

Plan-MER Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas

AWV Oost-Vlaanderen

24000042 | versie A | 31-07-2011



1 Niet-technische samenvatting

1.1 Inleiding

In de context van het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas werd voorgesteld de ring van Sint-Niklaas volledig rond te maken door de aanleg van een zogenaamde Oostelijke en Westelijke Tangent. Deze ringstructuur moet er voor zorgen dat de huidige verkeersdruk langsheen de N16 en binnen het centrumgebied van Sint-Niklaas t.g.v. het doorgaand verkeer, met als herkomst/bestemming het gebied gelegen ten noorden van Sint-Niklaas, verdwijnt.

De Oostelijke Tangent bestaat uit de volgende onderdelen (Kaart):

- De nieuwe verbinding tussen de N70 en de E17, met ondertunneling van de Eigenlostraat (deels grondgebied Sint-Niklaas, deels grondgebied Temse);
- Een nieuw knooppunt op de E17 (grondgebied Temse);
- Een nieuw knooppunt op de N70 (grondgebied Sint-Niklaas);
- Verlenging van de bestaande parallelstructuur op de E17 in noordoostelijke richting (grondgebied Temse);

Samen met de realisatie van de Oostelijke Tangent worden ook de ontsluiting van de bedrijvzones van TTS en Europark-Zuid meegenomen.

Naar de volgende kaarten wordt in deze samenvatting verwezen:

Kaart 2: Situering deelprojecten op de topografische kaart

Kaart 6: Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas

Kaart 4: Situering op het stratenplan

Kaart 17: Lden voor basisscenario

Kaart 18: Lnight voor basisscenario

Kaart 19: LAeq dag voor basisscenario

Kaart 20: Huidig treinverkeer

Kaart 9: Bodemkaart

Kaart 12: Oppervlaktewater

Kaart 14: Biologische waarderingskaart

Kaart 15: Landschapsatlas

Kaart 2: Watertoetskaarten

1.2 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

1.2.1 Ruimtelijke ordening

De Vlaamse regering heeft op 19 januari 2007 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint Niklaas definitief vastgesteld (Belgisch Staatsblad 9/2/2007) (Kaart).

Met dit plan wil de Vlaamse Regering er zorg voor dragen dat de regio Sint Niklaas zich in de nabije toekomst op een ruimtelijk evenwichtige manier ontwikkelt.

In het plan wordt de aanleg van de oostelijke tangent (de 'oostkam') voorzien waardoor de ring rond Sint-Niklaas gesloten wordt. De Oostelijke Tangent loopt vanaf de N70 langs de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen tot aan de E17. Het open afrittencolplex aan de E17 wordt vernieuwd, zodat de oostelijke tangent er kan op aansluiten. De vervollediging van de ring laat toe om het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum grotendeels te weren. Hierdoor kunnen de N70 en een deel van de N16 ingericht worden als secundaire weg III.

In het RUP wordt een reservatiestrook voorzien voor de oostelijke tangent. In de zone aangeduid met deze overdruk, kunnen wegeninfrastructuur en aanhorigheden gerealiseerd worden.

De voorziene reservatiestrook in het RUP is breed genoeg voor de wegnis van de Oostelijke Tangent op zich, maar te smal om maatregelen te treffen om de weg in zijn omgeving in te passen met aandacht voor het landschap. Vandaar dat de reservatiestrook niet toereikend is en een nieuw RUP zich opdringt. De noodzaak tot de opmaak van een nieuw Gewestelijk RUP is eveneens gesteld in de bepalingen bij de afbakening van het Regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas.

1.2.2 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het plangebied overlapt deels met de relictzone van de bolle akkergebieden van het Waasland. Ook wordt de Barbierbeek gedwarst die als lijnrelict is aangeduid.

1.2.3 Natuurbehoud

Het tracé van de oostelijke tangent snijdt geen VEN-gebied aan. Er liggen ook geen VEN-gebieden in de ruime omgeving.

Het projectgebied overlapt niet met een Habitatrichtlijngebied. Er liggen ook geen Habitatrichtlijngebieden of Vogelrichtlijngebieden in de onmiddellijke noch in de ruime omgeving.

Voor de realisatie van het project is een beperkte ontbossing nodig.

1.2.4 Bodem en water

In het studiegebied bevindt zich de Barbierbeek, een waterloop van categorie 2.

