgeving van het station en de wijk Hazegras (voor plan cfr. 4.4.4.1):

- 8 parkeerplaatsen t.h.v. de parking aan de vakschool;
- 24 parkeerplaatsen in de Slachthuiskaai;
- 27 parkeerplaatsen op de de Graaf de Smet de Naeyerbrug;
- 27 parkeerplaatsen op het stationsplein;
- 323 parkeerplaatsen op de randparking Veldroom.

Ten opzichte van de bestaande toestand (1.347 parkeerplaatsen, allen openbaar) betekent voorliggend project een verlies aan 238 openbare parkeerplaatsen (of 17,7%). Het merendeel van de publieke parkeerplaatsen in de omgeving wordt ingeruild voor een kwalitatieve buitenruimte. Zo zal het straatparkeren in de Brandariskaai volledig verdwijnen en zal deze in de Slachthuiskaai drastisch inkrimpen. De parking van de Lijn verdwijnt eveneens volledig alsook de Churchillkaai parking. Deze parkeerplaatsen zijn allen gelegen rond het stationsplein en worden op heden vooral voor de stationsfunctie gebruikt. Het verdwijnen van deze parkeerplaatsen (een 490-tal) wordt opgevangen door een nieuw parkeergebouw met 700 parkeerplaatsen, eveneens aan het stationsplein gekoppeld. Ook de parking ter hoogte van de Vakschool wordt hier gecompenseerd (128 parkeerplaatsen verdwijnen), waarbij de meest noodzakelijke plaatsen behouden blijven (8).

Bij de dimensionering van de nieuwe parkeerstructuur werd uitgegaan van een duurzaam parkeerbeleid. Hierbij verwacht men op deze locatie een belangrijk openbaar vervoersgebruik en een verschuiving in de modal split van autogebruik naar openbaar vervoer in vergelijking met de bestaande situatie.

Ten opzichte van de huidige bezettingsgraad zou de realisatie van 1.109 parkeerplaatsen voldoende zijn om de huidige behoefte op te vangen (overschot van 113 parkeerplaatsen). Dit dient echter genuanceerd te worden omdat er in voorliggend project parkeerplaatsen zullen worden voorbehouden voor het personeel van de NMBS<sup>13</sup>. Hierdoor verdwijnt het 'overschot' en bedraagt de parkeerdruk (verhouding bezetting/capaciteit) in dit geval meer dan 100%. In een parkeergarage, zoals grotendeels voorzien in voorliggend project, kan de parkeerdruk zonder problemen 100% bedragen (maximale bezetting). Op de overige plaatsen (dus buiten het parkeergebouw) kan het tekort aan parkeerplaatsen leiden tot parkeerzoekend verkeer. Milderende maatregelen kunnen genomen worden om de parkeerdruk te beperken.

Indien het voorziene aantal parkeerplaatsen wordt vergeleken met de berekende behoefte volgens de kengetallen (zie bovenstaande berekening), dan kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- Voor de woningen worden 228 parkeerplaatsen voorzien in het multifunctioneel woonproject. Dit komt neer op 1,2 parkeerplaatsen per woning. Omwille van de locatie nabij een belangrijk openbaar vervoersknooppunt worden geen problemen verwacht. Het duurzame parkeerbeleid wordt zelf als positief beoordeeld.
- Serviceflats genereren een lagere parkeerbehoefte dan woningen.
- De behoefte aan parkeerplaatsen voor de kantoren bedraagt 212 tot 398 parkeerplaatsen. In voorliggend project worden 215 parkeerplaatsen voorzien, specifiek voor de kantoren. Deze

<sup>13</sup> Op heden gebruikt het personeel van de NMBS 214 parkeerplaatsen. Het is nog niet gekend hoeveel parkeerplaatsen de NMBS in de toekomst zal innemen.

capaciteit ligt iets hoger dan de minimaal berekende behoefte. Om geen problemen te veroorzaken, kunnen enkele milderende maatregelen genomen worden om het autoverkeer als gevolg van de aanwezigheid van de kantoren te beperken.

In voorliggend project wordt, naast de bestaande **Kiss&Ride**-zone ter hoogte van het station, een bijkomende Kiss&Ride voorzien in de Oesterbankstraat. Hierdoor verhoogt de capaciteit van 17 naar 32 plaatsen. Ook zal een *drop-off* mogelijk zijn langs de kant van de weg aan het stationsplein.

Er wordt een grote **fietsenparking** voorzien met capaciteit 1.340 fietsen en 60 bromfietsen. Deze fiets- en bromfietsstalling bevindt zich onder de stationsluifel op niveau -1. De NMBS hield een telling op een donderdag in 2008, waar 950 geparkeerde fietsen werden waargenomen in en rond de fietsstalling van het station (inclusief foutparkeerders). Bij het opstellen van het programma werd rekening gehouden met een groeiemogelijkheid van ca. 25%. In het ontwerp worden 1.340 plaatsen voorzien, waar rekening gehouden wordt met een uitbreidingsmogelijkheid met fietsenrekken op dubbele hoogte (zoals uitgevoerd bij het station van Gent-Sint-Pieters). Hierdoor kan de ondergrondse fietsstalling maximum ca. 2.000 fietsplaatsen beslaan. Ten opzichte van de bestaande toestand (776 plaatsen) is dit een sterke capaciteitsverhoging. Het aanbod is ruim voldoende om de huidige vraag en de berekende behoefte voor de kantoren en woningen mede op te vangen.

### 9.3.3.3 Verkeersleefbaarheid en –veiligheid

Een duidelijk gerichte en geconcentreerde verkeersstroom van en naar de nieuwe parking is hoe dan ook minder hinderlijk dan een in alle straten verspreide circulatie van auto's op zoek naar een bovengrondse parkeerplaats, zeker rekening houdend met de hinder als gevolg van parkeermanoeuvres en in- en uitstappen. De nieuwe parking in combinatie met het verdwijnen van talrijke bovengrondse parkeerplaatsen heeft dus matig positieve effecten (+) op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in het verblijfsgebied. Parkeerzoekend verkeer zal echter in beperkte mate blijven staan indien geen bijkomende maatregelen genomen worden.

Het project bevindt zich aan de rand van de kernstad van Oostende. De zone rond het station wordt gevrijwaard van autoverkeer. In de woonwijk Hazegras wordt doorgaand verkeer eveneens geweerd. Er zal enkel nog bestemmingsverkeer naar de wijk komen. Bovendien wordt de wijk Hazegras ontlast door de keerlus van de tram, die op heden heel wat hinder veroorzaakt. Dit heeft een matig (enkel weghalen tram) tot significant (weghalen tram + herinrichting openbaar domein) positief effect tot gevolg.

Het station wordt zo aangelegd dat er voor de voetganger en fietser een heel comfortabele en efficiënte toegang ontstaat. Ongeveer de hele omgeving wordt immers prioritair voetgangerszone. Het stationsplein wordt uitgebreid met een grote stedelijke tuin die reikt tot aan het Maria Hendrikapark, waarbij de voetganger op de eerste plaats komt. Via een voetgangerspasserelle wordt een 2e toegang gecreëerd naar de perrons. Ook de fietser krijgt een bevoorrechte plaats in het project. De Goedewindhelling zorgt voor een snellere toegang vanuit de Oosteroever en Spuikom. Er worden diverse fietsrelaties voorzien. Van belang hierbij is de scheiding tussen de fietsers en het gemotoriseerd verkeer.

Ten aanzien van de zwakke weggebruiker wordt voorliggend project als significant positief beoordeeld (++).

Vermits voorliggend project in hoofdzaak kantooruimte en woningen betreft, wordt verwacht dat het aantal bewegingen ter bevoorrading van de commerciële ruimtes beperkt zal blijven. De aanvoerroutes zijn op voorhand aangeduid en er zijn afzonderlijk loskades in het project voorzien.

### 9.3.3.4 Bereikbaarheid

Bij de bereikbaarheid van de site is een goede bereikbaarheid met duurzame modi (openbaar vervoer, fiets, te voet) prioritair ten aanzien van de bereikbaarheid met de wagen. Vermits het project geen wijziging van bereikbaarheid betreft, wordt deze effectgroep louter kwalitatief besproken.

Op vlak van bereikbaarheid met het **openbaar** vervoer wordt de projectsite beschouwd als een toplocatie op het openbaarvervoersnet. Er is in alle richtingen een redelijke frequentie op stads-, streek alsook interregionaal niveau. De ligging van diverse soorten haltes (kiss&ride, bushalte, treinstation, fietsenstallingen, parking) worden goed ten opzichte van elkaar afgewogen en maken deel uit van de projectsite.

Ook voor de **zwakke weggebruikers** wordt de bereikbaarheid van de site zeer gunstig beoordeeld omwille van de ligging, haar uitstraling als autoluw gebied en het beperkte (eenrichtings)verkeer in omliggende straten. In het project wordt ook het gebruik van de fiets gestimuleerd door goede bereikbaarheid van fietsenstalling ten opzichte van aanliggende straten, perons, kantoren en de commerciële functies. Dit moet bezoekers en personeelsleden aansporen met de fiets te komen.

De fiets- en bromfietsstalling bevindt zich onder de stationsluifel op niveau -1. De toegang naar de fietsparking gebeurt via een hellend vlak en een brede trap waardoor een goede bereikbaarheid verzekerd wordt. Volgens de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' van de stad Oostende dient in het project een aparte fietsstalling voorzien voor de kantoren en de woningen. Het is niet aanbevolen om werknemers en bewoners gebruik te laten maken van de (gemeenschappelijke) fiets- en bromfietsenstalling onder de stationsluifel. Een afzonderlijke fietsenstalling is naar gebruikscomfort idealer.

Op het vlak van **autobereikbaarheid** heeft voorliggend project geen relevant effect. Wel wordt het zoeken naar een parkeerplaats vereenvoudigd door het bundelen van het aanbod aan plaatsen met een enkele toegang naar het gebied.

Door het bundelen van parkeerplaats – zoekend verkeer met een bereikbaarheid vanuit de Leopold III-laan, Konterdamkaai en de de Graaf de Smet de Naeyerlaan (die de verkeerslast perfect aankunnen) zal het centrum aan de zijde van het station volledig ontlast worden van het stationsverkeer. Het verkeer zal bovendien niet vermeerderen ten opzichte van vandaag gezien het totaal aantal parkeerplaatsen voor rotatie niet stijgt.

Deze parkeerplaats voldoet aan de strenge normen volgens de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' (mindervaliden, fietsen, buggy's...), wat als positief kan worden beoordeeld.

Er is een goede link tussen de pendelparking en de stationshal. De parking is overdekt en is gelegen op wandelafstand van de stationshal. Dit betekent een duidelijke comfortverbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Er worden Kiss&Ride zones voorzien op twee locaties. Er wordt een Kiss&Ride voorzien ter hoogte van het stationhal en in de Oesterbankstraat. Deze bijkomende Kiss&Ride is noodzakelijk door het verdwijnen van parkeerplaatsen in de nabije omgeving van het station. De Kiss&Ride zones zijn goed bereikbaar.

Er kan worden besloten dat de bereikbaarheid voor alle gebruikers als zeer positief kan worden beoordeeld.

## 9.4 Milderende maatregelen

### 9.4.1 Tijdens de werken

Bij het operationeel worden van het projectgebied wordt de verkeerscirculatie drastisch vereenvoudigd waardoor enkel nog bestemmingsverkeer in het gebied zal komen. Als deze principes reeds van bij de eerste fase van de werken worden doorgevoerd zal het aantal knelpunten in het gebied zeer beperkt blijven.

De voorziene uitvoeringstermijn dient strikt te worden aangehouden. Veiligheidshalve dient de afvoer van sloopafval en grond vermeden te worden tijdens de spitsuren (7u30-9u en 16u-18u). Indien werfverkeer wel tijdens de spits zou voorkomen, dient voorafgaand de impact op het wegennet te worden ingeschat door middel van verkeerstellingen in de omgeving van het project. Mits hiermee rekening te houden, wordt het effect als tijdelijk matig negatief (-) beschouwd omwille van de beperkte duur en het vermijden van extra belasting tijdens de spitsuren. Ook tijdens de bouwfase wordt aanbevolen de aan- en afvoer van materialen buiten de spitsuren te laten gebeuren. Op het hogere wegennet worden geen extra problemen verwacht.

Een goede communicatie naar de bevolking is van groot belang. Hierbij wordt gedacht aan berichten op de website van de stad Oostende en De Lijn, affiches in het station, infoavonden voor de bevolking, ...

### 9.4.2 Tijdens exploitatie

Om de verkeersgeneratie van en naar de kantoren en de parkeerdruk ten gevolge de werknemers van de kantoren te beperken, dient **maximaal te worden ingezet op het openbaar vervoer**. De kantoorlocatie dient uitgespeeld te worden als een openbaar vervoerslocatie, waarbij het gebruik van de auto door werknemers sterk ontmoedigd wordt ten voordele van de andere vervoersmodi. Maatregelen die hierbij extra kunnen genomen worden, zijn het voorzien van een derdebetalerssysteem voor de werknemers, het ontmoedigen van bedrijfswagens, fietsvergoeding, voldoende en veilige fietsstalplaatsen voor werknemers, ...

De parkeerplaatsen in het parkeergebouw kunnen worden uitgerust met een sensor boven elke parkeerplaats met daarop een LED die aangeeft als de plek vrij of reeds bezet is. Dit maakt het zoeken naar een vrije parkeerplaats een stuk efficiënter.

De verkeersstromen in de Oostendse binnenstad kunnen nog beter gestroomlijnd worden door het invoeren van een duidelijk **parkeergeleidingssysteem** voor bezoekers naar de belangrijkste parkings, met dynamische borden langs de belangrijkste invalswegen. Een dergelijk systeem versterkt de wenselijke rol van de "verruimde bestemmingsboulevard". De invoering van dergelijk parkeergeleidingssysteem dient echter nader besproken te worden gezien de concessierechten van de exploitatie van de parkings.

## **9.5        Synthese**

Hinder zal enkel optreden tijdens de werken en is hierdoor van tijdelijke aard. Aandachtspunten zijn het garanderen van een goede bereikbaarheid van de stationsomgeving, minimale overlast voor de omwonenden en de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Na exploitatie van het project wordt de bereikbaarheid van de stationsomgeving verbeterd. De verkeersgeneratie door ontwikkeling van voorliggend project kan echter de op vandaag reeds verzadigde kruispunten en wegen (zoals bvb het kruispunt aan het Kennedyplein) in beperkte mate versterken (matig tot significant negatief effect, -/--). De parkeerdruk en de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen dient hierdoor strak in de hand te worden gehouden door het maximaal inzetten op duurzame vervoersmodi. Een optimaal parkeergeleidingssysteem voor de ganse stad Oostende zal de zoektocht naar een vrije parkeerplaats efficiënter maken.





## 10 Discipline geluid en trillingen

In de discipline geluid wordt een beschrijving gegeven van het huidige omgevingsgeluid. De beschrijving van de referentiesituatie gebeurt aan de hand van kwalitatieve bespreking van de verkeersgegevens. Voor de effectbespreking werd eveneens beroep gedaan op deze verkeersgegevens en de projectgegevens.

### 10.1 Wetgeving inzake geluid

Volgens de voorschriften van **VLAREM II** 'Bijlage 2.2.1. Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht' gelden volgende richtwaarden (RW) voor het LA95,1h van het oorspronkelijk omgevingsgeluid. Deze bijlage 2.2.1. in Vlarem II is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 2 : milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht**

Categorie	Richtwaarde in dB(A)		
	overdag	's avonds	's nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsgebieden tijdens ontginning	60	55	55
5bis. Agrarische gebieden	45	40	35
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd: bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45

*Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.*

beoordelingsperiode:

- overdag : de periode van 7 tot 19 uur;
- 's avonds : de periode van 19 tot 22 uur;
- 's nachts : de periode van 22 tot 7 uur;

Daarnaast dient het specifieke geluid voor een **nieuwe inrichting** aan volgende voorwaarden te voldoen:

Indien het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid gelijk aan of hoger is dan de milieukwaliteitsnorm van bijlage 2.2.1. bij VLAREM II is, moet het specifiek geluid, voortgebracht door de nieuwe inrichting beperkt worden tot het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid verminderd met 5 dB(A) enerzijds alsmede tot de in bijlage 4.5.4. bij VLAREM II vermelde richtwaarde anderzijds.

Indien het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid lager is dan de richtwaarde in de gebieden onder 2°, 3°, 5°, 8° of 9° van bijlage 2.2.1. bij VLAREM II, moet het specifiek geluid voortgebracht door de nieuwe inrichting voor deze gebieden beperkt worden tot de in bijlage 4.5.4. bij het VLAREM II bepaalde richtwaarde verminderd met 5 dB(A).

In het **Ontwerp Koninklijk Besluit tot vaststelling van grenswaarden voor lawaai binnenshuis en buitenshuis en van geluidsisolatie-eisen voor woningen uit 1991** worden volgende richtwaarden en maximale waarden voorgesteld voor  $L_{Aeq,T}$  van wegverkeer.

**Tabel 3 : Richtwaarden en Maximale waarden wegverkeerslawaai volgens ontwerp KB 1991**

Wegverkeer Omgevingskenmerken	$L_{Aeq,T}$ in dB(A)					
	Richtwaarden (RW)			Maximale waarden (MW)		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
1. Op minder dan 500 m van wegen met 4 of meer rijstroken, buiten de bebouwde kom in woon-, en recreatiegebieden	60	55	50	70	65	60
2. In woongebieden buiten de bebouwde kom; in recreatiegebieden voor verblijfsrecreatie	55	55	45	65	60	55
3. In woongebieden binnen de bebouwde kom, behalve in het geval onder 4	60	55	50	70	65	60
4. In woongebieden binnen de bebouwde kom met overheersende administratieve en commerciële functie	65	60	55	75	70	65
5. In landelijke en agrarische gebieden; woonuitbreidingsgebieden	50	45	40	60	55	50

Hierbij geldt volgende indeling:

- dag: 07 -19 u
- avond: 19 - 22 u
- nacht: 22 - 07 u

## 10.2 Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat alle wegen in de omgeving van het projectgebied waarvan de verkeersintensiteiten kunnen wijzigen met meer of minder dan 25 % als gevolg van het project. Immers een daling of stijging met 25 % voertuigen doet het geluidsniveau met 1 dB(A) dalen of stijgen. Het studiegebied zal minstens de 1<sup>ste</sup> lijns bewoonbare vertrekken rondom het projectgebied bevatten. Voornamelijk tijdens de aanlegfase zal er hier effecten op het omgevingsgeluid voorkomen.

### 10.3 Beschrijving referentiesituatie

Het project is gelegen aan de rand van de binnenstad van Oostende. De woonomgeving rond het projectgebied is volgens het gewestplan in woongebied gelegen. In deze woonomgeving (wijk Hazegras) is momenteel een sterke geluidsoverlast door de ligging van de bus- en tramstelplaats en de tramlus, zoals omschreven in 4.4.3. Het gemotoriseerde verkeer is lokaal, en zoekend verkeer naar parkeerplaatsen.

### 10.4 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

#### 10.4.1 Methodologie

Het effect van de realisatie van het project op het omgevingsgeluid splitst zich op in enerzijds de periode tijdens bouw/aanleg van het project (werfverkeer, sloop en bouw werkzaamheden) en anderzijds in de periode naar realisatie van het project. Mogelijke effecten die kunnen optreden na realisatie van het project zijn een toename van het wegverkeerslawaai, continu geluid van technische installatie en lossen van vrachtwagens.

#### 10.4.2 Effecten tijdens uitvoering van de werken

Voor de afbraak van de bestaande bebouwing en het uitgraven van de parkeerniveaus (tot op niveau -1) wordt een periode van ca. 5 maanden voorzien. Voor de uiteindelijke bouw van het gebouwencomplex wordt een periode van 2 jaar voorzien. Gedurende de sloop- en uitgraafwerkzaamheden zal er drukker vrachtverkeer zijn dat echter niet van die aard is dat dit voor specifieke hinder zal zorgen. Gedurende de eigenlijke bouwfase zal het werfverkeer gespreid zijn in de tijd en afhankelijk van de fase van de werf. Op ogenblikken dat beton gestort wordt is het werfverkeer drukker, in de tussenfasen zal het werfverkeer beperkt zijn en zeker niet van die aard dat er specifieke hinder ontstaat.

Vermits de vrachtwagens niet in de woonstraten zullen moeten passeren, zal daar geen specifieke geluidshinder optreden. Het grootste effect van het werfverkeer is uiteraard te verwachten tijdens de sloop en het uitgraven van de site. Indien we rekening houden met de maatregelen in mobiliteit (strikte werkingsperiode en aanbevolen route via Leopold III-laan of Goedewindhelling) kan het effect als matig beschouwd worden. Geluidshinder door het werfverkeer in het centrum van Oostende zal te verwaarlozen zijn aangezien de routes van het werfverkeer uit het centrum weggehouden worden. Op de aanbevolen werfroute zijn geen verkeersdrempels aanwezig die de geluidshinder kunnen versterken.