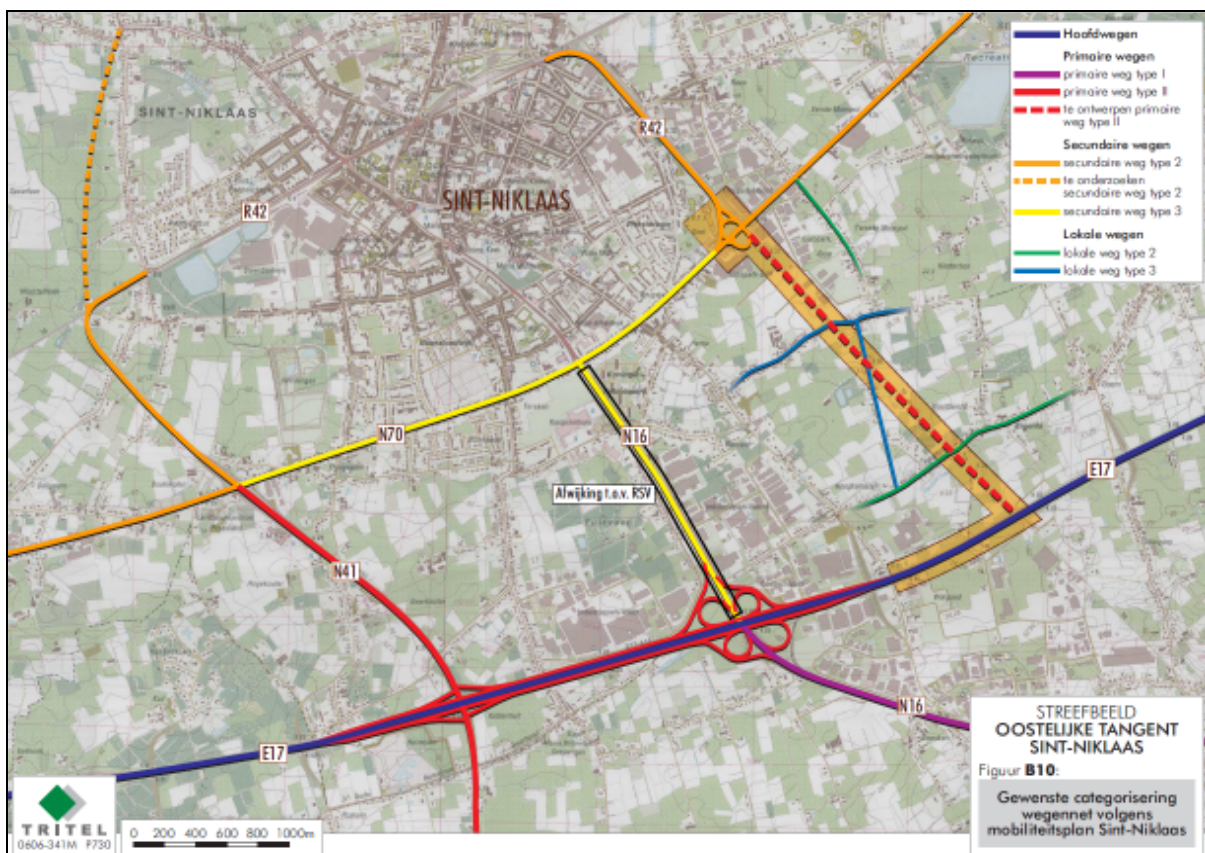
1.3 Referentiesituatie

1.3.1 Mens

1.3.1.1 Verkeer en mobiliteit

Autonetwerk

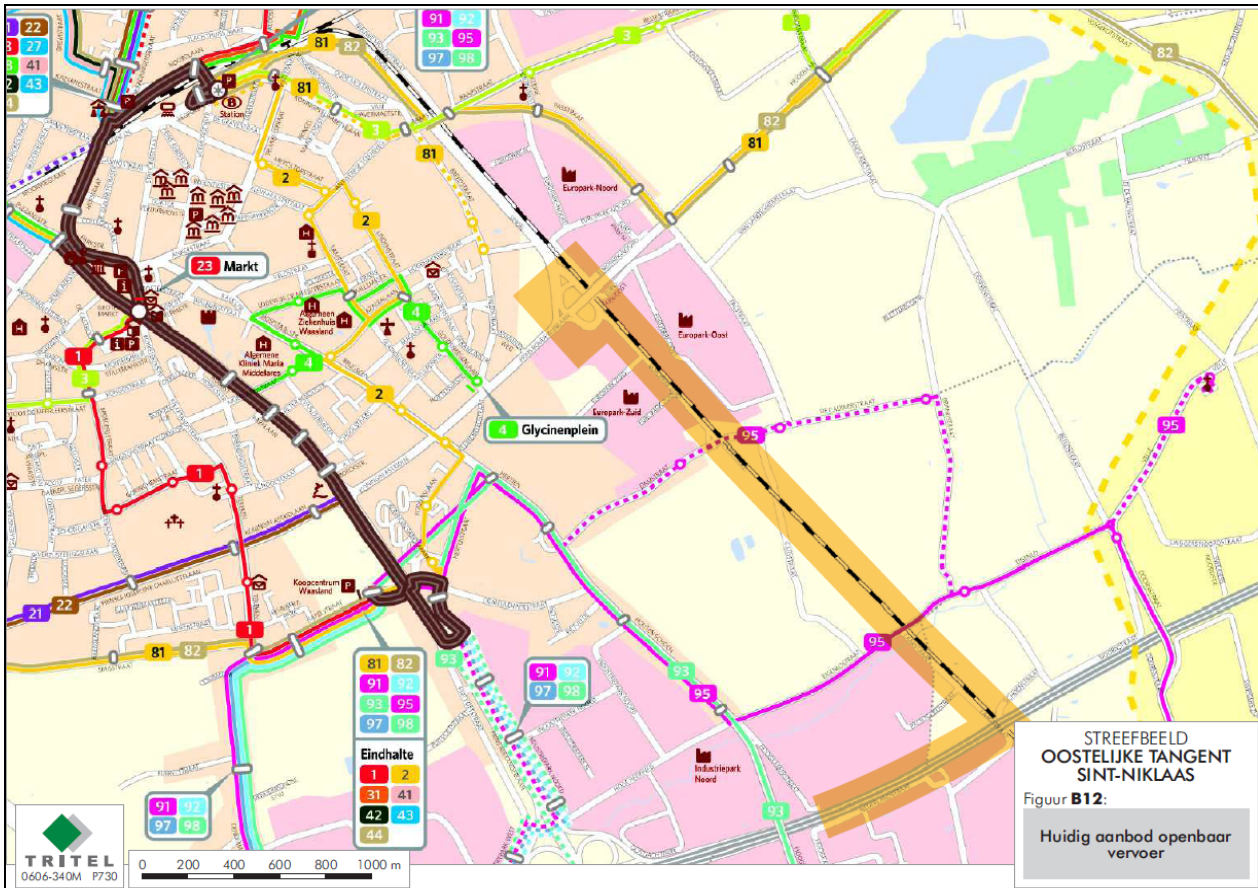
De onderstaande figuur geeft de gewenste categorisering weer van het wegennet in de omgeving van het studiegebied volgens het Mobiliteitsplan van Sint-Niklaas. Het stratenplan ter hoogte van het plangebied is weergegeven op Kaart 4.



Figuur 1-1 : Gewenste wegcategorisering binnen het studiegebied

Openbaar vervoer

Het studiegebied wordt bediend door buslijn 95 Sint-Niklaas – Velle – Temse – Antwerpen L.O. De onderstaande figuur geeft de routes van deze lijn weer.



Figuur 1-2 : Huidig aanbod openbaar vervoer

Fietsnetwerk

De onderstaande figuur geven de fietsroutes ter hoogte van het plangebied weer.



Selectie van Provinciale fietsroutes



Recreatief fietsknooppuntennetwerk Waasland

Figuur 1-3 : Fietsnetwerk

Knelpunten huidig verkeerskundig functioneren

Een belangrijk knelpunt voor de huidige mobiliteit en leefbaarheid in Sint-Niklaas is de verkeersdruk op de N16 Parklaan en in het centrumgedeelte. Verkeer komend van de E17 dat naar het gebied ten noorden van Sint-Niklaas moet (of omgekeerd), gaat immers via de N16 dwars door het centrum van Sint-Niklaas (Grote Markt) heen. Een vervollediging van de ring rond Sint-Niklaas door middel van de oostelijke en westelijke tangent kan een oplossing bieden voor dit probleem, waardoor het aandeel doorgaand verkeer langsheen de as Grote Markt – N16 Parklaan kan worden afgebouwd.

Binnen het studiegebied is ook het knelpunt langsheen de N70 (segment tussen R42 en N16) te melden. Tijdens de spitsperiodes heeft de N70 binnen dit segment te kampen met capaciteitsproblemen met wachtrijen tot gevolg.

Ook het kruispunt van de N16 met de Hoogkamerstraat kent tijdens spitsmomenten capaciteitsproblemen en dit vnl. voor de relatie tussen de bedrijvenzone TTS en de N16 (kant E17).

De aansluiting van de R42 op de N70 in zijn huidige vorm is eerder gericht op het autoverkeer met als gevolg dat fietsers binnen de huidige infrastructuur een zekere gevoelsmatige onveiligheid kennen. Bovendien kent de spoorlijn t.h.v. de onderdoorgang van het klaverblad onder de N70 een fietsoversteek dwars over de spoorlijn. Deze oversteek is enkel beveiligd met lichten en een geluidssignaal, echter niet met slagbomen.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de huidige bereikbaarheid van Europark-zuid naar het hogere wegennet minder direct verloopt langsheen de N70 en N16. Dit resulteert in een toename van het vrachtverkeer langsheen de N16 en N70.



Figuur 1-4 Overzichtskartaal knelpunten huidig verkeerskundig functioneren

1.3.1.2

Functies

Het eigenlijke centrumgebied van Sint-Niklaas bevindt zich ten noordwesten van het plangebied, hoofdzakelijk ten noord/noordwesten van de N70. De woonkern van Temse bevindt zich meer zuidelijk. In het plangebied zelf is de woonfunctie vertegenwoordigd onder de vorm van lintbebouwing.

In Sint-Niklaas bevinden zich heel wat scholen. Deze situeren zich nagenoeg allemaal ten noorden van de N70. Het centrum van Sint-Niklaas telt ook verscheidene ziekenhuizen.

Tussen de Damstraat en de N70 wordt de ruimte hoofdzakelijk ingenomen door bedrijvigheid. Het gaat hier om de bedrijvenzone Europark. Ter hoogte van de E17 bevindt zich ten westen van de spoorlijn het bedrijventerrein TTS.

Het gebied tussen de Damstraat en de Eigenlostraat wordt hoofdzakelijk ingenomen door de landbouwfunctie. Heel wat gronden in het studiegebied worden hier ook ingenomen als paardenwei horend bij de stoeterij De Brabanderij. Ten zuiden van de Eigenlostraat is de zone ten oosten van de spoorlijn voornamelijk ingenomen door landbouwpercelen.

Het plangebied wordt gedwarst door het fietsroutenetwerk Waasland. Ongeveer een kilometer naar het noordoosten bevindt zich het recreatiedomein De Ster. Ten noorden

van de N70 nabij de Witte Molen (Azalealaan) bevindt zich een sportcentrum. Het stedelijk zwembad bevindt zich nabij de rotonde op het kruispunt tussen de N70 en de N16.

1.3.1.3 Geluid

Uit de berekening blijkt dat de referentiewaarde voor L_{den}^1 en L_{night}^2 voor bestaande wegen t.h.v. Prins Boudewijnlaan, Houten Schoen en Parklaan overschreden wordt. De L_{night} wordt ook overschreden voor de woning tegen de E17. L_{den} en L_{night} werden wel bepaald op basis van verkeersgegevens die afgeleid werden uit spitsuurtellingen (Kaart 17 en Kaart 18).

Voor de hierboven beschouwde wegenis binnen het studiegebied werden L_{Aeq}^3 niveaus van meer dan 66 dB(A) en bijgevolg een perceptie van 'zeer lawaaiig' vastgesteld t.h.v. de eerstelijnsbebouwing. Voor de andere wegenis met iets lagere verkeersintensiteiten werden t.h.v. de eerstelijnsbebouwing L_{Aeq} -niveaus tussen 56 en 65 dB(A) vastgesteld, wat kan worden beschouwd als druk tot lawaaiig (Kaart 19).

In het gebied waar de nieuwe weg wordt voorzien (Galgstraat, Damstraat, Eigenlostraat,...) wordt het L_{Aeq} -niveau bepaald door het spoorwegverkeer, hoewel het geen drukke spoorlijn is (Kaart 20).

1.3.1.4 Lucht

Voor NO_2 wordt de jaargrenswaarde en overschrijdingsmarge, overschreden t.h.v. de Prins Alexanderlaan en dit tot op een afstand van 30 meter van de weg. Ook de jaargrenswaarde voor 2010 werd in de Prins Alexanderlaan overschreden (tot op 30 meter van de weg). Er worden in geen van de geselecteerde wegsegmenten overschrijdingen van de uurgrenswaarden geconstateerd.

Voor PM_{10} worden, uitgaande van het model, geen overschrijdingen van de jaargrenswaarde berekend. Wat betreft de daggrenswaarde van PM_{10} , wordt wel geconstateerd dat in bijna alle wegsegmenten meer dan 35 overschrijdingen van de daggrenswaarde worden waargenomen. Enkel ter hoogte van de N41 wordt de daggrenswaarde voor de bescherming van de mens gerespecteerd.

Ook voor $PM_{2,5}$ wordt ter hoogte van de Prins Alexanderlaan een overschrijding van de jaargrenswaarde vastgesteld.

Voor benzeen worden geen overschrijdingen van de grenswaarde gemodelleerd.

¹ L_{den} is het gewogen energetisch gemiddelde geluidsniveau van de dag-, avond- en nachtwwaarden waarbij de avond- en nachtniveaus verhoogd worden met resp. 5 en 10 dB(A).

² L_{night} is het gemiddelde geluidsniveau van alle nachtperiodes (23.00 tot 7.00) over een jaar.

³ L_{Aeq} : In deze geluidmaat zijn over een periode variërende geluidniveaus gemiddeld tot één waarde.

1.3.2**Bodem**

Op de bodemkaart is te zien dat ten noordwesten van de Damstraat tot aan de N70 hoofdzakelijk natte en vochtige zandgronden voorkomen. Tussen de Damstraat en de Eigenlostraat bestaat de bodem vooral uit vochtig en droog zand. Ten zuiden van Eigenlo (ten oosten van de spoorlijn) is vochtig zandleem aanwezig in de vallei van de Barbierbeek (Kaart 9).

In het kader van het plan werden verschillende sonderingen uitgevoerd. Op basis van de sonderingen kan gesteld dat de Boomse klei ter hoogte van Eigenlo tot 5 m onder het maaiveld reikt.

Met uitzondering van enkele bolle akkers, is het plangebied en omgeving redelijk vlak. De snelweg gaat ter hoogte van het plangebied in ophoging over de E17.

1.3.3**Water**

De watervoerende laag in het studiegebied laag bestaat uit leem- of kleihoudend zand en wordt afgedekt door een kleiaag.

Ter hoogte van Eigenlo werd bij de sonderingen een grondwaterpeil opgemeten van 0,90 m onder het maaiveld. Achter de tuinen aan de noordzijde van Eigenlo bedroeg het grondwaterpeil 0,45 m. In het weiland ten zuiden van Eigenlo stond het grondwaterpeil nagenoeg aan het maaiveld. Ook ten noorden van de bospercelen ten noorden van Eigenlo stond het grondwater nagenoeg aan het maaiveld in december 2009. Nabij Eigenlo bevindt zich de Barbierbeek (Kaart). Ter hoogte van het plangebied situeert de beek zich op de grens tussen de bewoonde percelen en het achterliggende landbouwgebied. De structuurkwaliteit van de beek is hier eerder beperkt.

Ter hoogte van het knooppunt op de N70 is heel wat rioleringsinfrastructuur aanwezig. Waar de oostelijke tangent onder de E17 doorgaat is een persleiding gelegen.

1.3.4**Fauna en flora**

In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen natuurgebieden met beschermingsstatus. Het meest nabijgelegen 'beschermde gebied' betreft het Fort van Haasdonk op 3,5 km van de geplande Oostelijke Tangent, dat als Habitatrichtlijngebied is aangeduid.

Het fort van Haasdonk is een van de belangrijkste overwinteringsgebieden voor vleermuizen in Vlaanderen. Vermoedelijk is de Barbierbeek een belangrijke trekroute van vleermuizen naar het Fort van Haasdonk.

In de nabije omgeving van het plangebied zijn de belangrijke biologische waarden volgens de biologische waarderingskaart terug te vinden in de beboste perceeltjes in het

agrarisch landschap en in de kleine landschapselementen langsheen de landbouwpercelen. Langsheen de spoorlijn is op de biologische waarderingskaart een klein nitrofiel elzenbroek ingetekend. Bij het terreinbezoek bleek dit evenwel om een weinig waardevol gemengd bosje te gaan, sterk verruigd met grote brandnetel. De aanpalende loof- en naaldhoutaanplanten kenden weinig ondergroei.

De grasbermen langsheen de E17 en op het bestaande knooppunt R42-N70 worden op de biologische waarderingskaart als waardevol ingekleurd (Kaart 14).

1.3.5

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het plangebied is gelegen in het Land van Waas dat wordt gekenmerkt door een vlak tot licht golvend landschap met duidelijke taluds. In het noorden en het oosten bevinden zich de kenmerkende bolle akkers van het Waasland. In het zuiden en centrale deel zijn boscompartimenten typerend. De Barbierbeek vormt een duidelijk ingesneden beekvallei.

In de Landschapsatlas (Kaart 5) kan men zien hoe onder meer de zone ten zuidoosten van de toekomstige knoop E17-Oostelijke tangent aangeduid staat als relictzone, nl. als 'Bolle akkergebieden van het Land Van Waas, de vallei van de Bierbeek'. De Barbierbeek dwarst het plangebied en is aangeduid als lijnrelict.