Voor de geluidsemisatie van werktuigen in open lucht is het belangrijk te vermelden dat de geluidsemisatie van werktuigen in open lucht beperkt is door het KB van 14/2/2006. Werfmachines moeten voldoen aan de grenswaarden opgenomen in bijlage XI bij dit KB.

Tijdens de afbraak kunnen er verschillende installaties zoals kranen, wielladers, pneumatische hamers in werking zijn. Deze activiteiten zijn van tijdelijke aard en tijdens de werkzaamheden kunnen hoge geluidsniveaus worden opgetekend. Tevens kunnen een aantal geluidsbronnen gelijktijdig (Bijvoorbeeld 4 bronnen met  $L_{WA} = 105 \text{ à } 106 \text{ dB(A)}$ ) in werking zijn. Tijdens deze fase kunnen maximale geluidsdrukniveaus ( $L_{Amax}$ ) verwacht worden op een bepaalde afstand van de werf.

Lsp tijdens afbraak	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
Afstand tot de werf	25 m	50 m	80 m	130 m	220 m	350 m

De betonwerken worden uitgevoerd met een betonpomp- en mixer. Als voorbeeld wordt het effect berekend indien 2 betonpompen en 2 betonmixers actief zijn.

Machine	Aantal machines per locatie	Lw per machine
Betonmixer	2	104 dB(A)
Beton pomp	2	105 dB(A)

Tijdens deze fase kunnen maximale geluidsdrukniveaus ( $L_{Amax}$ ) verwacht worden op een bepaalde afstand van de werf.

Lsp tengevolge beton-neren	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
Afstand tot de werf	20 m	45 m	70 m	120 m	200 m	330 m

Kortom, tijdens de werkzaamheden is het onvermijdelijk dat er geluidshinder zal optreden en boven het huidige omgevingsgeluid zal uitsteken. Er is bijgevolg een tijdelijk negatief effect te verwachten. Het effect is te beperken tot het woongebied gezien de andere functies in de omgeving (zone voor openbaar nut – spoorlijnen, en milieubelastende industrieën).

Als we de geluidsdrukniveaus op 20 en 25m van de werf bekijken en vergelijken met de richtwaarden voor woongebieden binnen de bebouwde kom met overheersende administratieve en commerciële functie zien we dat deze net voldoen aan de maxima bij dag. Als deze tijden gerespecteerd worden zal de overlast dus binnen de perken blijven.

Vooraf aan de eigenlijke bouwwerken moeten de fundamenteën gemaakt worden. Dit gebeurt met behulp van schroefpalen. Met een soort mobiele rupskraan worden deze palen in de grond geschroefd. De trillingsproductie is met deze techniek heel beperkt. Het geluidsvermogeniveau van een dergelijke kraan bedraagt echter wel 112 tot 115 dB(A). Dit komt overeen met volgende geluidsniveaus op een afstand:

Lsp tengevolge schroefpalen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)
Afstand tot de werf	45 m	70 m	120 m	200 m	330 m

Het gebruik van heipalen (een techniek die de voorkeur van de ontwerpers genoot vanwege het efficiënt werken) werd door de werkgroep minder hinder geweigerd omwille van de grote geluid- en trillingenoverlast die deze veroorzaken alsook de trillingen in fundamenteën van nabijge bouwen.

#### 10.4.3 Effecten tijdens exploitatie van het project

Het grootste gedeelte van het verkeer dat het project zal aantrekken, zal tijdens de spitsuren plaatsvinden. De bijkomende verkeersgeneratie zal echter beperkt zijn gezien de ligging van het complex (stationsomgeving, nabij het centrum van Oostende). Trein-, tram- en busgebruik zal optimaal gestimuleerd worden alsook fietsverkeer voor kortere verplaatsingen. Wat betreft de verkeerscapaciteit wordt gestreefd naar een daling en wordt uitgegaan van een status quo. Een toename van 25% zou het geluidsdrukniveau met 1dB(A) doen stijgen. In voorliggend project is een toename van het verkeer met 25% absoluut niet van toepassing en kan er dus vanuit worden gegaan dat de geluidstoename te verwaarlozen is.

Ook de inplanting van de technische installaties van de gebouwen is van belang. Het specifiek geluidsniveau van deze technische installaties moet sowieso voldoen aan de grenswaarden opgelegd volgens de bepalingen in VLAREM II. Aan de meest nabijgelegen woningen bedraagt

de grenswaarde voor het specifiek geluidsniveau in de worstcase benadering (nachtperiode en nieuwe inrichting) 30 dB(A). Dit aspect zal zeer nauw moeten gecontroleerd worden en ook vooraf worden doorgerekend zodat eventuele bijsturing nog mogelijk is. Op dit moment zijn er nog onvoldoende elementen om een correcte inschatting van de geluidsemisatie ter hoogte van de woningen te maken.

Kortom, belangrijk is te vermelden dat moet voldaan worden aan VLAREM II voor ingedeelde inrichtingen (ook voor klasse 3). Uitgaande van deze strenge eis in woongebieden kunnen we dan met zekerheid zeggen dat dan de effecten voor geluid te verwaarlozen zijn. Het realiseren van deze grenswaarde zal in een verdere fase van de ontwerp/bouwfase moeten aangetoond en gecontroleerd worden.



# 11 Discipline lucht

## 11.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline lucht omvat het projectgebied en de belangrijke wegen in de omgeving van het projectgebied.

De invloedssfeer van de verkeersemissies beperkt zich meestal tot enkele tientallen meter aan beide zijden van de weg. De immissieconcentraties aan verontreinigende stoffen nemen in functie van de afstand tot de weg vlug af.

De belangrijkste luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het verkeer zijn: koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), vluchtige organische stoffen (VOS) en zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>). Daarnaast zijn ook de emissies van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) ten gevolge het verkeer aanzienlijk.

Dit neemt niet weg dat ook andere verontreinigende stoffen (SO<sub>2</sub>, CO, VOS, CO<sub>2</sub>) een bijdrage leveren aan de plaatselijke luchtkwaliteit. De bijdragen van deze stoffen zijn echter minder relevant omdat ze geen specifieke problemen in de omgeving zullen opleveren. De problematiek van CO<sub>2</sub> overschrijdt het schaalniveau van het voorliggende project. Bovendien zullen de totale emissies ter hoogte van het project niet significant verhogen.

## 11.2 Beschrijving referentiesituatie

### *Fijn stof*

Op basis van geïnterpoleerde gegevens inzake de fijn stof immissies in Vlaanderen zou te Oostende de grenswaarde voor daggemiddelde concentratie tot 70 keer per jaar worden overschreden daar waar dit slechts 35 keer zou mogen bedragen.

### *Stikstof*

Emissie van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) naar lucht vindt voornamelijk plaats bij verbrandingsprocessen. De belangrijkste bron van NO<sub>x</sub> in Vlaanderen is het verkeer (wegverkeer, vliegverkeer en scheepvaart) dat voor 60% van de totale uitstoot in 2006 verantwoordelijk is. Naast verkeer zijn vooral de elektriciteitsproductie en de industrie (incl. raffinaderijen) de belangrijkste emissiebronnen met respectievelijk 10% en 17% van de totale uitstoot.

In de omgeving van het studiegebied zijn geen VMM meetstations gelegen voor stikstofoxiden. Op basis van de geïnterpoleerde gegevens van het telemetrisch meetnet van de VMM (op basis van de uurwaarden), wordt voor de regio Oostende een jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor NO<sub>2</sub> vastgesteld van 31-35 µg/m<sup>3</sup>. Worden de immissieconcentraties in de referentiesituatie vergeleken met de algemeen geldende richtwaarden (200 µg/m<sup>3</sup>), dan blijkt dat de gemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties in de regio Oostende ruimschoots voldoen aan de algemeen geldende grens- en/of richtwaarden voor de bescherming van de mens.

Om de bijdrage aan fijn stof en stikstof in te schatten voor het studiegebied werd gebruik gemaakt van het model CAR-Vlaanderen. Om het model toe te passen werd gebruik gemaakt van de beschikbare verkeersintensiteiten 2002 met tellingen door AWW. De verkeersintensiteiten van de belangrijkste invalswegen zijn toen in kaart gebracht.



Indien deze info in het Model CAR-Vlaanderen wordt gevoegd, leidt dit voor PM10 tot volgend resultaat:

Overschrijdingen van de grenswaarden worden als volgt aangeduid:

			overschrijding grenswaarde	overschrijding overschrijdingsmarge		
<b>Situatie</b>	<b>2005</b>		PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	
		verkeersintensiteit <sup>15</sup>	Jaargemiddelde	Jm achtergrond		# Overschrijdingen dag GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	12096	37	34		64
Oostende	Vindictivelaan	10850	37	34		64
Oostende	Natiënkaai	12328	36	34		63
Oostende	Ringlaan	25034	32	29		40
<b>Situatie</b>	<b>2010</b>		PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	
		verkeersintensiteit	Jaargemiddelde	Jm achtergrond		# Overschrijdingen dag GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	13098	33	31		46
Oostende	Vindictivelaan	11749	33	31		47
Oostende	Natiënkaai	13349	33	31		46
Oostende	Ringlaan	27108	29	28		30
<b>Situatie</b>	<b>2015</b>		PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	
		verkeersintensiteit	Jaargemiddelde	Jm achtergrond		# Overschrijdingen dag GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	13766	30	29		32
Oostende	Vindictivelaan	12348	30	29		32
Oostende	Natiënkaai	14030	30	29		32
Oostende	Ringlaan	28491	27	26		24

Als gevolg van het verkeer zijn er in 2005 meer dan 35 overschrijdingen van de daggrenswaarde. Deze waarden dalen volgens CAR-Vlaanderen tegen 2010 met 30% en tegen 2015 zou dit nog verder dalen tot onder de vooropgestelde daggrenswaarde. Deze resultaten dienen met de nodige nuance bekeken te worden. De daling van het aantal overschrijdingen kan verklaard worden doordat de auto's steeds milieuvriendelijker worden (bv. roetfilter). De in het model opgenomen parameters om dit in rekening te brengen zouden volgens sommige bronnen te optimistisch zijn. Er kan dus worden aangenomen dat tegen 2015 de waarden zich ergens situeren tussen deze van 2010 en 2015.

<sup>15</sup> Op basis van de verkeersintensiteiten uit 2001-2002, en gecorrigeerd aan de hand van verkeersstellingen uit 2006.

Indien deze info in het Model CAR-Vlaanderen wordt gevoegd, leidt dit voor stikstof tot volgend resultaat:

Overschrijdingen van de grenswaarden worden als volgt aangeduid:

overschrijding grenswaarde			overschrijding overschrijdingsmarge		
<b>Situatie</b>	<b>2005</b>		NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
		verkeersintensiteit	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen uur GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	12096	45	36	0
Oostende	Vindictivelaan	10850	44	36	0
Oostende	Natiënkaai	12328	44	36	0
Oostende	Ringlaan	25034	27	16	0
<b>Situatie</b>	<b>2010</b>		NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
		verkeersintensiteit	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen uur GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	13098	40	33	0
Oostende	Vindictivelaan	11749	40	33	0
Oostende	Natiënkaai	13349	40	33	0
Oostende	Ringlaan	27108	24	14	0
<b>Situatie</b>	<b>2015</b>		NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	NO2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
		verkeersintensiteit	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen uur GW
Oostende	Verenigde-Natieslaan	13766	35	29	0
Oostende	Vindictivelaan	12348	35	29	0
Oostende	Natiënkaai	14030	35	29	0
Oostende	Ringlaan	28491	20	12	0

Voor stikstof worden de jaargemiddelden in 2005 nog overschreden, maar (bijna) nooit de maximale dagwaarden.

### 11.3 Afbraakfase

Alvorens het project kan aanvangen dienen een aantal gebouwen te worden verwijderd en dient het terrein bouwrijp te worden gemaakt. Tijdens de werkzaamheden kunnen volgende emissies ontstaan:

- rookgassen als gevolg van de inzet van machines die fossiele brandstoffen gebruiken;
- verkeeremissies tijdens de afvoer van materialen;
- opwaaiend stof bij de manipulatie van stoffen.

Een aantal gebouwen zullen voor het voorgenomen project worden gesloopt (busstelplaats, tramhalte, fietsenstalling...). Het aantal machines (kranen, bulldozers) dat zal worden ingezet voor de afbraakwerkzaamheden zal beperkt zijn, zodat de emissies als een gevolg van de inzet van fossiele brandstoffen zeer klein zal zijn en geen invloed zal hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het effect wordt beoordeeld als verwaarloosbaar.

De hoeveelheid opwaaiend stof tijdens de afbraakfase kan niet kwantitatief worden berekend. De hoeveelheid stof is immers in grote mate afhankelijk van de meteorologische omstandigheden. Bij vochtig weer zal de stofopwaai beperkt zijn, terwijl bij droge weersomstandigheden de stofopwaai zeer aanzienlijk tot zelfs hinderlijk kan zijn.

Stofontwikkeling grijpt plaats tijdens de instorting van de gebouwen, maar ook tijdens het laden van vrachtwagens met puin (batchdrop). Het effect van stofontwikkeling tijdens de afbraakfase zal tijdelijk en kortstondig zijn. Het aantal vrachtwagens dat het materiaal zal afvoeren, zal

eveneens beperkt zijn. De effecten van eventuele stofhinder worden als matig negatief beoordeeld.  
Projectmatig wordt voorzien om tijdens de werken bij droog weer de nodige maatregelen te treffen.

#### 11.4 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

##### 11.4.1 Effecten tijdens uitvoering van de werken

Bij de werkzaamheden tijdens de aanlegfase (uitgravingen en grondafvoer, aanvoer bouwmaterialen) kunnen volgende luchtemissies ontstaan:

- rookgassen als gevolg van de inzet van machines die fossiele brandstoffen gebruiken;
- verkeeremissies tijdens de aanvoer van (bouw)materialen;
- opwaaiend stof bij de manipulatie van stoffen.

Tijdens de aanlegfase veroorzaken de ingezette graafmachines voor grond een beperkte luchtverontreiniging door het verbruik van fossiele brandstoffen. Het aantal ingezette machines dat permanent op de werf aanwezig is, zal eerder beperkt zijn. De effecten van dit werfverkeer zijn nagenoeg te verwaarlozen (0).

Het grootste transport wordt voorzien bij de afvoer van de afgegraven gronden. Vooral de ondergrondse parkeerverdiepingen zijn hieraan onderworpen. Het werfverkeer en af te graven gronden zijn beperkt tot de zone het verst van de woongebieden en beperkt in dimensies (1 laag). Deze effecten zijn ook beperkt tot de duur van het graven.

Ook hier wordt projectmatig voorzien om de nodige maatregelen te treffen bij droog weer. Hierdoor zal geen stof in de atmosfeer worden opgenomen en zal geen hinder ontstaan. Mits het natmaken van het sloopmateriaal wordt het effect als verwaarloosbaar (0) beoordeeld.

##### 11.4.2 Effecten tijdens exploitatie van het project

###### **Verkeeremissies**

Tijdens de exploitatiefase vormen de verkeeremissies een extra bron voor luchtverontreiniging. Daarnaast vormt ook de verluchting van de parkeerplaats mogelijk een kleine bron voor luchtverontreiniging.

Van het aantal parkeerplaatsen en vervoersbewegingen tijdens de exploitatie wordt echter verwacht dat zij de huidige aantallen niet overschrijden en eerdere een dalende trend moeten vertonen.

Voor het kantoorgebouw wordt voorzien in 145 parkeerplaatsen. Dit verkeer dat ontstaat ten gevolge van het project zal grotendeels wel via de spits gebeuren. Toch worden alle middelen ingezet om duurzame modi te promoten bij werknemers en bezoekers.

Het verkeer wordt verdeeld over het volledige wegennet in de omgeving en komt het gebied binnen via de Konterdamkaai, Leopold III-laan en de Graaf de Smet de Naeyerlaan.

###### **Luchtemissies ondergrondse parkeerplaats**

De ondergrondse parkeerplaats in het multifunctioneel wooncomplex omvat 298 parkeerplaatsen voor de woongelegenheden en de gelijkvloerse kantoren. Het is nuttig voor deze parking voldoende verluchting te voorzien.

Het parkeergebouw bevat 4 verdiepingen die allen bovengronds zijn. De gelijkvloerse verdieping zal langs de ene zijde tegenaan de Goedewindhelling aansluiten, maar via verluchttingsroosters zal hier voldoende verluchting aanwezig zijn. Door het gebruik van open gevelmaterialen zal de parking natuurlijk geventileerd worden.

De kantoren hebben anderhalve parkeerverdieping. Deze zullen eenzijdig aansluiten tegen de Goede Windhelling. Ook daar zal voor voldoende verluchting worden gezorgd. Langs de zijde van de sporen kan de parking volledig open blijven. Het aantal verkeersbewegingen in deze

parkings zal beperkt zijn, zodat geen belangrijke luchtverontreiniging te verwachten is. Deze bewegingen zijn door hun doelgerichtheid ook veel kleiner dan de oorspronkelijke zoekbewegingen rond het station.

### 11.5 Milderende maatregelen

Op basis van geïnterpoleerde gegevens inzake de fijn stof immissies in Vlaanderen zou te Oostende de grenswaarde voor daggemiddelde concentratie tot 70 keer per jaar worden overschreden daar waar dit slechts 35 keer zou mogen bedragen. Elk plan of elke activiteit die leidt tot een verdere toename van de fijn stof concentraties zou vanuit dit oogpunt dan ook negatief moeten worden beoordeeld<sup>16</sup>. Het CAR-Vlaanderen model toont inderdaad een hoog aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde voor 2005 in bijna alle straten, maar dit daalt tot onder de grenswaarde tegen 2015.

De fijn stof concentratie wordt voornamelijk bepaald door industrie en verkeer. Vermits de vooropgestelde herbestemmingen enkel kunnen leiden tot een toename van verkeersintensiteiten en niet tot bijkomende industrie zijn de herbestemmingen die een belangrijke extra verkeersstroom met zich meebrengen vanuit dit oogpunt als negatief te beschouwen, we gaan er echter van uit dat het verkeer in de exploitatiefase niet toeneemt in aantal maar wel integendeel, verminderd, alsook het fijn stof en stikstof.

Om stofontwikkeling tijdens de afbraakfase en aanlegfase te beperken kunnen volgende milderende maatregelen worden genomen.

- De sloopwerken van bestaande gebouwen uitvoeren bij weersomstandigheden die de stofhinder beperken;
- De sloopwerken gefaseerd uit te voeren waarbij gebouwdelen vocht kunnen opnemen en minder stof ontstaat;
- Het plaatsen van zeilen om de verspreiding van stof tegen te gaan;
- De valhoogte van het materiaal op de vrachtwagens zo beperkt mogelijk te houden;
- De geladen vrachtwagens af te dekken met zeilen.

### 11.6 Synthese

Enkel tijdens uitvoering van de werken zijn er effecten te verwachten ten aanzien van lucht. Mits het nemen van de nodige maatregelen, kunnen de effecten als verwaarloosbaar worden beoordeeld.

---

<sup>16</sup> PlanMER voor gewestelijk RUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende" april 2008



## 12 Discipline grondwater

### 12.1 Afbakening studiegebied

Voor grondwater wordt de begrenzing van het studiegebied gekozen volgens hydrologische criteria vastgelegd vanuit het oogpunt van de effectbespreking. Dit houdt in dat het studiegebied wordt gedefinieerd als de zone waarbinnen een gewijzigd grondwaterregime zal optreden. Deze wijziging wordt enerzijds veroorzaakt door een verandering in infiltratie. Anderzijds speelt bemaling hierbij een rol. Het studiegebied valt dan ook samen met de invloedssfeer van bemaling.

### 12.2 Beschrijving referentiesituatie

Voor de bespreking van de discipline grondwater wordt een beroep gedaan op de resultaten van de discipline bodem. Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van de informatie beschikbaar via Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV; <http://dov.vlaanderen.be>), geo-vlaanderen en het grondwatermeetnet, evenals de resultaten van – in het kader van het project uitgevoerde – peilbuismetingen.

Uit de hydrogeologische en geologische opbouw van het gebied dat de bovenste watervoerende laag gevormd wordt door het Quartair aquifersysteem (HCOV 100). Het Quartair is minimaal 25 à 30 m dik ter hoogte van het studiegebied (bron: Databank Ondergrond Vlaanderen [dov.vlaanderen.be](http://dov.vlaanderen.be)) waardoor de diepere grondwaterlagen niet relevant zijn.