Het studiegebied bestaat uit een vlak landschap met enkele beeldbepalende lijninfrastructuren (E17, N70, N16, spoorlijn Sint-Nilkaas – Temse), industrieterreinen (Europark-Zuid, TTS, Industriepark-Noord) en woonlinten (Damstraat, Galgstraat, Eigenlostraat...).

In het noordelijk gedeelte ligt het plangebied ingebed in verstedelijkt gebied aan de rand van Sint-Niklaas. In het centrale gedeelte langs de geplande Oostelijke Tangent wordt het plangebied gekenmerkt door een agrarisch grondgebruik. In het zuiden van het plangebied vormt de bestaande spoorlijn de harde grens tussen verstedelijkt gebied (industrieterreinen) en een agrarisch landschap.

Er zijn geen beschermde dorps- of stadsgezichten, monumenten of landschappen aanwezig binnen het plangebied of in de directe omgeving. In het plangebied zelf is geen bouwkundig erfgoed gesitueerd.

In de directe nabijheid van de oostelijke tangent staan in de Centraal Archeologische Inventaris verschillende sites aangeduid met vondsten uit de Steentijd, Bronstijd, ijzertijd en de Romeinse tijd.

1.4 Het plan

1.4.1 Planonderdelen

1.4.1.1 Nieuwe verbindingsweg van de Oostelijke tangent tussen de E17 en de N70

De Oostelijke Tangent maakt de verbinding tussen de N70 en de E17, langs de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen. De lengte van de nieuwe verbinding bedraagt ongeveer 2,5 km. Van aan de N70 vertrekt het geplande tracé aan de zuidwestzijde van de spoorlijn tot aan de Eigenlostraat. Aan de kruising van de Eigenlostraat gaat de Oostelijke Tangent in tunnelvorm onder de Eigenlostraat en de spoorlijn door om vervolgens aan de noordoostzijde van de spoorlijn te liggen en een aansluiting te maken op de E17. De bestaande spoorovergangen van de Damstraat en de Galgstraat worden gesupprimeerd. Een uitwisseling van deze straten met de Oostelijke Tangent is niet voorzien.

1.4.1.2 Aansluiting Oostelijke Tangent-E17

Vanop de Oostelijke Tangent kan via een klaverblad zowel richting Antwerpen als richting Gent gereden worden. Omgekeerd kan men zowel vanuit de richting Antwerpen als uit de richting Gent de nieuwe verbindingsweg oprijden. De rechtstreekse ontsluiting van aanliggende bedrijventerreinen is niet mogelijk.

1.4.1.3 Parallelwegen E17

De bestaande parallelstructuur op de E17 wordt verder doorgetrokken richting Antwerpen, tot voorbij het nieuwe knooppunt op de E17. Voor beide richtingen is aldus gekozen voor een parallelstructuur met 2 rijstroken.

1.4.1.4 Ontsluiting bedrijvenzone TTS

De bedrijvenzone TTS wordt eenzijdig ontsloten via de parallelstructuur van de E17: komende vanuit Gent kan men aldus via de parallelstructuur van de E17 de bedrijvenzone van TTS oprijden. Via de bestaande onderdoorgang van de Laagstraat onder de E17 kan men ook het bedrijventerrein ten noorden van de E17 bereiken.

1.4.1.5 Aansluiting Oostelijke Tangent-N70

Het knooppunt van de Oostelijke Tangent met de N70 wordt ongelijkvloers voorzien, waarbij de doorgaande beweging tussen de Oostelijke Tangent en de R42 op maaiveldniveau wordt aangelegd. Om uitwisseling tussen de Oostelijke Tangent en N70 mogelijk te maken, wordt bovenop de rechtdoorgaande beweging van de nieuwe verbindingsweg een ovonde aangelegd waar de verschillende afslaande bewegingen in relatie tot de N70 mogelijk zijn. De ovonde wordt op eenzelfde niveau aangelegd als de brug van de N70 over de spoorlijn Sint-Niklaas - Mechelen.

1.4.1.6 Ontsluiting Europark-Zuid

De ontsluiting van Europark-zuid op de Oostelijke Tangent gebeurt ter hoogte van het bedrijf Puylaert via een knooppuntinrichting met verkeerslichten.

Enkel de ontsluiting van Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent en de ontsluiting van de bedrijven AUDI/VW op de N70 worden in het MER meegenomen.

1.4.2 Alternatieven voor de invulling van het plan

1.4.2.1 Reeds beschouwde alternatieven

Tijdens de opstelling van de startnota (zie § 4.1) werden voor de uitwerking van de Oostelijke Tangent verscheidene alternatieven in rekening gebracht. Uiteindelijk werd in de startnota 1 voorkeursalternatief naar voor geschoven.

1.4.2.2 Alternatieven beschouwd in het plan-MER

Voorkeursalternatief

Dit voorkeursalternatief betreft de planonderdelen zoals ze hierboven beschreven werden.

Nulalternatief

Het nulalternatief houdt in dat de Oostelijke tangent niet zal worden uitgevoerd. Daarnaast geeft een inschatting van de autonome mobiliteitsgroei in het Waasland een zicht op de situatie die zich zou voordoen wanneer de Oostelijke tangent helemaal niet wordt gerealiseerd.

1.5 Effectbespreking en beoordeling per receptor

1.5.1 Mens

1.5.1.1 Effectbespreking

Effectgroepcluster	Effect	Aanbevelingen & milderende maatregelen
Netwerkeffecten	<p><u>Mobiliteit</u></p> <p><u>Aanlegfase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verhoogde verkeersintensiteiten door aan- en afvoer van grond en materialen - Onderbreken verkeersrelaties - Mogelijks tijdelijke onderbreking spoorverkeer vereist bij aanleg tunnel 	<p><u>Aanlegfase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Werfverkeer maximaal gebruik laten maken van hoger wegennet - Bestaande relaties zo lang mogelijk open houden - Eventuele onderbreking spoor beperken in duur en aantal (weekends)

	<p><u>Exploitatiefase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Kruispunt OT met Europark-Zuid kan bij onoordeelkundige inrichting voor doorstromingsproblemen zorgen - De verkeersintensiteiten langsheen de N16 Parklaan overstijgen de verkeersleefbaarheidsgrens. - Lijnvoering van buslijn 95 Sint-Niklaas – Velle – Temse – Antwerpen L.O langsheen de Damstraat wordt onderbroken. Haltes langsheen de Damstraat en De Cauwerstraat worden gesupprimeerd - De realisatie van de Oostelijke Tangent vormt een barrière voor de oost-west gerelateerde fiets- en voetgangersrelaties langs de Damstraat. - Mogelijke conflictpunten thv de rotondes, afrit TTS en aansluiting fietspad op Eigenlostraat <p><u>Bereikbaarheid/versnippering functies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeterd - Versnippering en verslechtering bereikbaarheid gebruiksfuncties door doorknippen verbinding Galgstraat: <ul style="list-style-type: none"> - link stoeterij De Brabandere met paardenpiste onderbroken; - korste link landbouwbedrijf Kletterbosstraat – akkers ten westen van de spoorlijn onderbroken - Andere? 	<p><u>Exploitatiefase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ter hoogte van het kruispunt dient voldoende ruimte voorzien te worden, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangent gegarandeerd blijft - Door het invoeren van gerichte verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum van Sint-Niklaas kunnen de verkeersintensiteiten langsheen de N16 Parklaan gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau i.f.v. de verkeersleefbaarheid. - ongelijkvloerse voetgangersrelatie aanleggen zodat de loopafstand naar/van de dichtstbijzijnde halte kan gereduceerd worden Deze optie is in de fase van de startnota evenwel reeds overwogen moet niet weerhouden. - Om de barrière in het fiets- en voetgangersrelaties op te heffen kan een fiets- en voetgangerstunnel of -brug voorzien worden in de buurt van de knip van de Damstraat. Deze optie is in de fase van de startnota evenwel reeds overwogen moet niet weerhouden. - Nodige aandacht besteden aan goede signalisatie + bij herinrichting Eigenlostraat aandacht besteden aan veilig fietsverkeer - Goede signalisatie ifv bereikbaarheid TTS - Link stoeterij Galgstraat moet gegarandeerd blijven - Aandacht voor veilige route tussen stoeterij en paardenpiste (signalisatie!) – optie om voorgestelde ongelijkgrondse fiets- en
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid bewoners Schoenstraat ten zuiden van de E17 wijzigt, zeker als de spoorwegovergang aldaar aanvullend geknipt wordt 	<ul style="list-style-type: none"> voetgangersverbinding in te schakelen bekijken - Landbouwstudie op bedrijfsniveau of overleg met de betrokkenen kan eventuele aanvullende knelpunten detecteren en specifieke oplossingen bieden (grondenruil mogelijk?) - Aanbeveling : optie bekijken om verbinding met Doornstraat te voorzien via buurtweg nr. 50 ipv nieuwe langsweg langs de E17 -
<p>Ruimtebeslag</p>	<p><u>Woonfunctie</u></p> <p><u>Aanlegfase</u></p> <p>Er wordt een extra werkstrook van 10 m nodig geacht.</p> <p>In functie van de aanlegfase worden momenteel geen bijkomende onteigeningen van huizen nodig geacht.</p> <p><u>Exploitatiefase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen permanente ruimte-inname van het plan vallen een 7-tal woningen in de Galgstraat + deel van de tuin van een extra woning, 3 woningen in de Damstraat, een 2-tal huizen thv de Eigenlostraat, 2 woningen in de schoenstraat ten zuiden van de E17, 2 huizen thv TTS en 1 thv de Doornstraat <p>Samenvattend kan gesteld dat voor de realisatie van het plan 17 huizen zullen moeten onteigend worden. Een oppervlakte van 5,34 ha met woonfunctie (oppervlakte van huizen en bijhorende tuinen) wordt permanent aangesneden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De toegangsweg tot de stoerij tot de Galgstraat wordt aangesneden door de weg 	<p>Zo er binnen deze strook huizen gesitueerd zijn, zal de werkstrook hier plaatselijk versmald worden om de huizen te vrijwaren. Tuinen kunnen wel tijdelijk aangesneden worden zo dit nodig is. In samenspraak met de eigenaars kan de geleden schade hersteld worden tijdens de afwerkingsfase.</p> <p>Voor de 3 woningen in de Damstraat en 4 in de Galgstraat is reeds een onteigeningsplan opgesteld. Voor de overige getroffen bewoners moeten eveneens passende regelingen (passende vergoeding) getroffen worden.</p>
	<p><u>Landbouwfunctie</u></p> <p><u>Aanlegfase</u></p> <p>Er wordt een extra werkstrook van 10 m</p>	<p>Niet alleen het effectieve areaal verlies is belangrijk. Ook afgeleide effecten als mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota</p>

	<p>nodig geacht tov de permanente ruimte-inname. Waar percelen met een landbouwfunctie tijdelijk aangesneden worden, zal dit gebruik na de werken in zijn functie hersteld worden.</p> <p><u>Exploitatiefase</u></p> <p>In totaal verdwijnt ongeveer 9,5 ha akkerland en 2,8 ha weiland.</p>	<p>en verplichte oppervlakte permanent grasland spelen een rol bij de inname van landbouwpercelen. Hier mee dient bij de compensatie of vergoeding van de getroffen landbouwers eveneens rekening te worden gehouden.</p> <p>Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.</p>
	<p><u>Industrie</u></p> <p><u>Aanlegfase</u></p> <p>Er wordt een extra werkstrook van 10 m nodig geacht.</p> <p>Er kan van uitgegaan worden dat er voor het tijdelijk ruimtebeslag niet aan bedrijfsgebouwen geraakt wordt.</p> <p><u>Exploitatiefase</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Op TTS-Temse komt een aannemersbedrijf onder de nieuwe afrit te liggen - Deel van parkeerterreinen en opritten van bedrijven aangesneden in de Nederlandstraat + ook langs Europark-Zuid (voor fietspad) 	<ul style="list-style-type: none"> - Passende vergoeding - Passende vergoeding - Veilige toegang verzekeren
	<p><u>Recreatie</u></p> <p>Geen effecten door ruimtebeslag. Onderbreking fietsroutes is beschouwd onder de cluster netwerkeffecten</p>	
<p>Verstoring</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijke akoestische verstoring en daling belevingskwaliteit tijdens de aanlegwerkzaamheden. - Verslechtering akoestisch klimaat voor de bewoners van de Galgstraat, de Damstraat en de Caubergstraat - Voor andere wegen is er dan weer een positief effect - Voor woningen op korte afstand (op 	<ul style="list-style-type: none"> - Rekening houden met maatregelen om hinder tijdens de aanleg zoveel mogelijk te beperken. Zorgen voor goede communicatie met de omwonenden - Geluidsarme wegbedekking en plaatselijk geluidsschermen of –bermen voorzien. - Om bodemzetting ten gevolge van de bemaling

	analytische wijze ingeschat op een 36-tal m) tot de tunnel bestaat een risico op negatieve zettingen	ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat te voorkomen, moet de invloed van de bemaling op de kleilaag geminimaliseerd worden door een aangepaste uitvoeringstechniek (bijvoorbeeld: werken in een gesloten bouwput, retourbemaling).
	- Wat betreft het planalternatief, blijkt er voor de meeste van de bestudeerde wegsegmenten een verbetering kan verwacht worden van de luchtkwaliteit en dus van de gezondheid. Het aantal inwoners in de straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt is veel hoger dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2.120 versus 100).	- Maatregelen discipline lucht

1.5.1.2 Effectbeoordeling

Leefbaarheid woonfunctie	<p>Op ruimere schaal geldt een verbetering van de bestaande situatie doordat een betere doorstroming van verkeer voor een aangenamer leefklimaat zorgt. Op die plaatsen resulteert het plan aldus in <u>een positief effect</u>.</p> <p>In en in de nabije omgeving van het plangebied doen zich evenwel effecten voor die op ruimere schaal niet spelen. Zo resulteert het plan in een 17-tal onteigeningen, wat in het plangebied zelf als <u>een negatief effect</u> kan beschouwd worden.</p> <p>Om de leefkwaliteit voor de bewoners die in de directe omgeving van het plangebied kunnen blijven wonen, zo min mogelijk aan te tasten worden vanuit de discipline geluid milderende maatregelen voorgesteld waaronder geluidsschermen of bermen. Deze maatregelen moeten de verslechtering van de akoestische situatie tot een aanvaardbaar niveau beperken. Het resterend effect kan als <u>licht negatief</u> beschouwd worden. De komst van geluidsschermen of –bermen heeft evenwel ook visuele consequenties. Zichten en doorkijken worden hiermee beperkt. Afhankelijk van de persoon kan de visuele verstoring van de geluidsschermen zwaarder doorwegen. Daar de akoestische situatie na realisatie van de tangent langs de Damstraat en Galgstraat zonder afscherming als lawaaiig tot zeer lawaaiig beschouwd wordt, oordelen we evenwel dat de meerwaarde van de afscherming op akoestisch vlak zwaarder doorweegt dan het negatieve visuele effect ervan. Samenvattend kan voor de bewoners van die straten evenwel gesteld dat de komst van de tangent resulteert in een vermindering van de leefkwaliteit en dus <u>een licht negatief tot negatief effect</u>. Om de akoestische kwaliteit van de omgeving tot een aanvaardbaar niveau te brengen zullen immers geluidsbermen- of schermen nodig zijn die een sterke impact zullen hebben om de visuele kwaliteit van de omgeving (zichten en doorkijken worden hiermee immers</p>
--------------------------	---