Uit peilbuismetingen dewelke verspreid in het projectgebied op verschillende tijdstippen zijn gebeurd, blijkt dat met betrekking tot de globale **grondwaterkwantiteit** kan worden afgeleid dat de grondwaterstand op 1,50 à 2,5 m-mv zit (bron: Envirosoil). Gezien alle peilmetingen dateren van de zomer of het najaar, kan aangenomen worden dat de grondwaterstand gedurende bepaalde perioden van het jaar (voorjaar) ondieper is. Er kan dan ook verondersteld worden dat de grondwaterstand het hele jaar rond schommelt tussen 1 en 2,5 m beneden maaiveld. Ter hoogte van 1 peilbuis zijn evenwel ondiepere grondwaterstanden opgemeten (tussen 0,6 en 1 m beneden maaiveld). Deze peilbuis is gelegen in de nabijheid van de Graaf de Smet de Naeyerlaan (noordelijk ervan ter hoogte van de parking van de NMBS). De ondiepere grondwaterstand is vermoedelijk te wijten aan de lagere ligging van het maaiveld.

Door de ligging in stedelijk gebied is er een hoge concentratie aan verharde oppervlakten. Hierdoor is er verminderde infiltratie van regenwater en treedt er verdroging op. Er zijn evenwel onvoldoende gegevens voorhanden om dit fenomeen te kwantificeren.

Gegevens met betrekking tot de **grondwaterkwaliteit** worden afgeleid uit de meetgegevens van het grondwatermeetnet. Het dichtstbijzijnde meetpunt is weliswaar ter hoogte van de kern van Oostende gesitueerd, maar betreft een diepere (gespannen) grondwaterlaag (onderkant filter zit 120 m beneden maaiveld). Dit punt is bijgevolg niet representatief voor de grondwaterkwaliteit van de bovenste watervoerende laag. Er wordt hier dan ook niet verder op ingegaan.

Door de nabijheid van de zee, de dokken en de voorhaven vertoont het grondwater een belangrijke zilte invloed. Dit blijkt uit de metingen van de geleidbaarheid bij de peilbuismetingen. De geleidbaarheid is bij deze metingen zeer variabel voor de diverse peilbuizen (tussen 800 en 4.000  $\mu\text{S}/\text{cm}$  bij 20°C met uitschieters tot ongeveer 20.000  $\mu\text{S}/\text{cm}$  bij 1 peilbuis).

Het grondwater is in het volledige studiegebied aangeduid als zijnde **zeer kwetsbaar**. Doordat de bovenste watervoerende laag niet bedekt is door een beschermende deklaag of een dikke onverzadigde zone, is de laag zeer kwetsbaar. Dit wordt uitgedrukt met een index Ca1 op de grondwaterkwetsbaarheidskaart.

### 12.3 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

Binnen de discipline grondwater worden volgende effectgroepen onderscheiden:

- wijziging in grondwaterkwantiteit;
- wijziging in grondwaterkwaliteit;
- wijziging in grondwaterkwetsbaarheid.

Deze worden hieronder meer in detail besproken. Waar relevant wordt een onderscheid gemaakt in de beoordeling van de effectgroep tijdens de aanlegfase enerzijds en de gebruiksfase anderzijds.

Een **wijziging in de grondwaterkwantiteit** treedt op tijdens de aanlegfase door het toepassen van bemaling.

De invloedssfeer  $R$  van de bemaling (aanlegfase) wordt benaderend begroot aan de hand van de formule van Sichardt:

$$R = 3000 * s * \sqrt{k}$$

Met:  $s$  = beoogde grondwaterstandverlaging;  
 $k$  = doorlaatbaarheidscoëfficiënt (m/s);

Ter hoogte van het studiegebied hebben we te maken met (zeer) fijne tot kleihoudende zandbodems of kleibodems. Gemiddeld genomen geldt bij kleiige zandbodems een doorlaatbaarheidscoëfficiënt ( $k$ ) van ongeveer  $10^{-5}$  m/s. Bij kleibodems is de doorlatendheid kleiner en zal de invloedssfeer dan ook kleiner zijn. Als worst case benadering wordt uitgegaan van kleiige zandbodems. Gezien het project voorziet in de realisatie van een niveau -1 ter hoogte van het multifunctioneel wooncomplex betekent dit dat er maximaal tot een diepte van 3,5 m gewerkt wordt. Dit maakt dat bemaling nodig is tot op ongeveer 4,5 m. Aangezien de grondwaterstandverlaging ( $s$ ) van maximaal 3,5 m nodig is tot op een diepte van 1 à 2,5 m-mv, is een grondwaterstandverlaging van maximaal 3,5 m nodig. Dit resulteert (zonder milderende maatregelen) in een invloedssfeer van maximaal 33 m. Indien wordt uitgegaan van de ene peilbuis dewelke ondiepere grondwaterstanden vertoont (diepte tot slechts 0,5 m beneden maaiveld zodat een verlaging van 4 m noodzakelijk is), dan bedraagt de invloedssfeer 38 m.

Bij een worst case scenario wordt er dus een invloedssfeer van maximaal 38 m verwacht. De ondiepe aanwezigheid van veen kan deze invloedssfeer in theorie vergroten. Doordat het evenwel sterk antropogeen beïnvloede gronden betreft, is er geen continu, aaneensluitend veenpakket aanwezig. Hierdoor zal de ontwatering van aanwezig weinig materiaal geen invloed op een grotere afstand hebben en zal de invloedssfeer hierdoor niet noemenswaardig toenemen.

Ter hoogte van het projectgebied was in het verleden een kanaal gelegen (zie ook discipline bodem) waardoor de bodemgesteldheid afwijkend zou zijn van deze in de omgeving. De aard van het opvullingmateriaal – en dus de resulterende bodemgesteldheid – is niet gekend. Bovendien zou zich aan de zuidrand (op de grens met het Maria-Hendrikapark) nu nog steeds een kaaimuur bevinden dewelke de invloedssfeer van de bemaling kan beperken. De werkelijke invloedssfeer zal dan ook vermoedelijk afwijken van de hier begrootte. Indien het opvullingsmateriaal grofkorreliger is dan hier aangenomen (dus grof zand) dan zal de invloedssfeer iets groter zijn. Is het opvullingsmateriaal daarentegen fijnkorreliger (leem of klei) dan zal de invloedssfeer beperkter zijn. Gezien de bodemgesteldheid buiten deze opgevulde zone in belangrijke mate de invloedssfeer mee bepaalt en gezien er voor bovenstaande begroting reeds werd uitgegaan

van fijn zand (wat een relatief hoge doorlatendheid heeft), kan deze begroting beschouwd worden als een aanvaardbare worst case inschatting.

Gezien de invloedsstraal beperkt is en gezien het een gebied betreft met een sterk antropogeen karakter, wordt de impact van de bemaling op de grondwaterkwaliteit slechts als matig negatief (-) beoordeeld. Niettemin is het wenselijk om de bemalingsduur tot een minimum te beperken en het grondwater terug in de bodem te infiltreren (retourbemaling) voor zover de bodemgesteldheid dit toelaat om verdroging tegen te gaan (zie ook milderende maatregelen).

Het voorliggend project betekent een status quo qua verharding. Er wordt geen bijkomende verharding aangelegd, gezien het projectgebied momenteel reeds quasi volledig uit verharde oppervlakte bestaat. De effecten ten aanzien van het grondwatersysteem, tijdens de gebruiksfase, zijn dan ook verwaarloosbaar (0).

De **grondwaterkwetsbaarheid** is afhankelijk van de omvang en de aard van de watervoerende laag, de deklaag, de eventuele verontreiniging en de grondwatertoestand in natuurlijke en kunstmatige omstandigheden. Ingrepen waarbij grote vergravingen worden voorzien, kunnen een wijziging in de grondwaterkwetsbaarheid tot gevolg hebben. De geplande ingrepen voorzien slechts vrij beperkte vergravingen (tot niveau -1). Rekening houdende met het reeds sterk antropogene karakter vormt dit dan ook een verwaarloosbaar effect (0).

De bemaling kan een **wijziging in grondwaterkwaliteit** veroorzaken. De bemaling zorgt er immers voor dat water met in meer of mindere mate zilte invloed wordt weggepompt. Dit kan leiden tot een sterkere zilte invloed (versterken zilte kwel). Doordat het grondwater echter reeds een verhoogde (en weliswaar variabele) geleidbaarheid vertoont, de invloedsstraal van de bemaling beperkt is en het studiegebied reeds sterk antropogeen verstoord is, vormt dit een verwaarloosbaar effect (0).

Zoals reeds bij de discipline bodem aangegeven, is het risico op verspreiding van reeds aanwezige verontreinigingen ten gevolge van bemaling verwaarloosbaar (0).

#### 12.4 Milderende maatregelen

Vanuit Vlarem-II wordt gesteld dat bij elke bronbemaling het opgepompte water bij voorkeur terug in de grond moet worden gebracht (= retourbemaling). Rekening houdend met de bodemgesteldheid in het studiegebied (kleiig materiaal) zijn de infiltratiemogelijkheden evenwel beperkt. Niettemin zou het interessant kunnen zijn om het opgepompte water te infiltreren in de vijvers van het nabijgelegen Maria-Hendrikapark. Probleem hierbij is echter dat het bemalingswater enigszins verzilt is, terwijl het water in de vijvers van het Maria-Hendrikapark vermoedelijk zoet is. De lozing van het bemalingswater zal er bijgevolg een verzilting tot gevolg hebben dewelke niet wenselijk is.

Rekening houdende met de bovenstaande elementen is lozing van het bemalingswater op de nabijgelegen dokken / voorhaven de beste keuze, aangenomen dat het water in de vijvers van het Maria-Hendrikapark wel degelijk zoet is. Indien dit water toch onderhevig zou zijn aan een sterke verzilting, dan is lozing van het bemalingswater op de vijvers van het Maria-Hendrikapark aangewezen om verdroging tegen te gaan. Lozing op het rioleringsstelsel is niet aangewezen (ook Vlarem beschouwd dit als de minst wenselijke optie).

#### 12.5 Synthese

De effecten ten aanzien van het grondwater zijn beperkt. Enkel de bemaling veroorzaakt matig negatieve effecten.





## 13 Discipline oppervlaktewater

### 13.1 Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat in eerste instantie het projectgebied met zijn afwateringsinfrastructuur. Daarnaast zijn de nabijgelegen dokken en de waterpartijen ter hoogte van het Maria-Hendrikapark een onderdeel van het studiegebied.

### 13.2 Beschrijving referentiesituatie

Het studiegebied is gelegen in het Bekken van de IJzer, meer bepaald in het deelbekken Gistel-Ambacht. De dokken, voorhaven en jachthaven zijn aangeduid als bevaarbare waterlopen. Voor het overige bevinden zich geen waterlopen in de onmiddellijke nabijheid. De afwatering van het projectgebied gebeurt dan ook deels rechtstreeks naar de nabijgelegen havengeul en deels naar het rioleringsstelsel. Op heden wordt het regenwater van perronluifels en stationsgebouw bijvoorbeeld rechtstreeks afgeleid via het stationsplein naar de binnenhaven – Mercatordok.

Het gehele studiegebied is gelegen in van nature overstroombaar gebied (NOG), gezien de gehele kustpolders als dusdanig zijn aangeduid. Uit de recent overstroomde gebieden (ROG) ([www.geovlaanderen.be](http://www.geovlaanderen.be)) blijkt bovendien geen overstromingsproblematiek. Wel duidt de water-toetskaart het Maria-Hendrikapark aan als mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Ten tijde van de historische, zware overstromingen van 1953 overstroomde de ingang van het park.

De huidige afvalwaterproductie ter hoogte van het projectgebied bestaat uit enerzijds deze te wijten aan het personeel van De Lijn (stelplaats), van de NMBS en van het binnen het projectgebied gelegen callcenter. Anderzijds is een gedeelte van de afvalwaterproductie te wijten aan de gebruikers van het station en bus en tram.

Op basis van de Prati-index blijkt de waterkwaliteit ter hoogte van de Spuikom en het kanaal Gent-Oostende matig verontreinigd (bron: databank VMM, [www.vmm.be/geoview/](http://www.vmm.be/geoview/)). Deze meetpunten zijn opwaarts (ten oosten van) het projectgebied gelegen. Al de waterlopen in de nabijheid van het projectgebied moeten voldoen aan de basiswaterkwaliteitsdoelstelling.

### 13.3 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

Binnen de discipline oppervlaktewater worden volgende effectgroepen onderscheiden:

- wijziging in oppervlaktewaterkwantiteit;
- wijziging in fysico-chemische en biologische waterkwaliteit;
- wijziging in structuurkwaliteit.

De beschrijving en beoordeling van de milieueffecten gebeurt per effectgroep. Waar relevant wordt een onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase enerzijds en de gebruiksfase anderzijds. De effectgroep 'wijziging in structuurkwaliteit' wordt niet besproken, gezien er geen wijzigingen aan waterlopen worden voorzien binnen het project.

Tijdens de werken kan er mogelijks een effect optreden ten aanzien van de **oppervlaktewaterkwantiteit** ten gevolge van de benodigde bemaling. Indien het bemalingswater wordt geloosd op de nabijgelegen dokken, dan zal een verwaarloosbaar effect ten aanzien van de oppervlaktewaterkwantiteit optreden. Het lozingsdebiet is immers verwaarloosbaar klein in vergelijking met de opvangcapaciteit van de nabijgelegen open wateren in de havengeul en de afwateringscapaciteit ervan naar zee. Lozing op het rioleringsstelsel veroorzaakt een verhoogde belasting van dit stelsel met niet-verontreinigd water en is bijgevolg niet wenselijk.

Lozing van het enigszins verzilte bemalingswater (zie ook discipline grondwater) op het oppervlaktewater kan in principe de oppervlaktewaterkwaliteit beïnvloeden. Indien geloosd wordt op de nabijgelegen voorhaven of dokken vormt dit evenwel een verwaarloosbaar effect (0) gezien deze reeds verzilt zijn. Lozing op de zoete waterpartijen in het Maria-Hendrikapark is daarom niet wenselijk.

De bemaling noodzakelijk voor de realisatie van het multifunctioneel wooncomplex kan het waterpeil in de waterpartijen in het westelijk gelegen Maria-Hendrikapark beïnvloeden. Gezien de dichtstbij gelegen waterpartij op minimaal 50 m van het projectgebied is gelegen en gezien de invloedstraal in een worst case benadering 38 m is (zie discipline grondwater), wordt dit effect als verwaarloosbaar ingeschat.

Het algemeen uitgangsprincipe van integraal waterbeheer inzake de afwatering van hemelwater is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd.

In overeenstemming met dit principe voorziet het project voor het tramstationgebouw in een groendak waardoor een beperkte waterbuffering voorzien wordt. Daarnaast wordt het regenwater (alsook het regenwater van het stationsgebouw) geleid naar een onder het parkeergebouw ingeplant reservoir van ca. 170m<sup>3</sup>. Het betreft hier opslag van regenwater voor recuperatie. De opgeslagen capaciteiten zullen aangewend worden voor onderhoudsdoeleinden en sanitair. De overloop van dit regenwaterreservoir naar de havengeul – Voorhaven, zal gebeuren via een koker onder de nieuw in te richten perrons.

Het vooropgestelde hergebruik van het regenwater van het stations- en tramstationsgebouw wordt als matig positief (+) beschouwd.

Betreffende het multifunctioneel wooncomplex is het wenselijk om dit eveneens van een groendak en een hemelwaterput te voorzien. Dit stimuleert immers enigszins vertraagde afvoer van het hemelwater en laat hergebruik van het opgevangen hemelwater door de aanwezige functies toe (sanitair). Het multifunctioneel wooncomplex vergt hiertoe de realisatie van een gescheiden stelsel (wat verplicht is bij nieuwbouw). Indien deze randvoorwaarden worden ingevuld, vormt dit een matig positief effect (+).

De realisatie van het multifunctioneel wooncomplex impliceert een toename van de afvalwaterproductie. De gemiddelde afvalwaterproductie per bewoner (150 l/dag) is immers heel wat hoger dan deze per personeelslid (20 l/dag). Door de realisatie van een gescheiden stelsel zal niet langer hemelwater worden geloosd op het rioleringsstelsel (afvalwater). Daarom en omwille van de relatief kleine omvang van de bijkomende afvalwaterproductie, vormt dit een verwaarloosbaar effect (0). De impact op de **oppervlaktewaterkwaliteit** is dan ook verwaarloosbaar.

#### 13.4 Milderende maatregelen

De realisatie van een groendak en een voldoende ruim gedimensioneerde regenwaterput is aangewezen bij het multifunctioneel wooncomplex. Dit stimuleert immers een vertraagde waterafvoer en waterhergebruik.

#### 13.5 Synthese

De effecten ten aanzien van het oppervlaktewater zijn beperkt.

## 14 Discipline bodem

### 14.1 Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat in eerste instantie de zone waar de ingrepen plaatsvinden, het projectgebied. Voor de effectengroepen profielwijziging, structuurwijziging, erosie en bodemvochtregime is het studiegebied beperkt tot het projectgebied. De mogelijke invloedssfeer van bemaling op de bodemzetting en bodemkwaliteit kan echter ruimer zijn dan het projectgebied zelf. Voor deze effectgroepen wordt het studiegebied dan ook uitgebreid met de invloedssfeer ervan.

### 14.2 Beschrijving referentiesituatie

#### 14.2.1 Beschrijving huidige situatie

Op basis van bestaand kaartmateriaal en beschikbare gegevensbronnen wordt de huidige toestand van de bodem in het studiegebied beschreven. Volgende aspecten komen hierbij aan bod:

- de pedologische karakteristieken en topografie,
- de bodemkwaliteit.

##### 14.2.1.1 *Pedologische karakteristieken en topografie*

De beschrijving van de pedologische gesteldheid is gebaseerd op de digitale bodemkaart<sup>17</sup>. Uit de bodemkaart blijkt dat het projectgebied volledig gelegen is ter hoogte van antropogene gronden. Het betreft immers stedelijk gebied waar de bodem in belangrijke mate beïnvloed wordt door vroegere uitgravingen (ondermeer voor de uitgraving van de dokken, de voorhaven en de jachthaven) en de aanwezigheid van verhardingen.

Uit diverse boorstaten die voorhanden zijn voor het projectgebied (Databank Ondergrond Vlaanderen dov.vlaanderen.be) blijkt dat de bovenste bodemlaag veelal bestaat uit klei of kleilig zand (met plaatselijk weinig materiaal) afkomstig uit het Quartair. Deze laag gaat ondiep (veelal 5 à 6 m diepte) over op zandig materiaal. Uit deze boorstaten blijkt evenwel een grote variatie de bodemsamenstelling van de bovenste bodemlaag dewelke te wijten is aan de sterk antropogene invloed. Op sommige locaties wordt bijvoorbeeld melding gemaakt van ondiep voorkomend lemig materiaal. Ter hoogte van het projectgebied (en zeker t.h.v. het geplande multifunctioneel wooncomplex) was een kanaal gesitueerd dat is opgevuld. De aard van het opvullingsmateriaal is niet gekend.

Het projectgebied is gelegen op de overgang tussen de kustduinen en het achterliggende poldergebied. De duinen worden gekenmerkt door de oppervlakkige aanwezigheid van duinzand. De polders worden daarentegen gekenmerkt door kleilig materiaal in de bovenste bodemlagen met het lokaal voorkomen van veen.

De topografie van het studiegebied is vlak. Er treden evenwel kleine niveauverschillen op ten gevolge van de antropogene invloed (ophogingen). De hoogteligging varieert globaal tussen 4 en 10 mTAW.

---

<sup>17</sup> <http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/bodemkaart/>

### 14.2.1.2 Bodemkwaliteit

De GIS databank van OVAM ([www.ovam.be](http://www.ovam.be)) wordt gebruikt als gegevensbron voor bodemkwaliteit. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de terreinen waar een bodemattest werd afgeleverd, de terreinen waar een beschrijvend bodemonderzoek is uitgevoerd en de terreinen waar een bodemsaneringsproject is vooropgesteld. De percelen waar een beschrijvend bodemonderzoek of bodemsaneringsproject is uitgevoerd, worden gekenmerkt door de aanwezigheid van een verontreiniging in bodem en/of grondwater.

Uit deze databank blijkt dat er enkel een bodemattest is afgeleverd voor de zone ter hoogte van de sporen vlakbij het station. Gezien er geen melding wordt gemaakt van een beschrijvend bodemonderzoek, kan ervan uitgegaan worden dat er geen sprake is van verontreiniging. Er zijn voor het overige geen dossiers in het projectgebied of in de onmiddellijke nabijheid ervan opgenomen in de databank. Hieruit kan afgeleid worden dat er geen gekende verontreiniging gesitueerd is in het projectgebied of de nabije omgeving ervan.

## 14.3 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

Bij de discipline bodem wordt onderscheid gemaakt tussen een zestal effectgroepen, namelijk:

- structuurwijziging,
- profielwijziging,
- erosie,
- bodemzetting,
- bodemkwaliteit,
- wijziging bodemvochtregime.

Deze worden hieronder meer in detail besproken. Waar relevant wordt een onderscheid gemaakt in de beoordeling van de effectgroep tijdens de aanlegfase enerzijds en de gebruiksfase anderzijds.

De effectgroep **structuurwijziging** beslaat de wijziging van de structuur van de bovenste bodemlaag. Een mogelijke vorm van structuurwijziging is bodemverdichting van de oppervlakkige en/of diepere bodem (bijvoorbeeld door berijden met zware machines, opslag van materiaal). Gezien de stedelijke context van het voorliggend project en meer bepaald het voorkomen van reeds verstoorde bodems (vergraven, verhard), zijn de effecten van structuurwijziging verwaarloosbaar (0). De aan- en afvoer van materieel gebeurt eveneens via bestaande, verharde wegen, zodat ook het werfverkeer geen negatieve effecten heeft ten aanzien van structuurwijziging.

**Profielwijziging** houdt verband met de impact van uitgravingen en ophogingen en het inbrengen/verwijderen van bodemvreemde materialen op het bodemprofiel. Bij deze effectgroep komt ook het grondverzet aan bod.

Het bodemprofiel wordt in het projectgebied reeds gekenmerkt door een zeer sterke antropogene invloed. Door het project wordt deze huidige antropogene invloed en verstoring van het bodemprofiel nog versterkt, en dit omdat een gedeelte van het voorliggend project (multifunctioneel wooncomplex) wordt voorzien met 1 ondergrondse bouwlaag. De effectgroep profielwijziging wordt als verwaarloosbaar tot matig negatief (0/-) beoordeeld, gezien de overeenkomstige bodemlaag reeds sterk antropogeen verstoord is.

De realisatie van het project zal gepaard gaan met grondverzet. Het grondverzet dient te gebeuren conform de vigerende wetgeving en wordt beschreven in Hoofdstuk 10 van het VLARE-BO, het Vlaams Reglement betreffende de Bodemsanering. Deze regelgeving is van toepassing bij grondverzet van meer dan 250 m<sup>3</sup> of wanneer de uitgegraven bodem afkomstig is van een verdachte grond. In kader van de geplande werken bedraagt het grondverzet meer dan 250 m<sup>3</sup>. Hierdoor is onderzoek naar de kwaliteit van de uit te graven bodem verplicht. Vóór het gebruik van de bodem dient dan ook een technisch verslag opgemaakt te worden door een erkende

bodemsaneringdeskundige. Deze neemt bodemstalen, laat deze analyseren op de meest voorkomende verontreinigende stoffen en rapporteert de resultaten in een technisch verslag. Een verontreinigde bodem moet vóór gebruik in een grondreinigingscentrum gereinigd worden. Verontreinigde uitgegraven bodem die niet reinigbaar is, en waar geen wettelijke bestemming voor gevonden wordt, moet naar de stortplaats.

Ter hoogte van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug zijn reeds enkele boringen uitgevoerd waarvoor eveneens een analyse van de bodemkwaliteit is gebeurd. Hieruit blijkt dat gebruik als bodem binnen de kadastrale werkzone steeds toegelaten is bij de geanalyseerde bodemonsters. Gebruik als bodem buiten de kadastrale werkzone is bij sommige monsters enkel toegelaten mits voorafgaande studie van de ontvangende grond en mits gebruik in bepaalde bestemmingstypes.

**Erosie** ontstaat als gevolg van verplaatsing van bodemmateriaal door de inwerking van wind en water. Mogelijks kan erosie optreden bij de aanlegfase ter hoogte van de vergraven grond. Gezien het tijdelijke en lokale karakter van het effect, doch de stedelijke ligging beoordelen we dit als verwaarloosbaar tot matig negatief (0/-).

**Bodemzetting** kan optreden door langdurige belasting of ontwatering van slappe (samendrukbare) bodemlagen en treedt voornamelijk op in veen- en kleigronden (bijvoorbeeld door inbreng van de funderingen, maar ook ten gevolge van bemalingen). Vaak zullen zettingen ten gevolge van belangrijke grondwerken en grondwateronttrekking pas na de werken tot uiting komen.

Ter hoogte van het projectgebied komen voornamelijk kleiige gronden voor (cfr. boringen DOV). Door de ontwikkeling van het project kunnen er, ten gevolge van langdurige belasting, bodemzettingen optreden. Gezien klei gevoelig is voor bodemzetting en er bovendien ook lokaal weinig materiaal voorkomt – wat nog een hogere gevoeligheid voor bodemzetting vertoont – is het risico van bodemzetting ten gevolge van belasting reëel. Er kan evenwel aangenomen worden dat er in het verleden reeds bodemzetting ten gevolge van belasting door de reeds aanwezige infrastructuur is opgetreden. Hierdoor kan aangenomen worden dat de bijkomende bodemzetting ten gevolge van de belasting door het voorliggend project beperkt zal zijn (matig tot significant negatief effect, -/--).

De mogelijke zettinggevoeligheid van de bodem wordt ten aanzien van de langdurige belasting in rekening gebracht bij het technisch ontwerp. Het resulterend effect is dan ook verwaarloosbaar (0).

Bodemzetting kan ook optreden ten gevolge van de bemaling dewelke tijdens de aanlegfase ter hoogte van het multifunctioneel wooncomplex is voorzien. Uit de discipline grondwater blijkt dat de invloedssfeer in een worst case situatie 38 m bedraagt wat zeer beperkt is. Gezien er ondiep kleiig (en lokaal weinig) materiaal voorkomt (gevoelig voor bodemzetting), verdient het mogelijk optreden van bodemzetting door bemaling niettemin de nodige aandacht. Variatie in de bodemopbouw over korte afstand – wat door de sterk antropogene invloed het geval is – maakt bovendien de kans op het optreden van differentiële zettingen groter. Differentiële zettingen kunnen belangrijke schade aan gebouwen e.a. veroorzaken. In de omgeving van de bemaling (multifunctioneel wooncomplex) komen slechts weinig gebouwen voor. Wel zijn diverse wegen en de spoorinfrastructuur in de onmiddellijke nabijheid gelegen. Bodemzetting kan hieraan belangrijke schade veroorzaken (potentieel significant tot zeer significant negatief effect, --/--). Het is dan ook aangewezen om de bodemstabiliteit ter hoogte van de nabijgelegen wegen en spoorinfrastructuur in kaart te brengen. Als hieruit een hoge zettingsgevoeligheid blijkt, is het aangewezen te werken met een gesloten bouwput zodat geen bemaling vereist is (zie milderende maatregelen).

Beïnvloeding van de **bodemkwaliteit** treedt op als gevolg van de verspreiding van bodemvreemde stoffen in de grond aangevoerd door calamiteiten o.m. met gevaarlijke producten. Verontreiniging tijdens de werken kan mogelijks ontstaan door bvb. morsverliezen, lekken of calamiteiten van het ingezette materiaal. Ook tijdens de gebruiksfase kunnen gelijkaardige calamiteiten optreden bij de aanvoer van goederen. Er van uitgaand dat de gepaste voorzorgsmaatregelen en best beschikbare technieken (zie milderende maatregelen) tijdens de werken toegepast worden, is het risico op vervuiling verwaarloosbaar (0).

Daarnaast kunnen bestaande verontreinigingen zich verder verspreiden door een wijziging in de grondwaterstroming. Gezien er geen gekende verontreinigingen gesitueerd zijn in het projectgebied en de nabijheid ervan, kan aangenomen dat dit risico op bodem- en grondwaterverontreiniging verwaarloosbaar (0) is.

Mogelijke effecten op het vlak van **wijziging in bodemvochtregime** ten gevolge van de wijziging van de verharde oppervlakte zullen aan bod komen bij de discipline grondwater.

#### 14.4 Milderende maatregelen

Om accidentele **bodemverontreiniging** tijdens de werken te vermijden of te beperken, kunnen volgende aanbevelingen in acht genomen worden:

- opstellen en opvolgen van werkprocedures die periodiek op hun efficiëntie dienen gecontroleerd te worden;
- rekening houden met een aantal praktische aspecten zoals tanken op een centrale plaats die bij voorkeur van een vloeistofdichte verharding is voorzien, gebruik van vaten en jerrycans zoveel mogelijk vermijden en bij gebruik ze voorzien van goede schenktuiten en flexibele vulslangen.

Gezien de mogelijk significant tot zeer significant negatieve effecten van de **bodemzetting** ten gevolge van bemaling voor de realisatie van het multifunctioneel wooncomplex, is het aangegeven om de bodemstabiliteit ter hoogte van de nabijgelegen straten en spoorinfrastructuur in kaart te brengen. Indien hieruit een hoge zettingsgevoeligheid blijkt, is het aangegeven om de ondergrondse bouwlaag bij het multifunctioneel bouwproject met een gesloten bouwput te realiseren zodat geen bemaling vereist is. Wordt er toch bemaling voorzien, dan is voorafgaand gedetailleerd onderzoek van de stabiliteit van de ondergrond (d.m.v. sonderingen) en van de invloedssfeer van de bemaling noodzakelijk.

#### 14.5 Synthese

Gezien het stedelijk kader van voorliggend project worden de meeste effecten als verwaarloosbaar (0) tot matig negatief (-) beoordeeld. Uitzondering hierop vormt de effectengroep bodemzetting (ten gevolge van bemaling). Rekening houdend met de aanwezigheid van zettinggevoelige lagen (veen en klei) binnen de invloedssfeer van bemaling, worden deze effecten als potentieel significant tot zeer significant negatief (--/--) beoordeeld. Er is dan ook voorafgaand aan de werken stabiliteitsonderzoek ter hoogte van de nabijgelegen wegen en spoorinfrastructuur aangegeven. Blijkt hieruit een grote zettingsgevoeligheid dan wordt voorgesteld om te werken met een gesloten bouwput bij de realisatie van het multifunctioneel woonproject zodat geen bemaling nodig is.

# 15      Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

## 15.1      **Afbakening studiegebied**

Het project situeert zich aan de rand van het historische centrum van de stad Oostende. Het centrum bestaat uit verschillende bouwblokken telkens omgeven door straten met een hoge woondichtheid. Wegens de hoge woondichtheid is de visuele reikwijdte in die zin beperkt. Hierdoor kan het studiegebied eveneens beperkt worden, aan de zijde van het dok gaat het zicht echter veel ruimer. De gebouwen van het huidige tramstation staan in de weg van een zicht over de Brandaris- en Slachthuiskaai, maar omdat deze gesloopt worden wordt aan die zone een ruimer onderzoeksgebied genomen.

## 15.2      **Beschrijving referentiesituatie**

### 15.2.1      Beschrijving op micro-niveau

#### 15.2.1.1      *Stationsgebouw*

- **Stationsgebouw**

Het stationsgebouw is een beschermd monument. Het bestaat uit 2 torens met daartussen een stationshal. De volledige voorgevel van het monument is beschermd en omvat een restant van de oorspronkelijke voorgevel van de voorhal.

Het stationsgebouw is vandaag erg in onbruik geraakt omwille van de uitbreidingen die aan het station zijn gebeurd in de laatste decennia. Deze uitbreidingen hebben tot gevolg gehad dat de looplijnen niet meer door, maar voor het stationsgebouw gebeuren. Het buffet is gevestigd in de vroegere loge voor 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klasse. Deze wijziging vermindert de visuele en fysieke relatie tussen de perrons en het stationsgebouw. De loketten zijn gelegen achteraan in de grote stationshal. Ze werden verplaatst waardoor ze de fysieke en visuele relatie met de havendokken en de cruiseterminal verminderen. De loketten hebben geen historische waarde. Het stationsgebouw is bovendien toe aan restauratie.

De cruiseterminal is van een andere architectuur en is vrijwel leegstaand. Het ligt enkele meter van het stationsgebouw waarmee het met een dak wordt verbonden. De toegang tot het cruisegebouw gebeurt via het voorperron.

- **Beschermde zijgevel**

Naast het stationsgebouw bevindt zich nog een beschermde zijgevel van de vroegere zijhal. Vandaag staat deze in het verlengde van de concessies en zorgt ze voor de eerste sporen voor beschutting voor de reizigers die op de het voorperron staan te wachten op hun trein. De luifel sluit onmiddellijk aan tegen deze gevel.

Het gros van de reizigers loopt echter naar en van het station via de brede opening tussen de zijgevel en de kop van de perrons. Ze lopen richting het busstation, het tramstation, naar de parkeerterreinen in de wijk Hazegras of naar het centrum.



### 15.2.1.2 De Graaf de Smet de Naeyerbrug

De de Graaf de Smet de Naeyerbrug is een beschermd monument. Het is over het gedeelte van de krukbrug (overheen de Slachthuiskaai) en de boogbrug tegenaan de wijk Hazegras een zeer lage brug. De brug was in zijn eerste gedeelte (boogbrug) een kanaalbrug en het waterpeil lag een stuk onder het huidige maaiveld. Door het opvullen van het vroegere kanaal heeft deze onderdoorgang op vandaag een geringere hoogte, welke de visuele verbinding belemmert. Hierdoor wordt deze lage brug op vandaag echter waargenomen en ervaren als een visuele en fysieke barrière.

De stationsomgeving van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug biedt geen meerwaarde voor de brug. Deze bestaat uit een stelplaats voor bussen en trams, de aansluiting van de Goedewindhelling, de abonnementenparking van de NMBS, het parkeerterrein bovenop de brug en de loodsen van de NMBS aan de zijde van het Maria Hendrikapark.

Het **brugdek** is veranderd in een parkeerterrein, met langs de noordzijde een voetpad en aan de zuidzijde een 2-richtingsfietspad. De brug heeft sinds de aanleg van de sluiting van de ring haar oorspronkelijke functie als gewestweg verloren en is sindsdien afgesneden voor alle personenverkeer aan de stedelijke zijde net voor de Goedewindhelling.

Tussen de Graaf de Smet de Naeyerbrug, de Goedewindhelling en de treinsporen ligt de abonnementenparking van NMBS, alsook de stelplaats van de bussen voor de Lijn.

In de oksel van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en de Goedewindhelling bevindt zich een talud tegenaan de keermuur van het gesloten bruggedeelte. Deze kleine ruimte, aan de noordzijde gelegen is een weggestoken hoek en een erg vervuild ingesloten gedeelte.

### 15.2.1.3 Maria Hendrikapark

Het Maria Hendrikapark werd aangelegd op de plaats van een verwilderd stuk bos buiten de omwallingen van de stad en is een beschermd monument. Na WO II verloor het Maria-Hendrikapark oppervlakte door de bouw van het Heilig-Hartziekenhuis, de aanleg van de Verenigde Natieslaan en de verkavelingen langs de Groendreef. De huidige oppervlakte van het park bedraagt ongeveer 37 ha.

De zijde tegenaan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug wordt gekenmerkt door een jong, en minder waardevol bomenbestand. Voorafgaand aan de recente heraanleg van het park liep er een straat schuin door dit laatste gedeelte van het park. Dit gedeelte van het park bevat echter jonge, maar geen waardevolle bomen.

## 15.2.2 Inventaris bouwkundig erfgoed

De inventaris bouwkundig erfgoed omvat heel wat panden en straatgehelen. De criteria en normen voor de opname in de inventaris houden rekening met de definitie monument en stads- en dorpsgezicht opgenomen in het decreet van 3 maart 1976. De selectie van het bouwkundig erfgoed gebeurt daarbij op basis van de evaluatie van het belang ervan door de historische, artistieke, industrieel-archeologische, volkskundige, wetenschappelijke of andere socio-culturele waarde. De opname van een pand of ander bouwkundig relict in de inventaris van het bouwkundig erfgoed heeft juridische gevolgen (cfr. Besluit van de administrateur-generaal van 14 september 2009 houdende vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed).

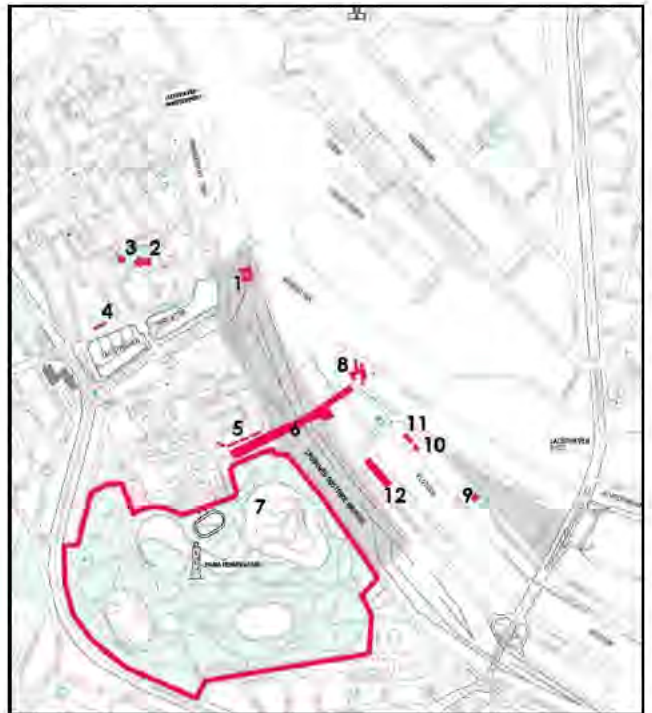
### 15.2.3 Beschermd Erfgoed

In en in de omgeving van het projectgebied zijn volgende **beschermd monumenten** aanwezig:

1. Station Oostende-kaai
2. Sint-Petrus- en Pauluskerk
3. Sint-Pieterstoren
4. Voorgevel en bedaking Onze-Lieve-Vrouwecollege (Vindictivelaan)
5. Woningen Graaf de Smet de Naeyerlaan nrs. 52-56, 60-70, 74-80, 84-98
6. Graaf de Smet de Naeyerbrug
7. Maria Hendrikapark
8. Voormalige Marineschool Slijkensesteenweg 2
9. Transformatorbunker Godetiastraat
10. Douanehuis op het vlotdok
11. Stapelhuis op het vlotdok
12. Koninklijk stapelhuis op het vlotdok

Voor uitgebreide omschrijving monumenten, zie bijlage 2.

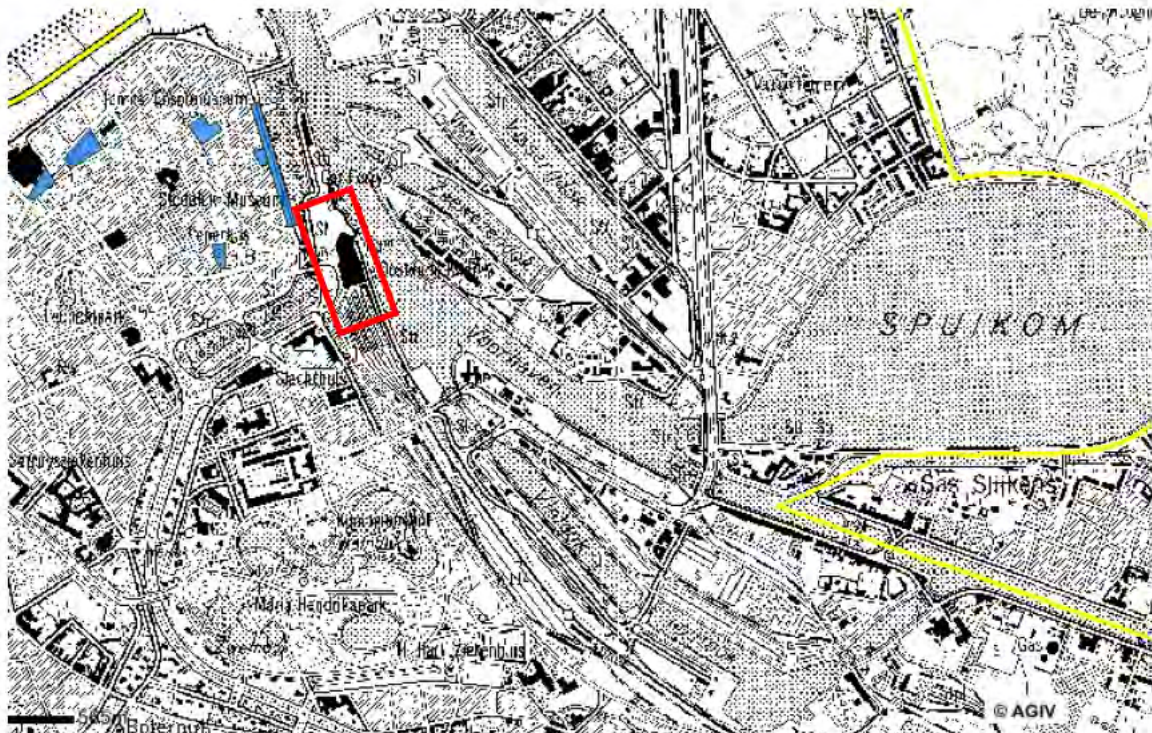
*Liggingsplan monumenten*



### 15.2.4 Landschapkenmerken

Het projectgebied sluit nauw aan bij het Maria Hendrikapark als park en de haven als artificiële plas. Daarnaast ligt ook nog het hartje van Oostende als woonkern met erfgoedwaarde.