	<p>beperkt).</p> <p>Wat betreft het planalternatief, blijkt er voor de meeste van de bestudeerde wegsegmenten een verbetering kan verwacht worden van de luchtkwaliteit en dus van de gezondheid. Het aantal inwoners in de straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt is veel hoger dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2.120 versus 100). Qua gezondheid kan gesteld dat het globale effect <u>positief</u> is.</p>
Leefbaarheid landbouw	<p>Er gaat landbouwgrond verloren. Bovendien kan het plan resulteren in een slechtere bereikbaarheid van landbouwpercelen en een paardenpiste. Het effect op de landbouw kan aldus als <u>negatief</u> beschouwd worden. Een aanvullende landbouwstudie of overleg met de betrokkenen kan duidelijk maken welke maatregelen noodzakelijk zijn om het negatief effect te compenseren. Met de juiste compensaties kan het negatief effect mogelijks beperkt worden. De barrièrewerking van de tangent en het effect ervan op de bereikbaarheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.</p>
Leefbaarheid andere bedrijvigheid	<p>Het plan beoogt de bereikbaarheid van enkele bedrijvzones te verbeteren. Op enkele plaatsen gaf het MER aan dat er speciale aandacht nodig was om enkele individuele bedrijven niet in de problemen te brengen. Globaal gezien kan gesteld dat het plan eerder in een positief effect resulteert door een betere bereikbaarheid.</p>
Recreatiefunctie	<p>Het plan resulteert in een doorsnijden van het fietsrouten netwerk Waasland. Dit is een <u>negatief effect</u>. Het MER stelt daarom voor om ter hoogte van de Damstraat een ongelijkvloerse kruising van de Damstraat te voorzien. Zo hier gevolg aan wordt gegeven, wordt het effect als <u>neutraal</u> beoordeeld.</p>

Globaal gezien kan gesteld dat vanuit de receptor mens een positief effect verwacht wordt op plaatsen buiten het directe plangebied. Binnen het plangebied zal het plan evenwel eerder een negatieve impact hebben zowel op de bewoners als op verschillende gebruikers (ic stoeterij, landbouw). De opgesomde maatregelen kunnen de negatieve effecten tot een aanvaardbaar niveau beperken, maar niet helemaal uitsluiten of compenseren. Communicatie naar de bewoners en gebruikers zal hier heel belangrijk zijn voor wat de aanvaardbaarheid van de resteffecten betreft.

1.5.2 Natuur

1.5.2.1 Effectbespreking

Effectgroepcluster	Effect	Aanbevelingen & milderende maatregelen
Netwerkeffecten	<ul style="list-style-type: none"> - Geen ernstige bijkomende versnippering door aanwezigheid weg; wel versterking van de bestaande barrières Geen negatieve impact op vlermuizen - Onderbreking grachtensysteem - Het aansnijden van bospercelen en 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanbeveling : gelegenheid aangrijpen om structuurkwaliteit van de Barbierbeek te verbeteren – kan geschiktheid van Barbierbeek als verbinding voor vlermuizen verbeteren - Omleiden te onderbreken gracht via het tunneldak - Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving

	bossnippers verzwakt de bosgordel - Mogelijks nieuwr verbindingsfunctie langs nieuwe wegstructuur - Geen significante effecten op SBZ	voorzien - Ecologisch beheer wegbermen
Ruimtebeslag	In totaal wordt een kleine 6 ha aan waardevolle ecotopen aangesneden: - Bospercelen - Grasbermen - Poel	- Waardevolle bospercelen kunnen gecompenseerd worden via de boscompensatie - Waardevolle graslanden kunnen gecompenseerd door op de toekomstige bermen een natuurvriendelijk bermbeheer toe te passen - Nieuwe poel voorzien in restzone tussen spoorweg en Oostelijke Tangent (verbinding voorzien met agrarisch gebied ten oosten van de tangent)
Verstoring	Geen significante effecten op SBZ	Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing maximaal vermeden wordt.

1.5.2.2 Effectbeoordeling

Er doen zich geen belangrijke netwerkeffecten voor die op een grotere schaal spelen. De effecten op de Z-vormige bosgordel kunnen opgevangen worden door de boscompensatie in de onmiddellijke omgeving te voorzien. Ook de effecten van direct ruimtebeslag kunnen afdoende gemilderd worden. Belangrijke verstoringseffecten worden niet verwacht. Zodoende kan het effect op de receptor natuur als verwaarloosbaar beschouwd worden als invulling gegeven wordt aan de hiervoor gestelde milderende maatregelen en compensaties.

Er worden geen significante effecten verwacht op SBZ.

1.5.3 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

1.5.3.1 Effectbespreking

Effectgroepcluster	Effect	Aanbevelingen & milderende maatregelen
Netwerkeffecten	- Het aansnijden van bospercelen en bossnippers verzwakt de bosgordel - Landschappelijke inpassing is reeds meegenomen in het voorlopige ontwerp: effecten worden hierdoor beperkt	- Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving voorzien - Bij groeninkleding ervoor zorgen dat de weg aansluit bij het omliggend landschap
Ruimtebeslag	- Mogelijke aantasting van (ongekend) archeologisch erfgoed	- waar de Oostelijke Tangent door onverhard terrein gaat, moet minstens een archeologisch vooronderzoek moet plaatsgrijpen

	<ul style="list-style-type: none"> - Aansnijding 'relictzone Bolle akkers van het Waasland' - Aansnijding bospercelen - Aansnijding KLE - 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimte en Erfgoed dient zo vroeg mogelijk bij het project betrokken te worden. - Resultaten van het vooronderzoek zullen noodzaak verdere maatregelen in functie van archeologie bepalen - Ruimtebeslag trachten te beperken (verbinding Schoenstraat-Doornstraat realiseren via buurtweg nr. 50?) - Boscompensatie - Te verdwijnen KLE vervangen bij inkleding van de nieuwe weginfrastructuur
Verstoring		Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing en bijkomende verstoring van het nachtelijk landschap maximaal vermeden wordt.

1.5.3.2 Effectbeoordeling

Het plan zorgt ervoor dat een nieuwe vreemde lijnvormige structuur in het landschap ingebracht wordt. Het feit dat de weg parallel aan en vlak langs een bestaande spoorlijn wordt voorzien, kan wel als verzachtend beschouwd worden. Er wordt immers niet zo zeer een nieuwe barrière gecreëerd; de bestaande barrière wordt evenwel behoorlijk versterkt.

Bij de invulling van het plan is er reeds rekening mee gehouden dat de nieuwe weg maximaal in de omgeving moet worden ingepast. Hiertoe is studiebureau Omgeving bij de opmaak van de startnota betrokken geweest.

Vanuit de bevindingen van de discipline geluid wordt het evenwel noodzakelijk geacht om op verschillende plaatsen langsheen het tracé geluidsbermen of –schermen te voorzien. Deze maatregelen doen de landschappelijke inpassing zoals op het tracé tussen de Damstraat en Eigenlo voorzien, gedeeltelijk te niet en leggen plaatselijk een hypotheek op de gewenste effecten van die landschappelijke inpassingsmaatregelen.