### 15.2.5 Centrale archeologische inventaris



Er zijn geen archeologische vondsten teruggevonden in het projectgebied, in de omgeving beperken de vondsten zich tot het centrumgebied:

- Mijneplein: klooster, brouwerij, vlakgraf
- Visserplein: tonput
- Noordzijde van de Sint-Petrus en Pauluskerk en tussen de kerk en de Peperbusse: vlakgraf
- Visserskaai: wal, bastion
- Monacoplein: wal
- Van Iseghemlaan: wal

### **15.3 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten**

#### 15.3.1 Effecten tijdens uitvoering van de werken

##### 15.3.1.1 *Wijziging van structuur en relatie*

Deze effecten werden uitgebreid omschreven in de discipline bodem, grondwater en oppervlaktewater. Deze zijn beperkt aangezien het gaat om een sterk vergraven antropogene bodem en omdat er nauwelijks bemaling noodzakelijk is.

##### 15.3.1.2 *Wijziging van erfgoedwaarde*

Het projectgebied omvat beschermde monumenten: het stationsgebouw, de de Graaf de Smet de Naeyerbrug, en het Maria Hendrikapark. Het oude stationsgebouw en de de Graaf de Smet de Naeyerbrug worden niet afgebroken, maar aangegrepen als opportuniteit in het gebied om het nieuwe stationsproject aan op te hangen.

De overige werkzaamheden in de dichte nabijheid van deze monumenten dienen met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Zoniet kunnen deze historisch waardevolle elementen beschadigd worden (verlies aan erfgoedwaarde) of voorgoed verloren gaan, wat een verlies aan erfgoedwaarde zou betekenen.

Voor de ontsluiting van wagens van het parkeergebouw en het kantoorgebouw wordt de voorkeur gegeven aan het openen van 2 bogen in het massieve gedeelte van de brug tussen de boogbrug en de spoorwegbrug. De oude plannen doen vermoeden dat de gesloten gedeelten van de brug opgebouwd is uit keermuren opgevuld met grond. Boringen bevestigen dit vermoeden.

De realisatie van de tunnel dient hierdoor als volgt te gebeuren:

- Er wordt van bovenuit uitgegraven.
- De gevels blijven behouden en enkel binnen de boog wordt de materie eruit gehaald. Deze stenen worden maximaal gebruikt om de rest van de brug te herstellen.
- Ter hoogte van de tramsporen wordt afwisselend 1 spoor buiten werking gezet.

De locatie van de doorboring van de brug, door de bogen tegenaan de brug over de treinsporen, heeft voor de brug als monument het minst storende effect. Niettegenstaande betekenen deze werken een aantasting van de brug als monument (matig negatief effect, -).

Bij de realisatie van het project zullen de nodige stut- en schoorwerken uitgevoerd te worden, waardoor de beleving van de erfgoedwaarde van deze monumenten tijdelijk wordt gereduceerd (tijdelijk matig negatief effect, -).

Binnen de (overigens zeer beperkte) invloedssfeer van bemaling (38 m) is er geen gekend archeologisch erfgoed aanwezig. De kans is klein dat er in het onderzoeksgebied ook nog ongekend archeologisch erfgoed aanwezig is gezien de geschiedenis van de ondergrond en zijn sterk vergraven karakter. Het effect kan als verwaarloosbaar tot matig negatief beoordeeld worden (0/-).

### 15.3.1.3 *Wijziging perceptieve kenmerken*

Tijdens de werken zullen de stut- en schoorvoorzieningen en het aanwezige werfverkeer de omgeving van het project visueel en auditief tijdelijk verstoren. De visuele invloedssfeer van de werken blijft beperkt door de dichte bouwblokken rondom de projectsite en de aanwezigheid van de haven. Tijdens de werken heeft het project bijgevolg een tijdelijk matig negatief effect (-) op de perceptieve kenmerken.

### 15.3.2 Effecten tijdens exploitatie van het project

#### 15.3.2.1 *Wijziging van structuur en relatie*

Om het stationsgebouw opnieuw te betrekken in het geheel gebeuren 2 belangrijke ingrepen:

- Door het verwijderen van het bestaande buffet en het verschuiven van de loketten (in het verlengde van de Noordelijke toren), wordt er in de stationshal een open visuele en fysieke doorgang gecreëerd naar de cruiseterminal en naar de haven.
- De cruiseterminal en aansluitend een stationsbuffet worden vernieuwd en opgehangen aan de nieuwe perronoverkapping. De cruiseterminal is bereikbaar via de stationshal.

Door deze 2 ingrepen krijgt het stationsgebouw opnieuw een volwaardige betekenis binnen een multimodaal station.

Om te vermijden dat de de Graaf de Smet de Naeyerbrug een barrière zou vormen in de relatie tussen de wandelpromenade gevormd door de Albert I-Promenade, de Visserskaai, het stationsplein enerzijds, en het 'Bosje' anderzijds is het voor het project belangrijk de boogbrug niet meer voor het autoverkeer voor te behouden, maar maximaal in te zetten als wandel- en fietsboulevard. Hierdoor ontstaat een visuele en fysieke relatie tussen de zone voor en achter de brug.

Met het voorliggend project wordt het parkeren op de brug geëlimineerd, waardoor de brug nieuwe kansen krijgt. De brug krijgt hiermee opnieuw een betekenis in de stedelijke context. De historische verbindende functie van de brug dient echter behouden te blijven.

De loodsen aan de zijde van het Maria Hendrikapark worden vervangen door een multifunctioneel wooncomplex die op minimaal 50m van de brug komt te liggen, waardoor de brug meer ademruimte krijgt.

Samengevat zal voorliggend project een wijziging van structuur en relatie inhouden dat als positief kan beoordeeld worden. De relatie tussen het station en haar onmiddellijke omgeving wordt na uitvoering van voorliggend project sterk verbeterd (significant positief effect, ++).

#### 15.3.2.2 *Wijziging van erfgoedwaarde*

De beschermde zijgevel van het stationsgebouw krijgt de status van een relict (beslissing vergadering van 8 september 2009), waardoor de erfgoedwaarde nog zal toenemen (positief effect, +).

De luifel start naast het stationsgebouw, waardoor het stationsgebouw als monument volledig tot uiting komt. Het 'overluifelen' van een gedeelte van de resterende voorgevel van de oorspronkelijke zijhal zou echter resulteren in het verzelfstandigen van een deel van het monument. In voorliggend project is dit niet het geval, wat als positief (+) effect op de erfgoedwaarde van het stationsgebouw kan beschouwd worden.

Voor de ontsluiting van wagens van het parkeergebouw en het kantoorgebouw worden 2 bogen geopend het massieve gedeelte van de brug tussen de boogbrug en de spoorwegbrug. Het doorboren van de brug betekent uiteraard een aantasting van de brug als monument. Evenwel wordt aan de structuur en de eigenlijke constructie van de brug niks aangetast. Het ritmische aspect van de boogbruggen blijft behouden. Daarnaast worden enkele storende elementen uit het verleden weggehaald of teruggeschroefd. Het effect op de erfgoedwaarde van de brug kan

als verwaarloosbaar tot matig negatief (0/-) worden beoordeeld, het weghalen van storende elementen als matig positief (+).

De uitvoering van het gehele project wordt voor het aanwezige erfgoed als positief beoordeeld. De hoogwaardige kwaliteit van het project versterkt de erfgoedwaarde van het reeds aanwezige erfgoed en beoogt de inbreng van 'toekomstig erfgoed' (significant positief effect, ++).

### 15.3.2.3 *Wijziging perceptieve kenmerken*

- **Stationsgebouw**

De beschermde zijgevel van het stationsgebouw wordt, na overleg met de Dienst Onroerend Erfgoed behouden. Een fluxstudie voorgesteld op 2 december 2009 kan niet aantonen dat de beschermde zijgevel op het project voor het multimodaal station een barrière-effect heeft.

De perronluifel zelf zal overheen de beschermde zijmuur mogen lopen tot ongeveer aan de straat. Deze spanning accentueert het spanningsveld tussen het bestaand stationsgebouw en de nieuwe architectuur (positief effect).

- **Nieuwe ontwikkelingen**

Het einde van het kantoorgebouw wordt voorzien op dezelfde afstand als de rooilijn van de bebouwing op de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. De hoogte van 7 bouwlagen komt overeenkomt met de gemiddelde bouwhoogte in de de Graaf de Smet de Naeyerlaan en in de omgeving Hazegras, waardoor de bouwhoogte van het project geen afbreuk doet aan de omgeving (verwaarloosbaar effect, 0).

Er wordt een nieuw gevelfront gecreëerd voor de Slachthuiskaai en de Brandariskaai. De stelplaats voor bussen en trams wordt verplaatst van de Goedewindhelling naar de Slijkensesteenweg in de haven. Door het weghalen van de stelplaats en het Lijngedouw ontstaat een nieuwe openbare ruimte. Het talud in de oksel van de helling en de brug zal worden weggehaald en zal dienen als toegang voor de parking van zowel parkeergebouw als kantoorgebouw. De resterende ruimte dient kwalitatief te worden ingericht. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar de historische functie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug als brug. Dit betekent dat het visuele aspect van een 'brug' aanwezig dient te blijven.

- **De Graaf de Smet de Naeyerbrug**

Het doorboren van de brug voor de ontsluiting van parkeergebouw en het kantoorgebouw betekent vanuit haar contextuele / belevingswaarde een vooruitgang. Bovendien loopt het traject van de tunnel dwars op de brug, waardoor de tunnel visueel minimaal waarneembaar zal zijn. Beide aspecten worden als matig negatief (-) beoordeeld.

Voor de heraanleg van het brugdek dient de nieuwe materialisatie aan te sluiten bij het historisch en typologisch karakter van de brug, waardoor het effect op de beleving als matig tot significant positief (+/++) kan beoordeeld worden. De brug dient opnieuw een functie te krijgen als stedelijke brug en niet als landschapspark. Een volledige groene heraanleg van het brugdek is bovendien technisch moeilijk haalbaar (kwaliteit van het grasperk bovenop ene brugdek is niet te garanderen) en wordt als negatief beoordeeld, net als het gebruik van recente materialen zoals asfalt.

De Goedewindhelling dient maximaal geïntegreerd te worden in zijn omgeving en zo weinig mogelijk gezien te worden als een appendix aan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug. In het ontwerp komt de Goedewindhelling niet meer over als een infrastructuur, maar als een deel van de publieke ruimte (significant positief effect, ++).

In het project wordt voorzien om de Slimmersdreef op een grotere afstand te leggen van de brug dan op vandaag het geval is. Hierdoor worden de hellingen naar de brug toe flauwer en bestaat de mogelijkheid een toegankelijke groene helling te creëren en een betere visuele (en eventueel fysieke) relatie tussen de brug en het Maria Hendrikapark. Ook hier dient erop ge- waakt te worden dat de historische functie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug als brug behouden blijft. Dit betekent ook dat de balustrades van de brug maximaal dienen behouden te blijven. Indien gedeeltes van de balustrades worden verwijderd of verplaatst wordt de functie van de brug ontkracht en daarbij ook zijn erfgoedwaarde.

- **Maria Hendrikapark**

Het projectgebied eindigt aan de rand van het Maria Hendrikapark. De aansluiting tussen de “nieuwe stedelijke tuin” (vanaf het stationsplein tot aan het park) met het park is een belangrijk thema. De Dienst Onroerend Erfgoed benadrukt het belang om de beslotenheid van het park te behouden. De toegankelijkheid naar het park kan wel versterkt worden met extra toegangen: trechtersvormige ingangen die uitnodigen, maar toch de densiteit van het bosje niet ontkrachten.

## **15.4 Milderende maatregelen**

### **15.4.1 Tijdens uitvoering van de werken**

De realisatie van de tunnel dient als volgt te gebeuren:

- Er wordt van bovenuit uitgegraven.
- De gevels blijven behouden en enkel binnen de boog wordt de materie eruit gehaald. Deze stenen worden maximaal gebruikt om de rest van de brug te herstellen.
- Ter hoogte van de tramsporen wordt afwisselend 1 spoor buiten werking gezet.

### **15.4.2 Tijdens exploitatie van het project**

Volgende milderende maatregelen dienen in acht genomen te worden:

- Boogbrug maximaal inzetten als wandel- en fietsboulevard. De historisch waardevolle brug moet zijn ‘brug’functie kunnen behouden, met aandacht voor het materiaalgebruik en het maximaal behoud van de balustrades.
- De Goedewindhelling dient maximaal geïntegreerd te worden in zijn omgeving en zo weinig mogelijk gezien te worden als een appendix aan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug.
- Behoud beslotenheid van het Maria Hendrikapark. De toegankelijkheid naar het park kan wel versterkt worden met extra toegangen: trechtersvormige ingangen die uitnodigen, maar toch de densiteit van het bosje niet ontkrachten.

## **15.5 Synthese**

Voorliggend project heeft enkel negatieve effecten te verwachten tijdens de aanlegfase. Tijdens de werken treedt een tijdelijke verstoring op van de erfgoedwaarde en belevingswaarde door de aanwezigheid van de werf (machines, stut- en schoorwerken, werfverkeer, ...).

Na de werken heeft het project een positief effect op de perceptieve kenmerken in de omge- ving. Het karakter van de stationsomgeving wordt heropgevaarderd en visuele relaties worden versterkt.

De integratie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug in het stationsproject maakt het mogelijk om deze brug een nieuwe functie te geven, als deel van de verblijfs- en verbindingsruimte. De brug heeft op vandaag immers in belangrijke mate zijn functie verloren. Deze nieuwe functie vergt evenwel enkele ingrepen in de oorspronkelijk vorm van de brug, een vorm die een belang- rijke erfgoedwaarde heeft. Deze ingrepen hebben te maken met de heraanleg van het brugdek als openbare ruimte en het maken van verbindingen vanaf het brugdek naar de publieke ruimte

van diverse delen van het stationsproject en het Maria Hendrikapark. Deze laatste ingrepen vergen een doorbreken van de balustrades en verstoren daardoor de beleving van het brugdek. Een andere ingreep is de opvulling van een overblijvende ruimte tussen de brug en het kantoorgebouw. Hierdoor wordt vermeden dat een weinig aantrekkelijke en beleefbare restruimte ontstaat, de verblijfsruimte op +1 wordt immers doorgetrokken, maar het talud van de brug wordt wel bedekt (oorspronkelijk was er geen talud) en kan niet meer bekeken worden als een discretionair element. De manier van aansluiten wordt bij de verdere uitwerking van het project verder onderzocht en overlegd met de dienst Onroerend Erfgoed.

Het komt er op aan de nieuwe functie te verzoenen met het historisch karakter van de brug. Aandachtspunten hierbij zijn enerzijds een materialisatie van het brugdek die aansluit bij het historisch karakter en anderzijds het maximale behoud van de balustrades en de relatie van de kantoren met de brug. Van belang is dat de beleving van de historische entiteit van de brug een voldoende blijvende betekenis krijgt.

## 16 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

### 16.1 Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat het projectgebied en alle functies en/of structuren in de omgeving van het studiegebied die beïnvloedt kunnen worden als gevolg van de realisatie van het project. Het aspect hinder als gevolg van het verkeer wordt eveneens beoordeeld.

Het studiegebied wordt uitgebreid tot de onmiddellijke omgeving van het projectgebied.

### 16.2 Algemeen

Het station fungeert nu als eindpunt van de stad. Door het afbreken van de stelplaats en het verplaatsen naar het havengebied, wordt het vernieuwde Maria Hendrikapark terug verbonden met het stationsplein. Het park wordt fysiek deel van het stedelijk gebied. Door het verplaatsen van de stelplaats naar industrieel gebied, verdwijnt de keerlus van de tram uit het woongebied van de wijk Hazegras.

Omwonenden en andere gebruikers van de ruimte zullen zich meer bewust worden van de aanwezigheid van het Maria Hendrikapark en als positief neveneffect zullen bewoners eindelijk verlost zijn van de hinderlijke (lawaaierige) tramlijn door hun straten.

Verder is het beeld van het projectgebied en omgeving weinig aantrekkelijk en wordt gedomineerd door een opeenvolging van verschillende bouwstijlen en functies. Het oude stationsgebouw staat er vandaag wat verweesd bij, vindt moeilijk aansluiting bij de perrons, de stationsluisfel is verouderd. De visuele relatie met de stad en de haven lopen mank door functies in het gebouw en de cruiseterminal achter het stationsgebouw. De site langsheen de Brandariskaai en de Slachthuiskaai staat vol met parkeerterreinen, stelplaatsen de tramwasplaats en vormt een niet-stedelijke doorgang naar de wijk Hazegras. Op de kop van deze straat aan het stationsplein bakent het Brandarisgebouw het stationsplein af en belemmert de visuele relatie naar de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en het Maria Hendrikapark.

Er wordt een betere relatie tussen het stationsplein en het Maria Hendrikapark gecreëerd en de noordzijde van de wijk Hazegras wordt kwalitatief vorm gegeven. Hierdoor wordt de wijk Hazegras straks een belangrijk deel van de stad.

### 16.3 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

#### 16.3.1 Effecten tijdens uitvoering van de werken

De tijdelijke werfzone die afgebakend wordt, betekent een tijdelijke ruimte-inname van een gedeelte van de stationsomgeving. Tijdens de werken heeft het project een tijdelijke vermindering aan doorstroming ten gevolge van de aan- en afvoer van materialen. Alle functies zullen echter steeds bereikbaar blijven, alsook een voldoende aantal beschikbare parkeerplaatsen (zie minder hinder maatregelen bij discipline mobiliteit).

Een oordeelkundige organisatie van de werf moet ervoor zorgen dat de hinder voor de omwonenden maximaal beperkt wordt. Hiervoor werd de werkgroep minder hinder opgericht die volop bezig is met het uitwerken van de nodige scenario's.



Door de werf zelf (sloop, grondwerkzaamheden, bouw) en door het werfverkeer zal er een verhoogde stof- en geluidshinder zijn (zie disciplines geluid en lucht). Zowel de voorbereidende fase, met name het bouwrijp maken van het terrein, als de bouw van het project zal voor een tijdelijke verhoging van het omgevingsgeluid zorgen. Stofhinder kan voorkomen worden door het sloopafval en de vergraven grond voldoende vochtig te houden door ze eventueel te besproeien. Geluidshinder kan beperkt worden door geluidsarme machines te gebruiken. De hinder is echter in ieder geval tijdelijk van aard en dient beperkt te worden tot de dag (6.00 – 19.00). De hinder (als gevolg van de werken zowel verkeer als inzet van machines) ten opzichte van de verschillende functies (wonen, winkel) wordt omwille van het tijdelijke effect als matig beoordeeld indien de milderende maatregelen in acht worden genomen.

Cumulatief betekenen de hierboven vermelde effecten een aantasting van de beleving van het gebied, zowel visueel als auditief. Gezien het tijdelijke karakter van de werken, zijn de sloop- en bouwwerkzaamheden, de ermee gepaard gaande rustverstoring en de verminderde onbereikbaarheid van enkele functies verwaarloosbaar, mits voldaan wordt aan de milderende maatregelen.

### 16.3.2 Effecten tijdens exploitatie van het project

Voorliggend project voorziet in de realisatie van bijkomende woongelegenheid in vergelijking met de huidige situatie, alsook kantoren en handelsruimtes.

De winst aan functies wordt als zeer positief beoordeeld, omdat dit kan bijdragen tot de waarneembaarheid van het centrum.

Er wordt in hoofdzaak bovengronds geparkeerd, wat algemeen als veiliger wordt ervaren. Uitzondering hierop is de ondergrondse laag bij het multifunctioneel wooncomplex. Dit betreft echter geen rotatieparking, maar een parking voor eigen gebruik, wat een kleiner onveiligheidsgevoel geeft.

De waardevolle panden in het project worden kwalitatief gerenoveerd. Andere panden worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Hierbij is de afwerking van de nieuwbouwgevels ten opzichte van de historische gevels een belangrijk aandachtspunt (materiaalkeuze, kleur, textuur). Een grote open luifel zorgt voor een visuele relatie tussen de verschillende functies. Door zijn open karakter is er een grote algemene zichtbaarheid, hierdoor is het geheel duidelijk te begrijpen en ontstaat er sociale controle.

De nieuwe gevel tegenaan de sporen zorgen voor een visuele- en geluidsbarrière.

Het project ondersteunt het principe van zuinig ruimtegebruik. Het inpassen van de parkeervoorziening onder de handelsfuncties, het geconcentreerde publiek parkeren en het voorzien van wonen boven de handelsfuncties is ruimtebesparend.

De groenvoorzieningen maken het publiek domein aantrekkelijker in een stedelijke omgeving, zuiveren de lucht en het regenwater en zorgen voor een vertraagde afvoer van het regenwater bij hevige regenbuien. De groenpartijen in het publiek domein zorgen eveneens tot de gewaardwording van de nabijheid van het Maria Hendrikapark.

De relatie tussen de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en het Maria Hendrikapark vergroot. Het verwijderen of verplaatsen van gedeeltes van de balustrades van de brug, creëert meer openheid naar het park. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt bepaald door het opheffen van barrières en het creëren van een maximaal aantal aan logische verbindingen. De integratie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug in het stationsproject geeft deze brug een nieuwe functie te geven, als deel van de verblijfs- en verbindingruimte, en wordt als positief beoordeeld vanuit de discipline mens.

Door het laten aansluiten van de brug tegen het kantoorgebouw en Goedewindhelling wordt een grote open ruimte gecreëerd waar voetgangers en fietsers vlot langsheen kunnen bewegen. Het verbreden van de Goedewindhelling met voet- en fietspaden vergroot het stedelijk karakter van de Goedewindhelling en vermindert het gevoel van een kunstmatige appendix aan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug.

#### **16.4 Milderende maatregelen**

Bij de realisatie van het project dient aandacht te worden besteed aan de materialen (materiaalkeuze, kleur, textuur, ...) zodat het project op een goede manier geïntegreerd wordt in de omgeving.

Tijdens de werken dient de hinder voor de omwonenden en bezoekers tot een minimum beperkt te worden. Hiervoor wordt verwezen naar de milderende maatregelen in de disciplines geluid, lucht en mobiliteit.

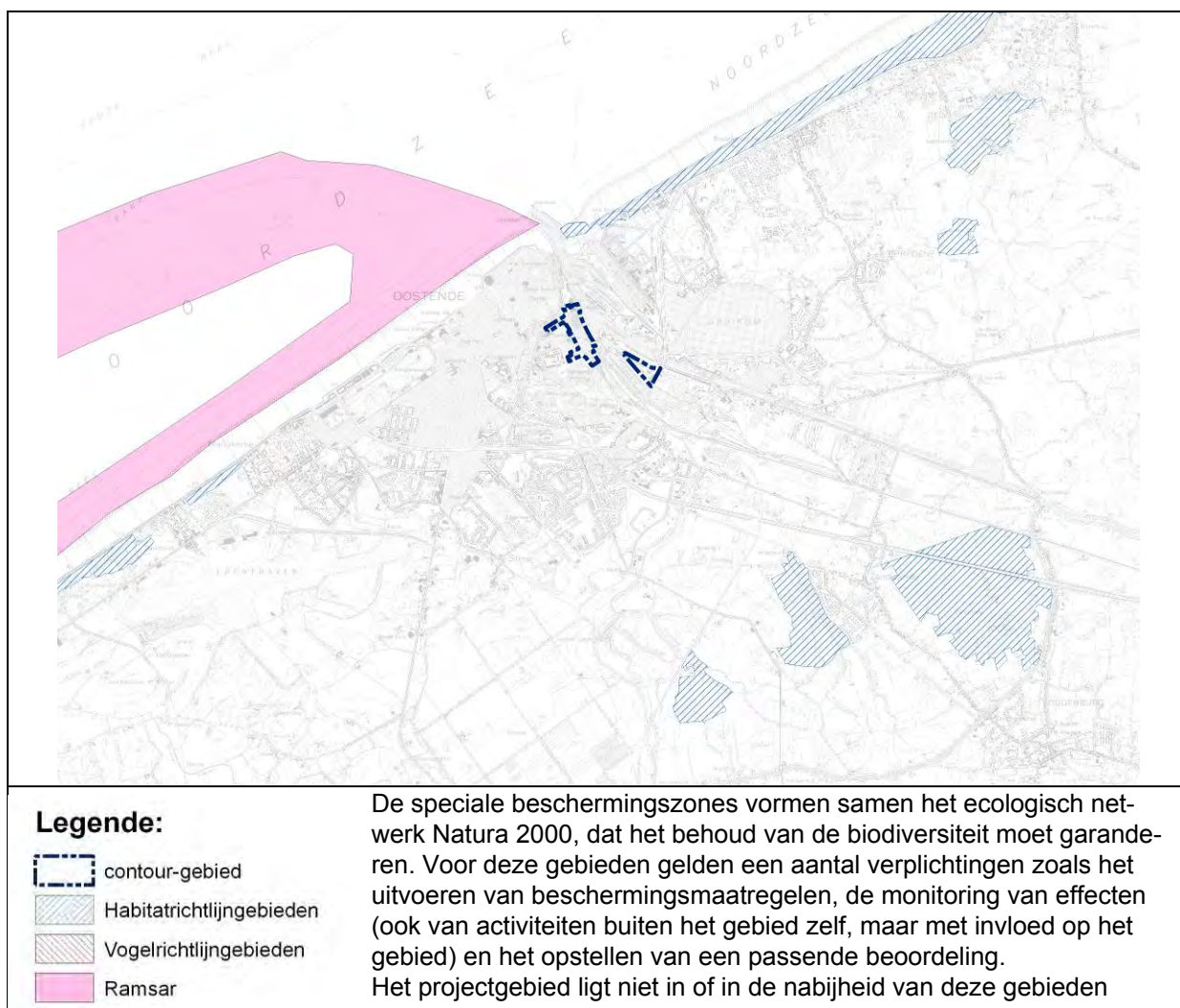
Bij de inrichting van de ondergrondse parking voor bewoners dient aandacht besteed te worden aan de sociale veiligheid.



## 17 Discipline fauna en flora

### 17.1 Bijzonder beschermde gebieden

#### 17.1.1 Speciale beschermingszone

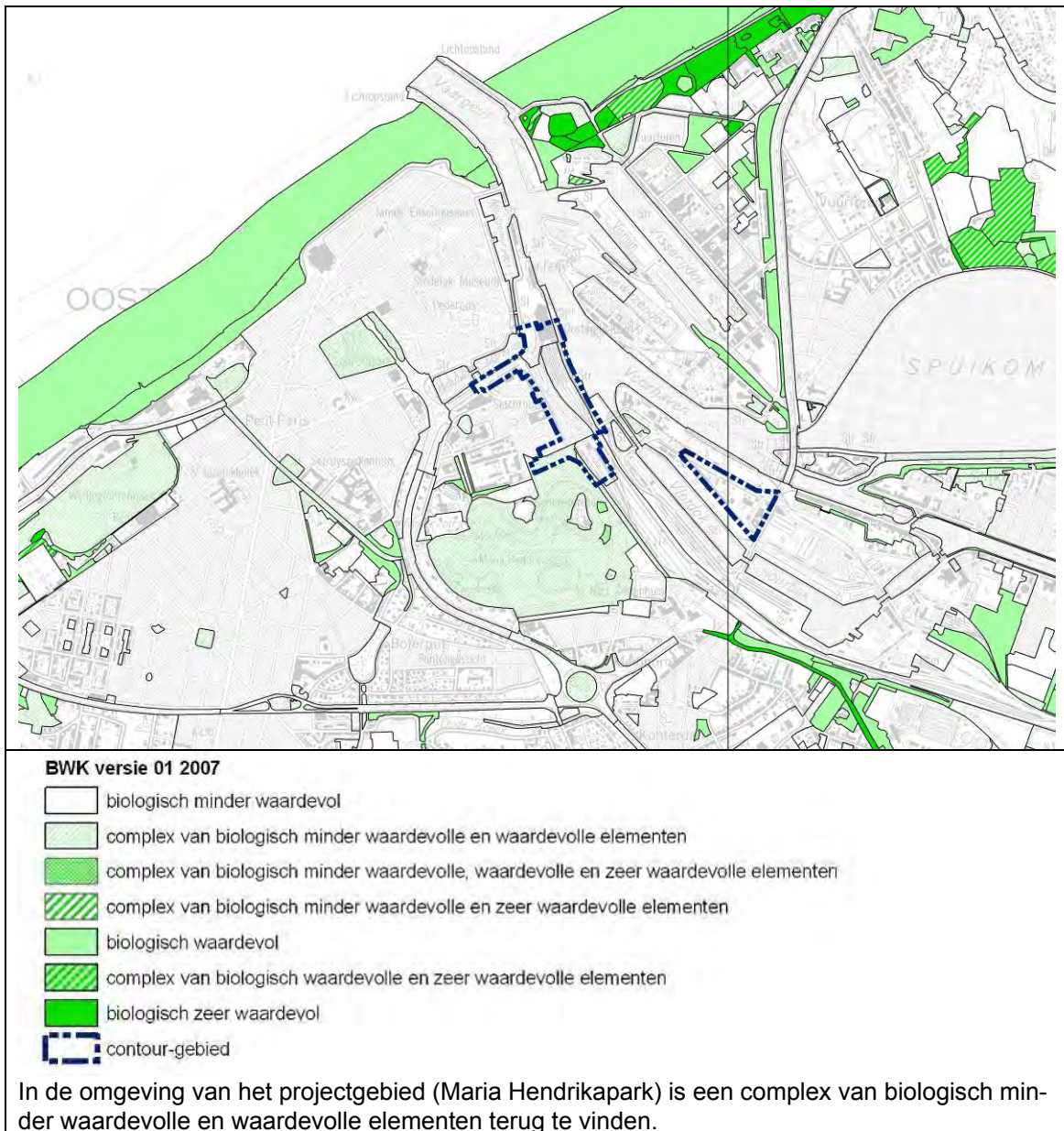


17.1.2 VEN-gebieden



17.1.3 Ecologische gebieden volgens beschermingsplannen  
Het Maria Hendrikapark is volgens het gewestplan bestemd als parkgebied.

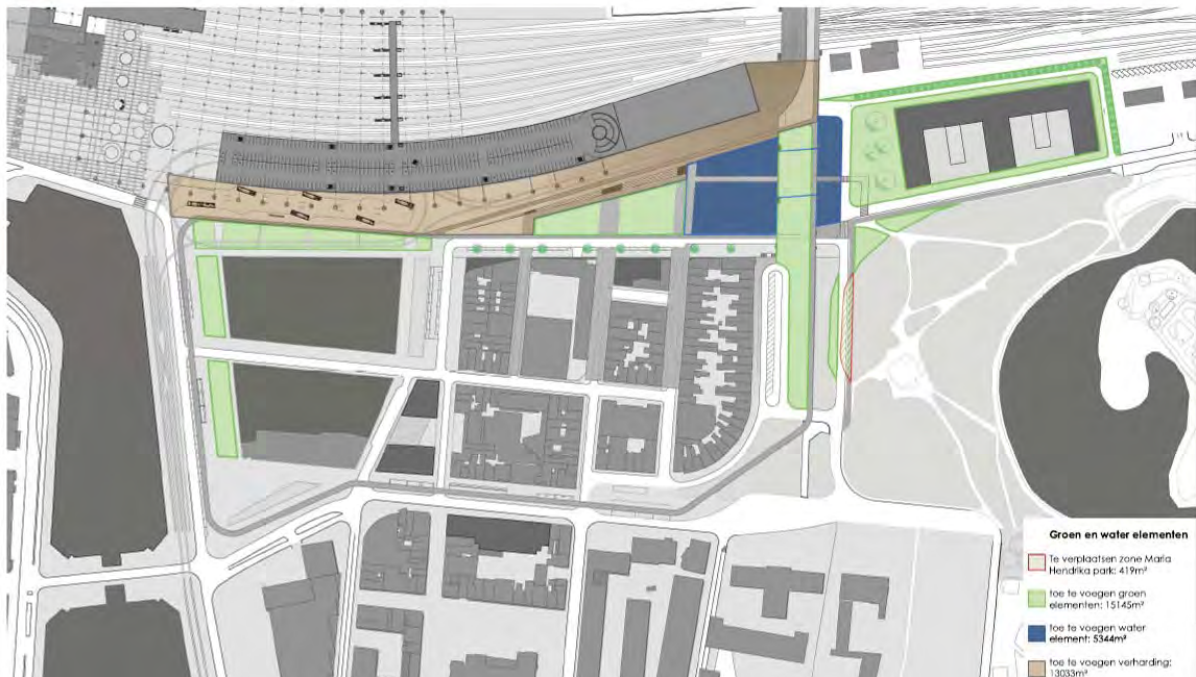
17.1.4 Biologische waarderingskaart



Het Maria Hendrikapark is eveneens de enige zone die kwetsbaar is voor eutrofiëring, verdroging, verzuring en ecotoopverlies.

## Openbare ruimte: groen- en waterelementen

Voorstel



Het projectgebied wijzigt niets aan deze bestemmingen en waardevolle milieuaspecten. Het project herorganiseert wel heel wat infrastructuur (keerlus, tram-, bus- en treinstation, fietsparking...) en maakt daardoor plaats voor een aaneenschakeling van plein-, groen- en waterpartijen (zie boven). Water krijgt hierdoor de kans op een trage manier in de bodem te infiltreren, en de natuur wordt minder belast. Het nieuwe groen zal het Maria Hendrikapark dichterbij het station brengen, met behoud van voldoende afstand van de drukke infrastructuur.

## 18 Gewest- of landsgrensoverschrijdende effecten van het project

Door de ligging van het projectgebied is geen direct effect te verwachten ten aanzien van gewest- of landsgrenzen. De impact door het projectgebied als openbaar vervoersknooppunt is echter wel van groot belang. Door het station zo aan te leggen dat er voor de voetganger en fietser een heel comfortabele en efficiënte toegang ontstaat wordt alles in het werk gesteld om zoveel mogelijk mensen te stimuleren de overstap te doen naar de fiets, de bus, de tram en de trein en wordt het autogebruik beperkt. Als bezoekers van andere gewesten beslissen vaker met de trein te komen zal dit uiteraard ook daar een positief effect betekenen.





## 19 Eindsynthese

### 19.1 Projectbeschrijving

Het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende (AGSO) plant de herinrichting van de stationsomgeving Oostende.

De doelstelling van de infrastructurele ingreep in het station en omgeving is de functie van het station te optimaliseren en de functie van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt te versterken. Op deze wijze wordt een openbaar vervoersknooppunt aangeboden die een duurzame mobiliteitsontwikkeling in het stedelijk gebied Oostende draagt. Dit kadert in een masterplan voor de ruime omgeving van het stationsgebied waardoor voor deze omgeving ruimtelijke kwaliteiten worden gerealiseerd: het clusteren van het parkeren vrijwaart de wijk van zoekend parkeerverkeer, het openbaar domein wordt geherwaardeerd, de stelplaats van de Lijn wordt geherlocaliseerd waardoor ruimte vrijkomt voor stedelijke ontwikkeling in de stationsomgeving.

Het stationsproject Oostende bestaat, binnen het geheel van het masterplan, uit volgende deelprojecten:

- de ontwikkeling van het NMBS-station en het bus- en tramstation tot multimodaal vervoersknooppunt, inclusief de bundeling van parkeervoorzieningen;
- de realisatie van nieuwe gebouwen voor bestaande en nieuwe stedelijke functies (kantoren, horeca en wonen);
- de heraanleg van het openbaar domein;
- de herlocalisatie van de stelplaats van de Lijn.

Door het inzetten van het openbaar vervoersknooppunt als een belangrijke toeristische- en werkbestemming worden de mogelijkheden van alternatieve vervoerswijzen geoptimaliseerd. Het project beoogt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken waardoor het aantal auto's met het projectgebied en de kern van Oostende als bestemming zou kunnen dalen.

Gezien de opmaak van het ontheffingsdossier parallel en geïntegreerd is verlopen aan de uitwerking van het technisch ontwerp, zijn een aantal van de voorgestelde milderende maatregelen in de loop van het proces reeds opgenomen en verwerkt in het technisch ontwerp:

- Er wordt ruime aandacht besteed aan beschermde monumenten binnen het projectgebied, tijdens het project is er nauw overleg met de dienst Onroerend Erfgoed;
- Er zijn geen bijzondere kwetsbaarheden die de te verwachten milieu-impact zwaarder zullen doen doorwegen;
- Er is voldoende aandacht besteed aan de mobiliteit in het gebied, zowel tijdens de werken (oprichten Minder Hinder werkgroep) als tijdens de exploitatie-fase.
- Voor de bouw gelden de voorschriften uit de 'stedelijke verordening op de bouwwerken' van de stad Oostende (toegankelijkheid voor personen met een handicap, brandveiligheid, parkeerplaatsen, fietsenbergplaatsen, ...).

Andere maatregelen die voortvloeien uit voorliggend ontheffingsdossier vergen een vertaling in het bestek.

## 19.2 Bespreking milieueffecten

In het project kunnen twee fasen worden onderscheiden: de bouwfase en de exploitatiefase.

Tijdens de **bouwfase** van het project zal er heel wat transport zijn ten gevolge van de afbraak van de bestaande structuur en de aanvoer van materialen voor de bouw van het project. Hierbij wordt enkel ter hoogte van het project hinder als gevolg van de vrachtwagens verwacht. Werfverkeer tijdens de spits kan mogelijks aanleiding geven tot nog meer congestie op de reeds verzadigde kruispunten (zoals bvb President Kennedyrotonde). Ook heeft het werfverkeer een negatief effect op de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker in en rond de stationsomgeving.

De omgeving van het station zal tijdelijk veranderen in een werflandschap. Visuele hinder, geluids- en stoffhinder zullen hierbij onvermijdelijk zijn maar kunnen wel gemilderd worden. Het doorboren van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug gebeurt door de bogen vlak tegenaan de brug over de treinsporen. Deze optie is visueel het minst zichtbaar, maar betekent toch een aantasting van het monument op zich.

Gezien het stedelijk kader van voorliggend project zijn de meeste effecten ten aanzien van de bodem als verwaarloosbaar (0) tot matig negatief (-) te beoordelen. Uitzondering hierop vormt de effectengroep bodemzetting (ten gevolge van bemaling). Rekening houdend met de potentiële aanwezigheid van zettinggevoelige lagen (veen en klei) binnen de invloedssfeer van bemaling, worden deze effecten als significant tot zeer significant negatief (--/---) beoordeeld. De effecten ten aanzien van grond- en oppervlaktewater zijn te verwaarlozen.

Tijdens de **exploitatiefase** worden er geen problemen verwacht wat betreft de verkeersafwikkeling en parkeerdruk in en rond de stationsomgeving indien de doelstellingen van het project – maximale inzet op openbaar vervoer en fiets – strikt nagevolgd worden. Meer nog, het voeren van een duurzaam mobiliteits- en parkeerbeleid kan als significant positief beoordeeld worden. Het projectgebied is goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers en maakt van de stationsomgeving een echte toplocatie voor openbaar vervoer en de overstap naar de fiets. Autogebruik wordt ontmoedigd, hetgeen op dergelijke locatie als positief kan worden beoordeeld.

De herlocalisatie van de tramlus en de tram- en busstelplaats uit de wijk Hazegras naar de Slijkensesteenweg heeft positieve gevolgen voor de woonkwaliteit in de wijk Hazegras. Tevens biedt deze ingreep potenties om de openbare ruimte op een kwalitatieve manier her in te richten.

De integratie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug in het stationsproject geeft deze brug een nieuwe functie, als deel van de verblijfs- en verbindingsruimte, wat als positief effect kan beoordeeld worden vanuit de discipline Mens. Het verbetert de structurele samenhang van de omgeving, versterkt de bereikbaarheid en de stedelijke positie van het station en stationsomgeving en verhoogt de toegankelijkheid tot het Maria Hendrikapark. Deze nieuwe functie vergt evenwel enkele ingrepen in de oorspronkelijk vorm van de brug (brugdek), hetgeen een intrinsieke verstoring inhoudt van de erfgoedwaarden. Deze verstoring wordt evenwel gecompenseerd door de brug als erfgoedentiteit een nieuwe betekenis te geven en de beleving ervan als geheel te versterken.

## 19.3 Milderende maatregelen

Om de beperkte negatieve effecten te beperken en enkele positieve effecten te versterken, worden enkele milderende maatregelen voorgesteld, zowel tijdens de bouwfase als tijdens de exploitatiefase.