, Door de diepere ligging van de weg tussen de Galgstraat en Eigenlo is het vanuit het aspect geluid niet nodig om hier schermen te voorzien. Op die plaats (thv de paardenpiste) blijft er dus een visuele verbinding behouden tussen het landschap ten oosten en te westen van de bundel spoorlijn-tangent.

Ten zuiden van de E17 wordt de relictzone van de bolle akkers van het Waasland aangesneden. Er worden maatregelen voorgesteld om het ruimtebeslag hier te beperken.

Globaal gezien kan het resulterend effect van de komst van de tangent op landschap als licht tot matig negatief bechouwd worden.

1.5.4 Effecten tov de waterhuishouding in het studiegebied - Elementen voor de watertoets

Vanuit waterhuishoudkundig oogpunt kan m.b.t. het plan het volgende gesteld:

- Er wordt verwacht dat debieten opgepompt voor realisatie van de tunnel geen probleem vormen voor de Barbierbeek
- Het effect op de structuurkwaliteit van de Barbierbeek wordt beperkt geacht. De waterloop kan zal boven de tunnel heraangelegd worden in open bedding. De werken kunnen aangegrepen worden om de structuurkwaliteit van de beek te verbeteren (in samenspraak met de waterbeheerder).
- Een erfdienstbaarheidsstrook van 5 m langs beide zijden van de waterloop moet vlot toegankelijk zijn en blijven voor de waterbeheerder. Voor de wijziging van waterlopen is bovendien een machtiging vereist van de waterbeheerder.
- Het effect van de weg op de grondwaterstromingen wordt beperkt geacht. Drainagekoffers kunnen eventuele risico's uitsluiten.
- De afwatering van het studiegebied via grachten (van west naar oost) moet verzekerd blijven. De continuïteit van het grachtenstelsel dat doorbroken wordt, moet hersteld worden. Hierbij moet vermeden worden dat grachten gesiphoneerd worden onder de weg door. Via aantakking op een langsgracht langs de Oostelijke Tangent kan er voor gezorgd worden dat de grachten via een onderdoorgang nabij de Damstraat enerzijds en via een open gracht op het tunneldak nabij Eigenlo anderzijds, de verbinding kunnen maken met het grachtenstelsel stroomafwaarts van de Oostelijke Tangent. Het volume dat de bestaande grachten kunnen bergen moet hierbij minstens behouden blijven.
- de buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek zijn de volgende: vereist buffervolume: 410 m³/ha aangesloten verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijk terug te brengen tot 2 l/s/ha. Aan deze voorwaarden moet voldaan worden. In het MER is berekend dat bijna 13 ha bijkomend verhard wordt. Per deeltraject is aangegeven welk buffervolume hiervoor moet voorzien worden en hoe en waar deze buffering mogelijk is. Er wordt gesteld dat er voldoende ruimte beschikbaar is in de directe omgeving om het opgevangen hemelwater in ondiepe bufferbekkens te bufferen.
- Met uitzondering van de verzamelbekkens die onder de toeritten naar de tunnel of onder de tunnel voorzien worden en een eventuele hemelwatercollector langs de

Oostelijke Tangent ten noorden van de Damstraat (wegens te weinig ruimte beschikbaar tussen bedrijventerrein en spoorweg om open grachten langs de weg te voorzien), dienen andere bufferbekken die een vertraagde afvoer beogen, onverhard aangelegd te worden zodat het opgevangen hemelwater maximaal in de bodem kan infiltreren.

- Bij het aanleggen van bufferbekkens doet zich de volgende opportuniteit voor: ten noordoosten van de tunnel, kan een zone aanleunend tegen de tangent en de Barbierbeek, deels ingeschakeld worden als overloopgebied van de Barbierbeek bij extreme waterstanden. Deze optie valt evenwel buiten het bestek van dit MER. Zo de beheerder van de waterloop dit zinvol acht, kan dit bij de verdere uitwerking van het project meegenomen worden. Zo kan het project helpen tegemoet komen aan bestaande knelpunten in het gebied.
- Aquafin is betrokken bij de opmaak van de projectnota in het kader van het plan. Zodoende wordt voldoende gegarandeerd dat er geen ongewenste interferenties optreden tussen het plan en aanwezige of geplande rioleringsinfrastructuur.
- Na realisatie van de weg kan verontreiniging van grond- en oppervlaktewater optreden tengevolge infiltratie of afvoer van afstromend verontreinigd regenwater. Om maximaal te vermijden dat verontreinigd hemelwater het oppervlaktewater bezoedeld, wordt het volgende voorgesteld:
 - Voor het gedeelte ten noorden van de Damstraat:
 - Een kws-filter met slibvang dient op de afvoer geplaatst alvorens het aangevoerde water in de Laaglandbeek gebracht wordt;
 - Voor de tunnel en toeritten: het water moet via een kws-filter met slibvang in de ondergrondse bekkens gebracht worden;
 - Voor het gedeelte ten zuiden van de Barbierbeek: kws-filter (al dan niet met slibvang) aan de inlaat van een open bufferbekken
 - Ten zuiden van de E17: desgevallend aan de uitlaat van de buffer in de lus, die het water uit de buffer richting Barbierbeek voert.
 - Er is voldoende ruimte beschikbaar om de bufferbekkens ondiep te voorzien. Bij voorkeur worden deze bekkens ingericht met beplanting die voor een zekere zuivering zorgen alvorens het water infiltreert, dan wel afgevoerd wordt naar het oppervlaktewaterstelsel.

1.5.5

Conclusie

Als algemene conclusie kan gesteld dat de positieve effecten van het plan zich in hoofdzaak laten voelen buiten het eigenlijke plangebied. De tangent resulteert buiten het plangebied immers in een betere doorstroming van het verkeer waardoor de leefbaarheid

en leefkwaliteit op die plaatsen toeneemt. Dit is niet verrassend, daar dit ook de doelstelling en tevens motivering is van het plan.

In het plangebied zelf zijn de positieve effecten van de komst van de tangent minder voelbaar. Voornamelijk naar de receptor mens zijn er negatieve effecten te verwachten die niet volledig kunnen gemilderd worden. Het MER haalt de knelpunten en aandachtspunten aan en stelt milderende maatregelen voor en doet aanbevelingen om de effecten tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

De globale conclusie voor de receptor landschap bouwkundig erfgoed en archeologie is licht tot matig negatief. De effecten kunnen grotendeels gemilderd worden, maar kleine resteffecten zijn niet uit te sluiten.

De effecten op de receptor natuur zijn te verwaarlozen.

Vanuit waterhuishoudkundig oogpunt dient gesteld dat de in het MER voorgestelde maatregelen geïmplementeerd moeten worden. Op deze manier worden negatieve effecten op de waterhuishouding tot een minimum beperkt.

Tot slot willen we nog de volgende discrepantie aanstippen.

Bij de opmaak van de startnota voor de Oostelijke Tangent is de landschappelijke inpassing van de weg reeds meegenomen. Het lengteprofiel dat voor de Oostelijke Tangent is voorzien, houdt rekening met een landschappelijke inpassing van de weg.

In het centrale deel, tussen de Damstraat en de Eigenlostraat, wordt de Oostelijke Tangent ondergeschikt gemaakt aan het landschap. Dit wordt gerealiseerd door de weg vanaf de Damstraat geleidelijk in helling aan te leggen naar de tunnel onder de Eigenlostraat. De weg bevindt zich hierdoor al snel onder maaiveldniveau en verdwijnt in het landschap. De landschappelijke impact op de dwarsrelatie van de Z-vormige bosstructuur blijft hierdoor beperkt.