### Tijdens de bouwfase:

- Verkeerscirculatie vereenvoudigen van bij de eerste fase van de werken;
- Werfverkeer vermijden tijdens de spitsuren (7u30-9u, 16u-18u);
- Geen werken uitvoeren voor 7 u 's morgens en na 20u 's avonds;

- Minder hinder werkgroep tijdens de werken;
- Goede communicatie van de fasering van de werken naar de bevolking (via website stad Oostende en De Lijn, affiches in het station, infoavonden voor de bevolking, ...);
- Voorafgaand stabiliteitsonderzoek ter hoogte van de nabijgelegen wegen en spoorinfrastructuur. Blijkt hieruit een grote zettingsgevoeligheid dan wordt voorgesteld om te werken met een gesloten bouwput bij de realisatie van het multifunctioneel woonproject zodat geen bemaling nodig is.
- Bodemverontreiniging vermijden;
- Bodemzettingsonderzoek uitvoeren;
- Openen van de 2 bogen in het massieve gedeelte van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug door van bovenuit uit te graven, gevels te behouden en enkel binnen de boog de materie eruit te halen.

#### **Tijdens de exploitatie:**

- Maximaal inzetten op duurzame vervoerswijzen, zeker voor de werknemers van de kantoren, bvb door fietsvergoedingen, extra fietsstalplaatsen, ...
- Dynamisch parkeergeleidingssysteem voor de Oostendse binnenstad;
- Monitoring van de verkeersstromen in de ruimere omgeving van de stationsomgeving;
- Aandacht voor sociale veiligheid in o.a. ondergrondse parkings (incl. fietsstalling);
- De realisatie van een groendak en een voldoende ruim gedimensioneerde regenwaterput is aangewezen bij het multifunctioneel wooncomplex.
- De ingrepen aan de de Graaf de Smet de Naeyerbrug dienen te gebeuren met een materialisatie die respect toont voor het historisch karakter en het maximaal behoud van de balustrades. Mits het in acht nemen van deze milderende maatregelen kan de versterking van de erfgoedwaarden van de brug als aanvaardbaar worden beschouwd. Aanvaardbaar betekent dat in het uiteindelijke ontwerp de brug als historische entiteit verder kan beleefd worden. Het ontwerp dat het evenwicht zoekt tussen de nieuwe functionele betekenis en de historische waarde wordt in overleg met de Dienst Onroerend Erfgoed uitgewerkt in het kader van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

## **19.4 Eindconclusie**

De realisatie van voorgenomen project brengt positieve effecten met zich mee aangaande de bereikbaarheid met openbaar vervoer en het optimaliseren van het parkeergebeuren in en rond de stationsomgeving. De nieuwe functies (kantoren en woningen) worden optimaal geïntegreerd in het project en er wordt ruime aandacht besteed aan het aanwezige erfgoed. Speciale aandacht gaat uit naar de erfgoedwaarde en historische functie van de de Graaf de Smet de Naeyerbrug.

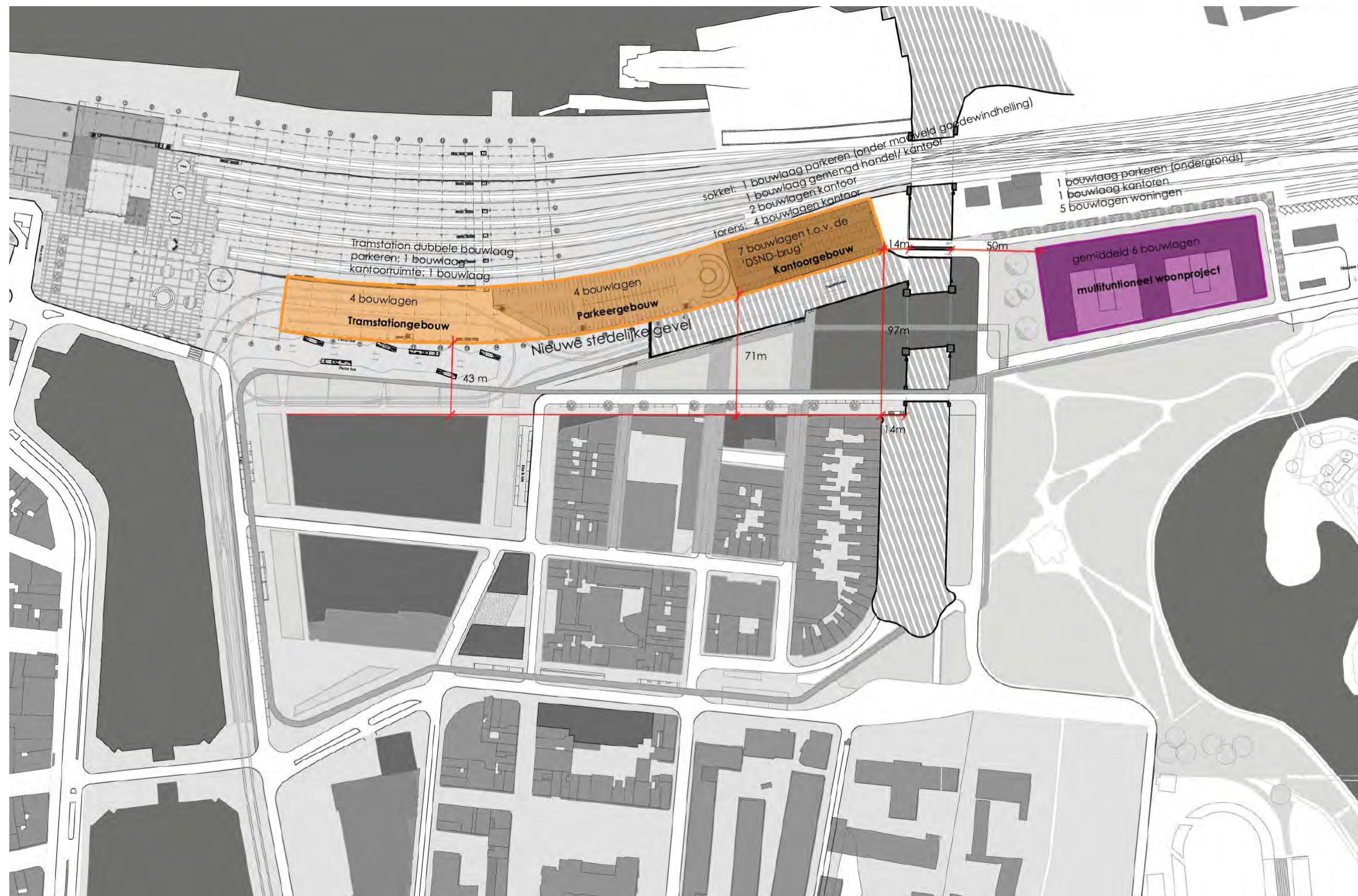
Rekening houdend met de geformuleerde aanbevelingen en de wijze waarop milderende maatregelen in het ontwerp worden vertaald, worden de negatieve milieueffecten verder beperkt en enkele positieve effecten versterkt. Uiterst belangrijk hierbij zijn de aanvullende milderende maatregelen betreffende de bemaling en de effecten op de bodem en betreffende de de Graaf de Smet de Naeyerbrug en de effecten op de intrinsieke erfgoedwaarde en belevingswaarde van de brug. Indien deze milderende maatregelen worden geïmplementeerd worden geen aanzienlijk negatieve milieueffecten verwacht ten aanzien van de realisatie van voorgenomen project.



# Bijlage 1: Plannen

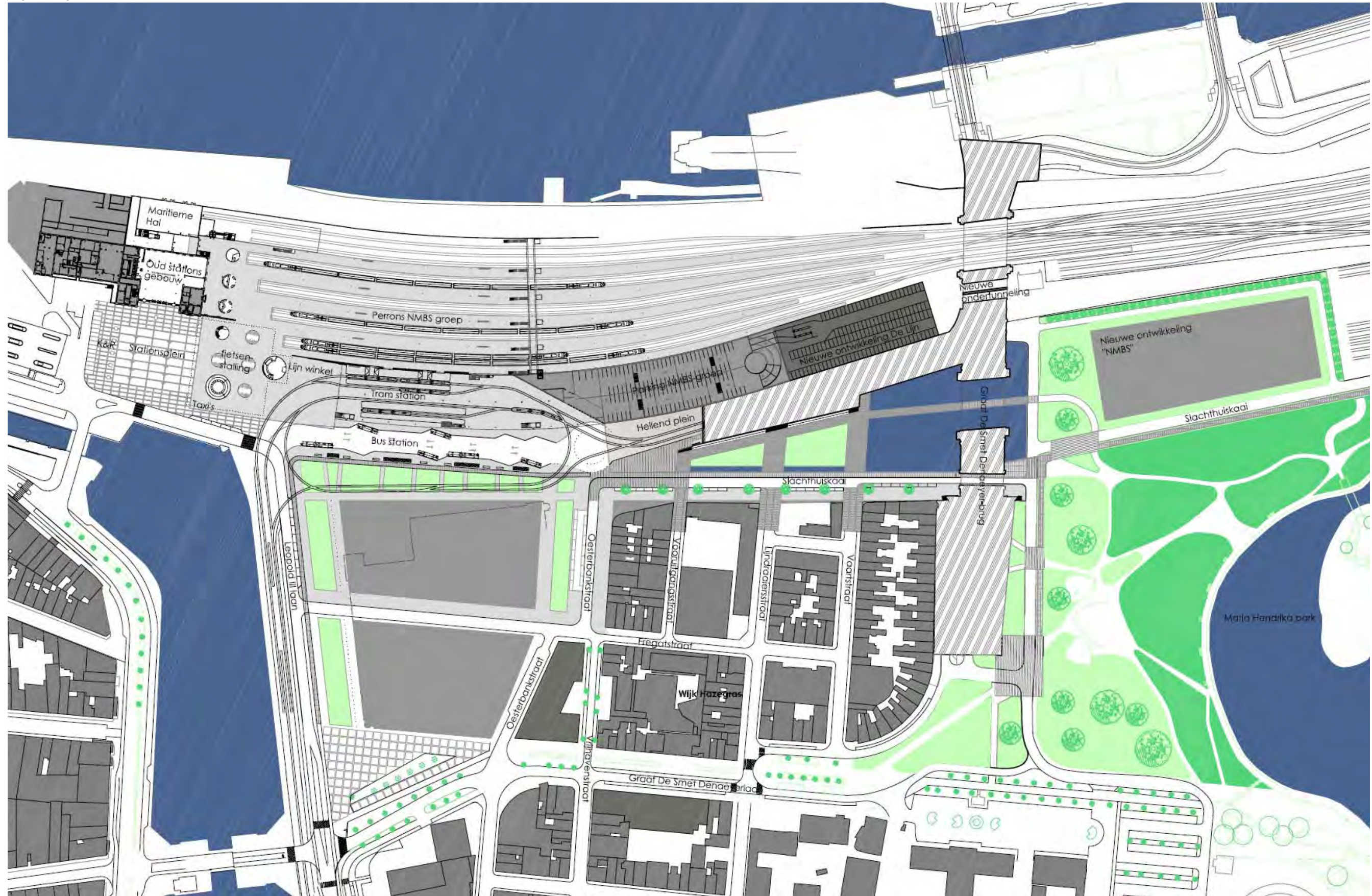


Project

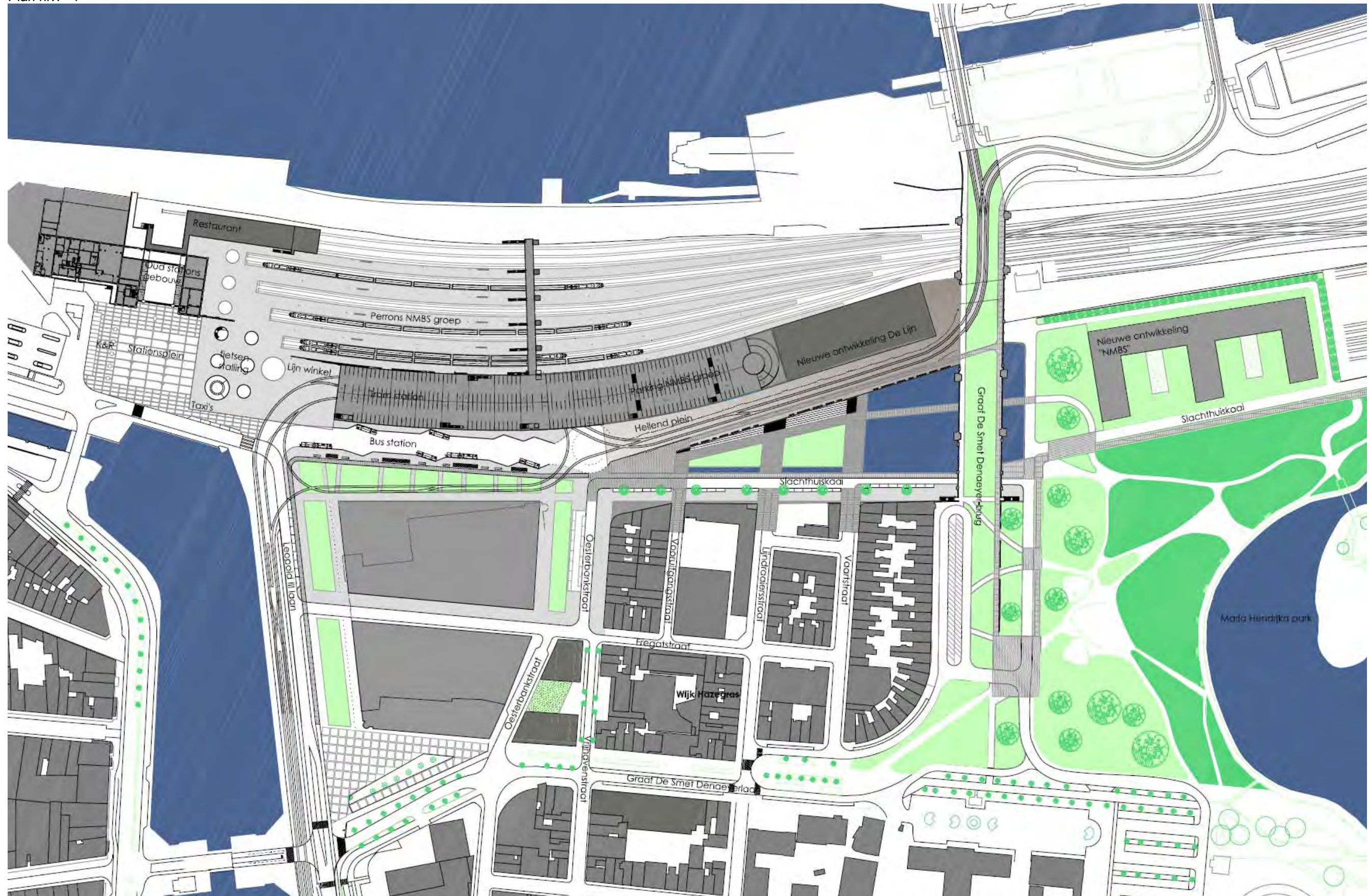




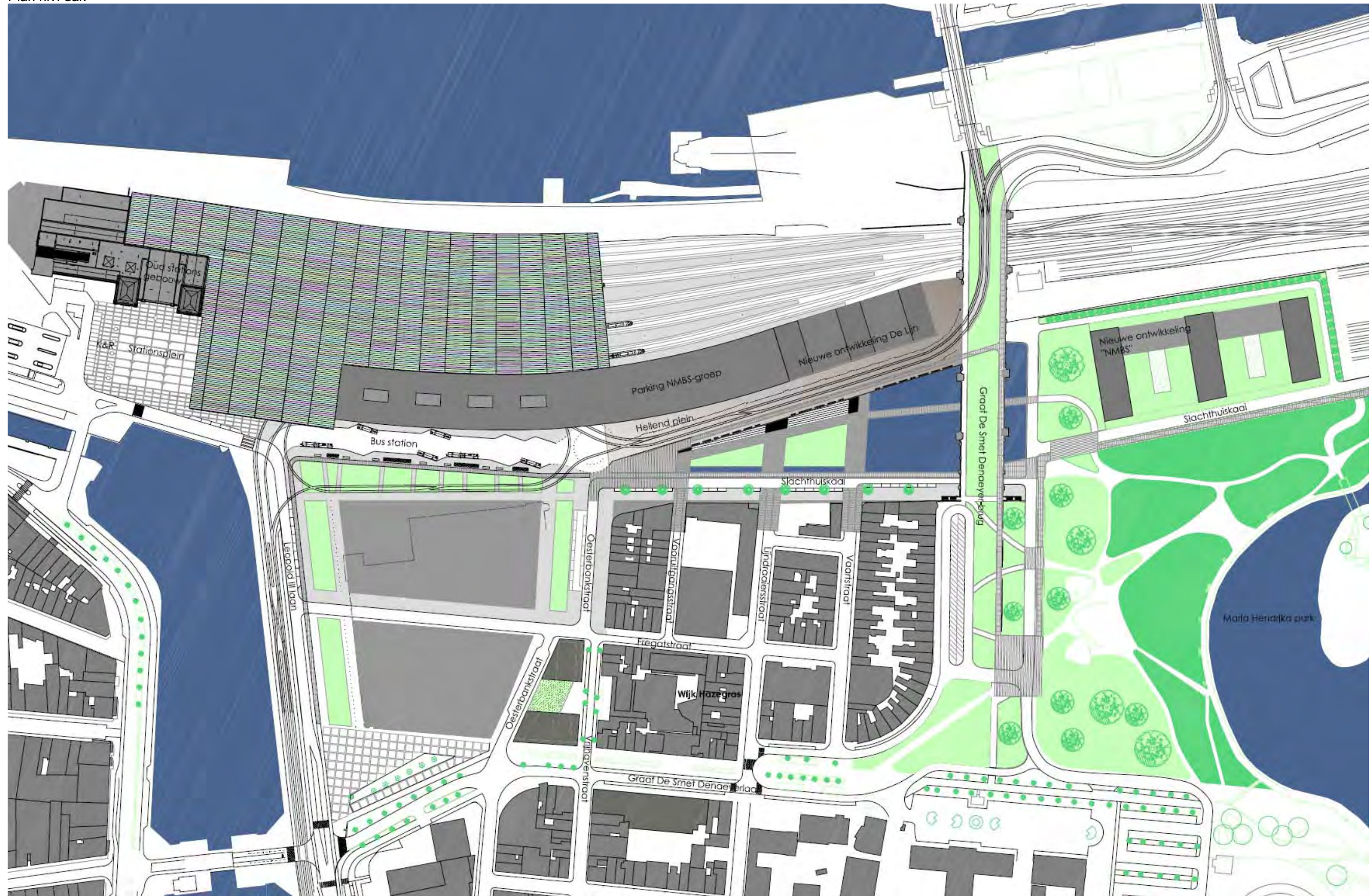
Plan niv. 0



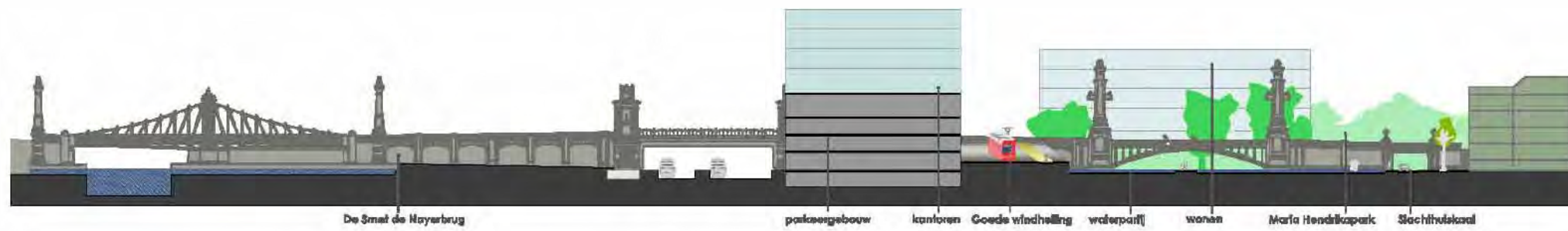
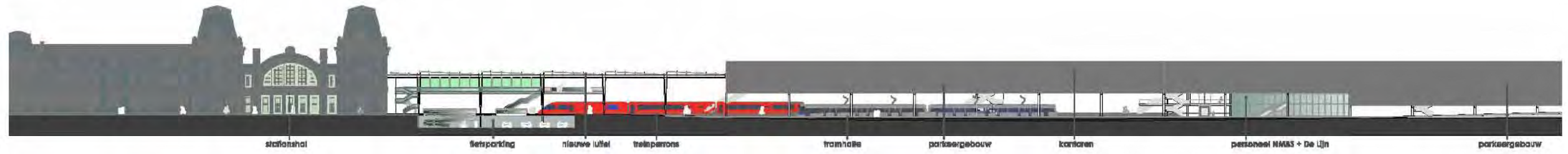
Plan niv. +1



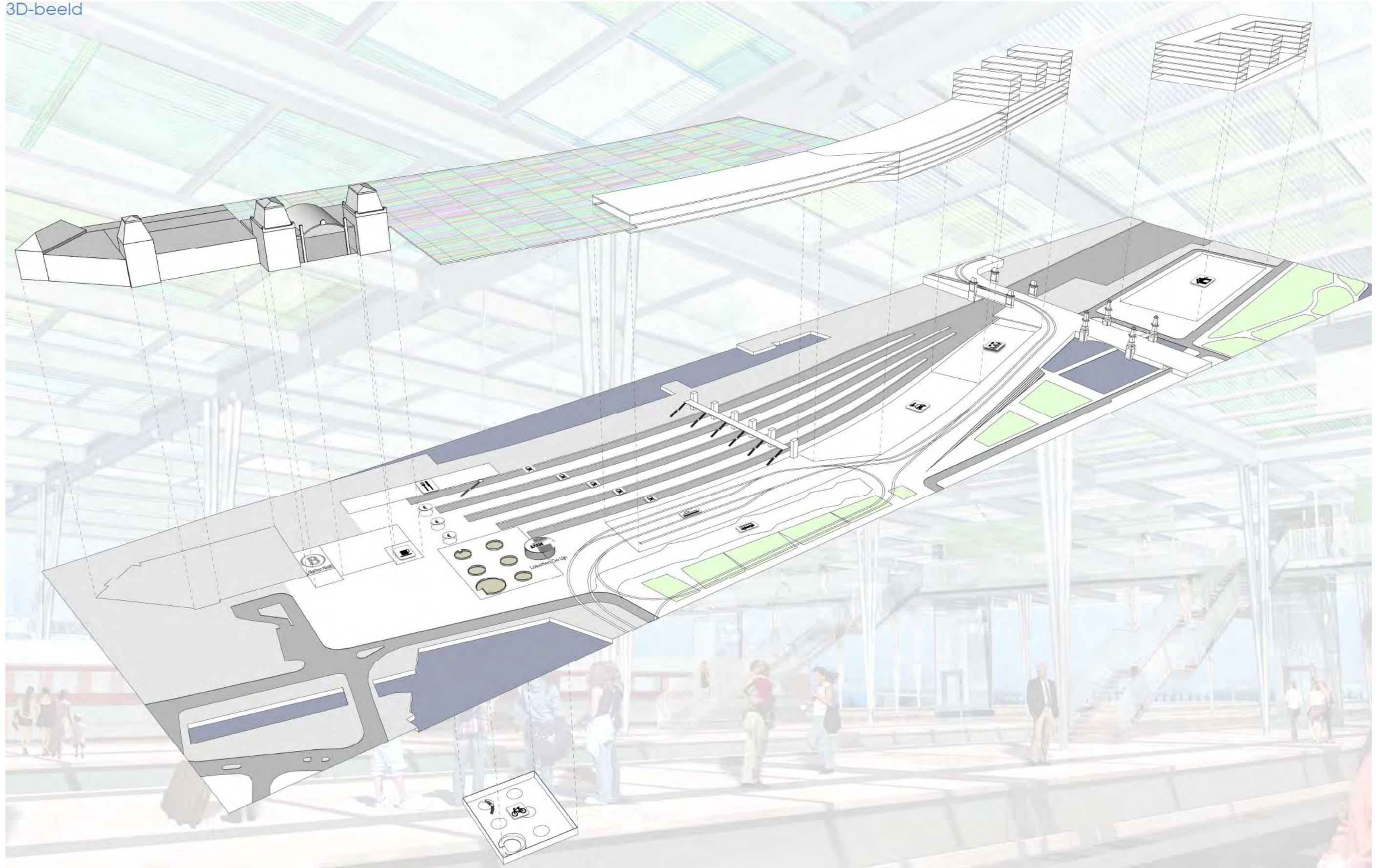
Plan niv. dak



Doorsnedes




3D-beeld




## Bijlage 2: Monumenten

Type object	monument	
Korte omschrijving	STATION 'OOSTENDE-KAAI'	
Lange omschrijving	Voorgevel en volumes gevormd door de twee torens en de middehal van het station 'Oostende-kaai'	
Dossiernummer	DW000459	
Objectnummer	OW000951	
Datum besluit	1983-07-28	
Datum Belgisch staatsblad	1984-01-14	
Adresgegevens	Natiënkaai	

1

Type object	monument	
Korte omschrijving	SINT-PETRUS-EN PAULUSKERK	
Dossiernummer	DW000227	
Objectnummer	OW000925	
Datum besluit	1960-12-30	
Datum Belgisch staatsblad	1961-03-14	
Adresgegevens	Sint-Petrus- en Paulusplein	


2

Type object	monument	
Korte omschrijving	SINT-PETRUS EN PAULUSKERK (TOREN)	
Lange omschrijving	Toren van de St-Petrus en Pauluskerk.	
Dossiernummer	DW000190	
Objectnummer	OW000923	
Datum besluit	1946-11-05	
Datum Belgisch staatsblad	1946-12-21	
Adresgegevens	Sint-Pietersstraat	


3

Type object	monument	
Korte omschrijving	ONZE-LIEVE-VROUWCOLLEGE	
Lange omschrijving	Voorgevel en bedakingen van het Onze-Lieve-vrouwcollege	
Dossiernummer	DW000464	
Objectnummer	OW000952	
Datum besluit	1984-04-11	
Datum Belgisch staatsblad	1984-09-18	
Adresgegevens	Vindictivelaan 9	

4

Type object	monument	
Korte omschrijving	G.DE SMET DE NAEYERLAAN	
Lange omschrijving	Ensemble van 21 woningen	
Dossiernummer	DW002358	
Objectnummer	OW002620	
Datum besluit	2005-05-26	
Datum Belgisch staatsblad	2005-06-30	
Adresgegevens	Graaf de Smet de Naeyerlaan Nrs 52-56, 60-70, 74-80, 84-98	


5

Type object	monument	
Korte omschrijving	DE SMET DE NAEYERBRUGGEN	
Lange omschrijving	De 'de Smet de Naeyerbruggen met inbegrip van de aansluitende draaibrug aan de sluis Demey.	
Dossiernummer	DW000408	
Objectnummer	OW000943	
Datum besluit	1981-09-22	
Datum Belgisch staatsblad	1982-02-05	

6

Type object	monument	
Korte omschrijving	MARIA HENDRIKAPARK	
Lange omschrijving	Maria Hendrikapark met inbegrip van waterpartijen, brugjes, wegen, reliëf-structuren en beplantingen	
Dossiernummer	DW002371	
Objectnummer	OW002669	
Datum besluit	2006-01-25	
Datum Belgisch staatsblad	2006-04-28	


7

Type object	monument	
Korte omschrijving	VOORMALIGE STAATSMARINESCHOOL	
Lange omschrijving	Voormalige staatsmarineschool	
Dossiernummer	DW002179	
Objectnummer	OW001546	
Datum besluit	2002-02-19	
Datum Belgisch staatsblad	2002-05-31	
Adresgegevens	Slijkenstesteeweg 2-4	

8

Type object	monument	
Korte omschrijving	TRANSFORMATORBUNKER	
Lange omschrijving	De transformatorbunker deel uitmakend van het steunpunt hafen.	
Dossiernummer	DW002377	
Objectnummer	OW002695	
Datum besluit	2007-02-26	
Datum Belgisch staatsblad	2007-07-03	
Adresgegevens	Godetiastraat	

9

Type object	monument	
Korte omschrijving	DOUANEHUIS	
Lange omschrijving	Het douangebouw op de oostkaai van het vlotdok.	
Dossiernummer	DW000408	
Objectnummer	OW000947	
Datum besluit	1981-09-22	
Datum Belgisch staatsblad	1982-02-05	

10

Type object	monument	
Korte omschrijving	STAPELHUIS	
Lange omschrijving	Gevels en bedakingen van het stapelhuis op de oostkaai van het vlotdok.	
Dossiernummer	DW000408	
Objectnummer	OW000946	
Datum besluit	1981-09-22	
Datum Belgisch staatsblad	1982-02-05	

11



Type object	monument	
Korte omschrijving	KONINKLIJK STAPELHUIS	
Lange omschrijving	Gevels en bedakingen van het Koninklijk stapelhuis op de westkaai van het vlotdok.	
Dossiernummer	DW000408	
Objectnummer	OW000945	
Datum besluit	1981-09-22	
Datum Belgisch staatsblad	1982-02-05	
Adresgegevens	Stapelhuisstraat	

12

## Bijlage 3: Schrijven Agentschap RO – Vlaanderen met betrekking tot stationsproject

AGSO / 2009 / 918  
→ PA

**AGSO**

Tav Filip Moyersoen

Gistelsesteenweg 1 C  
8400 OOSTENDE**uw kenmerk**

-

**vragen naar/e-mail**

Gaëtane Maes

gaetane.maes@rwo.vlaanderen.be

bijlage: //

**ons kenmerk**

8.00/35013/2328.7

**telefoonnummer**

050-44 28 43

**uw brief van**

03/03/2009

**datum**

10 JUNI 2009

**Betreft :****aanvrager(s):** AGSO met als adres Gistelsesteenweg nr.1 C te OOSTENDE.**onderwerp:** stationsontwerp Stationsomgeving Oostende**ligging:** niet bepaald z/n te 8400 OOSTENDE**kadastraal:** 1<sup>o</sup> afd., sectie A, nummer(s): - sectie E, nummer(s): OOSTENDE.2<sup>o</sup> afd., sectie D, nummer(s): OOSTENDE**Mevrouw, Mijnheer,**

*Dit schrijven is louter informatief, het heeft niet de waarde van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning. Het beslissende onderzoek vindt pas plaats als u een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsaanvraag indient. Het schrijven loopt op geen enkele manier vooruit op de beslissing die dan genomen zal worden. In een aantal gevallen zal de aanvraag ook nog onderworpen worden aan een openbaar onderzoek.*

De bouwplaats is grotendeels gelegen in het B.P.A. Hazegras. De overige delen van de aanvraag zijn hoofdzakelijk gelegen in woongebied/zone voor gemeenschapsvoorzieningen. De toetsing aan de huidige planologische situatie zal in de nabije toekomst niet meer aan de orde zijn gezien de definitieve vaststelling van het gewestelijk RUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied van Oostende" door de Vlaamse regering op 15/05/2009. Verwacht wordt dat de publicatie van deze beslissing in het Belgische staatsblad nog in de eerste helft van juni zal plaatsvinden en het gewestelijk RUP nog voor het indienen van de definitieve bouw-aanvraag in werking zal treden. Het is derhalve logisch dat voorliggende aanvraag getoetst wordt aan het gewestelijk RUP.

De zone tussen het stationsgebouw tot en met de zone waar de loodsen gelegen zijn langs de Konterdamkaai is door het gewestelijk RUP (her)bestemd tot zone 'woongebied'. Volgens de voorschriften is deze zone bestemd voor wonen, aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen en personeels- en bezoekersintensieve activiteiten. Personeels- en bezoekersintensieve activiteiten zijn toegelaten voor zover ze gerelateerd zijn aan het openbaar vervoer en/of het vervoer via het water. Onder aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen wordt verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socio-culturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen. Alle werken handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij dient ten minste aandacht besteed te worden aan:

- 1 de relatie met de in de omgeving aanwezige functies

- 2 de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers
- 3 de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid
- 4 de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgestelde bestemmingen
- 5 de bestaande of gewenste woondichtheid
- 6 de inpassing in de omgeving.

Voorliggende aanvraag is verenigbaar met de bestemmingsvoorschriften zoals vastgelegd in het RUP.

Voorliggende principeaanvraag heeft betrekking op een grootschalig infrastructuurproject ter hoogte van het station en omgeving in Oostende. Dit project kadert in een reeks van strategische stadsprojecten die onderdeel uitmaken van de stadsvernieuwing van Oostende. Het geplande project dat opgespannen wordt tussen stationsgebouw en de 'Graaf De smet De Naeyerbrug', zal niet alleen omwille van zijn strategische locatie, de functie als intermodaal knooppunt maar tevens omwille van de vooropgestelde ambities een meerwaarde betekenen voor de stad Oostende. Dergelijke ingreep zal tevens een stimulans betekenen tot opwaardering van de aanpalende wijk Hazegras. Deze wijk, die thans zicht heeft op een industriële onsamenhangende structuur, zal uitkijken op een stedelijke gevel met kwalitatief openbaar domein.

De huidige stationssite mist een relatie met de stad en de achtergelegen haven. Richting 'Graaf De Smet De Naeyerbrug' wordt de site gekenmerkt door een aansenschakeling van constructies en parkeerterreinen die onsamenhangend zijn ingeplant en die het zicht op de beschermde brug en het achtergelegen park belemmeren.

Het ontwerp optimaliseert het gebruik van deze A-lokatie-gronden en zal "eenheid" brengen op de stationssite. Daarenboven zal door het verwijderen van storende constructies en de heropwaardering van het openbaar domein langs de Brandaris- en Slachthuiskaai de relatie gelegd worden met het voorliggende stedelijke weefsel en het verderop gelegen park/brug. Door het openrukken van het openbaar domein zal de wandelboulevard, beginnende aan het kursaal, worden vervolledigd tot aan het Maria Hendrikapark. De interne herschikking en renovatie van het beschermde stationsgebouw zal tevens de relatie met de achtergelegen haven herstellen en de barrièrewerking van de haven verminderen.

Het station en zijn functie als multimodaal knooppunt wordt versterkt en geoptimaliseerd. Alle openbare vervoersfuncties worden onder één luifel voorzien. De relatie tussen de verschillende vervoersmodi wordt vereenvoudigd (het op één lijn brengen van de kop van de haltes, passerelle, efficiënte toegang voor fietsers en voetgangers...) waarbij extra aandacht wordt besteed aan het gebruik van deze omgeving door de zwakke weggebruiker.

Het vooropgestelde programma (nieuwe luifel, parkeergebouw, kantoorgebouwen en woonproject) zijn functies die thuishoren in een stedelijke stationsomgeving. Voorliggend ontwerp optimaliseert het gebruik van de gronden waar uitgelezen stedelijke functies zoals die beoogd worden op zijn plaats zijn. Niet alleen is het een feit dat een verweving van functies op deze plaats aangewezen is maar dat tevens de vooropgestelde manier van verweven essentieel is (stapelings).

De vooropgestelde gabarieten van het tramhalte/parkeer/kantoorgebouw zijn verenigbaar met de stedelijke stationsomgeving. Niet alleen zijn de vooropgestelde gabarieten te verantwoorden gezien de inplanting op deze A-lokatie maar tevens gezien de ruimtelijke draagkracht van de omgeving dit kan opvangen (verruiming openbaar domein, ruime afstand tot bebouwing wijk Hazegras, aanliggende parkomgeving, achtergelegen vervoersinfrastructuur, industriële omgeving...). Er dient wel opgemerkt te worden dat net zoals bij de voorgestelde luifel veel aandacht zal moeten geschonken worden aan de architecturale uitwerking van de voorgestelde volumes. Ook de aanleg van voorliggend openbaar domein zal van groot belang zijn om de nodige relaties tussen de verschillende structuren/functies te kunnen leggen.

De vooropgestelde gabarieten van het multifunctioneel woonproject zijn te verantwoorden vanuit ruimtelijke overwegingen. Niet alleen is een woonproject op deze plaats planologisch verenigbaar met het gewestelijk

RUP maar is de draagkracht van de omgeving voldoende om het vooropgestelde gabriet van 6 bouwlagen op te vangen. Ook in het verlengde van de stationsbebouwing biedt dit bouwvolume een antwoord op de toekomstige volumes aan het stations en wordt aldus de relatie gelegd met de omgeving aan de overzijde van de 'Graaf De smet De Naeyerbrug'. De draagkracht van deze site wordt bepaald door de voorgelegen groene open ruimte van het park, de achtergelegen industriële /vervoers-infrastructuur en de aanpalende 'Graaf De smet De Naeyerbrug'. Gelet op ligging aanpalend aan de beschermde brug en op de plaats van voormalige kanaal willen we bij het woonproject de volgende bedenkingen maken. Niettegenstaande principieel akkoord kan gegaan worden met 6 bouwlagen op deze plaats dient verder onderzocht te worden op welke wijze dit bouwblok verder uitgewerkt wordt rekening houdende met de historische context van deze locatie. Door middel van het werken met bepaalde (hoogte)Accenten, zichtassen, aangepaste footprint,... kunnen linken gelegd worden met de historische context en met de beschermde brug. Ook hier is een hoogstaande architectuur een must.

Voorliggend project creëert een groot intermodaal knooppunt met een goede leesbaarheid voor de gebruiker. Onder het maaiveld wordt een ruime fietsparking voorzien met vides. Door het opentrekken van de Goede-windhelling, Bandaris- en slachthuiskaai worden de nodige verbindingen gemaakt ten behoeve van de zwakke weggebruiker, ook op het Stationsplein komt de voetganger op de eerste plaats.

In de omgeving van het station zijn een reeks kleinere parkeerterreinen gelegen met een totaal van 983 plaatsen, waarbij er geen optimaal gebruik gemaakt wordt van de bezetting. De parkings zijn ongestructureerd gelegen en zorgen voor onnodige bewegingen wat een negatief effect heeft op de leefbaarheid van de woonstraten (mensen zijn in de totale zone op zoek naar een parkeerplaats)= parkerend zoekverkeer. Op het terrein wordt een parkeergebouw ingeplant met 700 parkeerplaatsen ter vervanging van het verdwijnen van een groot deel van deze verspreide kleinere parkings. Vanuit deze parking kunnen de perrons bereikt worden via een passerelle. Om de wijk te vrijwaren van verkeerslast wordt een nieuwe doorgang voorzien onder de 'Graaf De Smet De Naeyerbrug' (voor deze onderdoorgang wordt evenwel het nodige voorbehoud gemaakt door Onroerend erfgoed, zie advies). De nieuwe doorgang sluit aan op de Conterdam die direct aansluit op de ring die deze verkeersbewegingen aankan. In voorliggend document wordt tevens gesteld dat het verkeer er niet op zal vermeerderen tov van vandaag gezien het aantal parkeerplaatsen voor rotatie niet stijgt. Hierbij dient evenwel in acht genomen worden dat door de stedelijke ontwikkeling van kantoren, wonen, commerciële activiteiten ed. er logischerwijs een toename zal zijn. De bijkomende parkeerdruk zal evenwel grotendeels kunnen opgevangen worden op de private parkings bestemd voor eigen gebruik (parking ontwikkeling, zone LCI callcenter). Gelet op de A-locatie zou de norm van 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> kantoor voldoende dienen te zijn. Voor wonen wordt eerder een norm van 1.3 per wooneenheid gehanteerd. Uit het document kan evenwel niet opgemaakt worden of het aantal parkeerplaatsen in functie van wonen voldoende zal zijn.

Het is duidelijk dat voorliggend project een grote impact zal hebben op mobiliteit en dat bij de bouwaanvraag een mobiliteitsstudie een essentieel onderdeel is. In voorliggend dossier is reeds een mobiliteitsstudie vervat. Naar aanleiding van de nakende decreetswijziging van het Decreet Ruimtelijke ordening die (grotendeels) in voegen treedt op 1 september 2009 en waar ingeschreven staat dat een mobiliteitsstudie van dergelijke grootschalige stadsprojecten voor advies dient voorgelgd te worden aan het departement mobiliteit en openbare werken (MOW), werd voorliggend document eveneens doorgestuurd aan deze instantie met de vraag eventuele bemerkingen en/of tekortkomingen te signaleren. We benadrukken dat het advies van deze instantie eveneens essentieel is en dat een vroege betrokkenheid in het proces aangewezen is teneinde een ongunstig advies te vermijden bij de definitieve bouwaanvraag.

Ik wil U erop wijzen dat aanvragen van een publiekrechtelijke persoon waarvoor een project-MER dient opgemaakt te worden of waarvoor het bekomen van een ontheffing van projectMER vereist is, worden afgehandeld door het Departement Stedenbouwkundig beleid en Onroerend erfgoedbeleid (= vergunningverlenende instantie).

Gezien thans nog onduidelijkheid bestaat over de Mer-plicht van voorliggend project (of een nood tot ontheffing hiervoor) werd voorliggende principesaanvraag eveneens doorgestuurd naar het Departement

Stedenbouwkundig beleid en Onroerend erfgoedbeleid (contactpersoon Carine Saclens) teneinde hun standpunt in voorliggende principiële aanvraag te kennen.

Concluderend kan gesteld worden dat een positief standpunt kan ingenomen worden betreffende voorliggende principiële aanvraag mits de bedenkingen gesteld in bovenstaand advies en de voorwaarden gesteld in het advies van Onroerend erfgoed in acht worden genomen. Dit advies is tevens onder voorbehoud van eventuele opmerkingen/bedenkingen die gesteld worden door het departement ASBOE en het departement mobiliteit en openbare werken. Ook het advies van het college van burgemeester en schepenen zal een cruciale rol spelen in voorliggend dossier.

Hoogachtend,