Uit de discipline geluid blijkt evenwel dat tussen de Damstraat en de Galgstraat, achter de huizen aan de Galgstraat en ook op de tunnelmonden geluidsreducerende maatregelen wenselijk zijn. Deze maatregelen staan mogelijks evenwel in contrast met de maatregelen voor landschappelijke inpassing die hier waren voorzien. Vanuit de discipline geluid wordt gesteld dat nader onderzoek omtrent de aard en dimensionering van de geluidsreducerende maatregelen wenselijk is.

Het project dient aldus verder te worden uitgewerkt met de nodige aandacht voor dit probleem. Vanuit het plan-MER stellen we voor om een verdere concretisering uit te voeren van de landschappelijke inpassingsstudie op basis van de aanvullende informatie uit dit plan-MER. Zo kan onderzocht worden op welke manier de geluidsbeperkende

maatregelen het best kunnen ingevuld en ingepast worden in het landschap.

1.6 Eindbespreking

In de context van het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas werd voorgesteld de ring van Sint-Niklaas volledig rond te maken door de aanleg van een zogenaamde Oostelijke en Westelijke Tangent. Deze ringstructuur moet er voor zorgen dat de huidige verkeersdruk langsheen de N16 en binnen het centrumgebied van Sint-Niklaas t.g.v. het doorgaand verkeer, met als herkomst/bestemming het gebied gelegen ten noorden van Sint-Niklaas, verdwijnt.

Via de Oostelijke Tangent wil men het gedeelte van de N70 tussen de rotonde Zwembad en de Oostelijke Tangent ontlasten, een vlotte ontsluiting van de aanliggende bedrijventerreinen bekomen voor gemotoriseerd wegverkeer en een snelle verbinding realiseren met het station van Sint-Niklaas. Momenteel stremt het verkeer immers op de N70 tussen de N16 en de R42. De bedrijvenzones van Europark-Zuid, Europark-Noord, Europark-Oost ontsluiten nu via de N70 en de N16 richting E17. Het aandeel vrachtwagens tijdens de spits bedraagt 10 à 13 %.

Voorliggend plan-MER behandelt de milieueffecten van de realisatie van de Oostelijke tangent.

Gezien de doelstelling van het plan is het niet verwonderlijk dat het MER vanuit de mobiliteitsstudie concludeert dat de positieve effecten van het plan zich in hoofdzaak laten voelen buiten het eigenlijke plangebied. De tangent resulteert volgens de modellering effectief in een betere doorstroming van het verkeer ter hoogte van voornoemde wegsegmenten waardoor de leefbaarheid en leefkwaliteit op die plaatsen toeneemt.

Een aandachtspunt vanuit dit MER is dat ter hoogte van de aantakking van Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent voldoende ruimte moet voorzien worden in het RUP, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangent gegarandeerd blijft.

Dit wordt gestaafd vanuit de discipline gezondheid. Globaal kan vanuit het aspect gezondheid overigens gesteld worden dat het aantal inwoners in de straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt veel hoger is dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2.120 versus 100). Wanneer naar de totale impact op

het vlak van lucht en geluid wordt gekeken, blijkt dat naar gezondheid toe, de realisatie van de Oostelijke Tangent wenselijk is.

In het plangebied zelf zijn de positieve effecten van de komst van de tangent minder voelbaar. Voornamelijk naar de receptor mens zijn er negatieve effecten te verwachten die niet volledig kunnen gemilderd worden. Het MER haalt enerzijds de knelpunten en aandachtspunten aan en formuleert anderzijds milderende maatregelen en aanbevelingen om de effecten tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Zo zijn ter hoogte van de Galgstraat en Damstraat geluidschermen of –bermen noodzakelijk om de leefkwaliteit van de bewoners aldaar te vrijwaren.

De globale conclusie voor de receptor landschap bouwkundig erfgoed en archeologie is licht tot matig negatief. De negatieve effecten kunnen grotendeels gemilderd worden, maar resteffecten zijn niet uit te sluiten.

De effecten op de receptor natuur zijn eerder te verwaarlozen. Er worden geen significante effecten verwacht op SBZ.

Vanuit waterhuishoudkundig oogpunt dient ten slotte gesteld dat de in het MER voorgestelde maatregelen geïmplementeerd moeten worden. Meer bepaald moet in voldoende buffering voorzien worden, moet de afwatering via het aanwezige grachtensysteem gegarandeerd blijven, moeten maatregelen genomen worden om de waterkwaliteit van de Barbierbeek niet aan te tasten en kan het plan aangegrepen worden om de structuurkwaliteit van de Barbierbeek plaatselijk te verbeteren. Op deze manier wordt de impact van het plan op de waterhuishouding tot een aanvaardbaar niveau beperkt.

Tot slot willen we nog de volgende discrepantie aanstippen.

Bij de opmaak van de startnota voor de Oostelijke Tangent is de landschappelijke inpassing van de weg reeds meegenomen. Het lengteprofiel dat voor de Oostelijke Tangent is voorzien, houdt rekening met een landschappelijke inpassing van de weg. In het centrale deel, tussen de Damstraat en de Eigenlostraat, wordt de Oostelijke Tangent ondergeschikt gemaakt aan het landschap. Dit wordt gerealiseerd door de weg vanaf de Damstraat geleidelijk in helling aan te leggen naar de tunnel onder de Eigenlostraat. De weg bevindt zich hierdoor al snel onder maaiveldniveau en verdwijnt in het landschap. De landschappelijke impact op de dwarsrelatie van de Z-vormige bosstructuur blijft hierdoor beperkt.

Uit de discipline geluid blijkt evenwel dat tussen de Damstraat en de Galgstraat, achter de huizen aan de Galgstraat en ook op de tunnelmonden geluidsreducerende maatregelen wenselijk zijn. Deze maatregelen staan mogelijks evenwel in contrast met de maatregelen voor landschappelijke inpassing die hier waren voorzien. Vanuit de discipline geluid wordt gesteld dat nader onderzoek omtrent de aard en dimensionering van de geluidsreducerende maatregelen wenselijk is.

Het project dient aldus verder te worden uitgewerkt met de nodige aandacht voor dit probleem. Vanuit het plan-MER stellen we voor om een verdere concretisering uit te voeren van de landschappelijke inpassingsstudie op basis van de aanvullende informatie uit dit plan-MER. Zo kan onderzocht worden op welke manier de geluidsbeperkende maatregelen het best kunnen ingevuld en ingepast worden in het landschap.

De in dit MER voorgestelde milderende maatregelen kunnen als volgt opgedeeld worden:

<p>Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die betrekking hebben op het voorgenomen plan en die ruimtelijk kunnen vertaald worden in het plan</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Een aandachtspunt vanuit dit MER is dat ter hoogte van de aantakking van Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent voldoende ruimte moet voorzien worden in het RUP, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangente gegarandeerd blijft. - Geluidsschermen of –bermen voorzien thv de Damstraat, in de omgeving van de Galgstraat en aan de tunnelmonden - Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving voorzien van de te ontbossen percelen - Voldoende buffering voorzien voor afstromend hemelwater – koppeling langsgrachten en open en ondiepe helewaterbuffers. De buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek zijn de volgende: vereist buffervolume: 410 m³/ha aangesloten verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie.
<p>Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die betrekking hebben op het voorgenomen plan maar die NIET ruimtelijk kunnen vertaald worden in het plan ...</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Stoeterij De Brabandere moet bereikbaar blijven vanuit de de Galgstraat - Mogelijkheid bekijken om de bereikbaarheid van de woningen aan de Schoenstraat ten zuiden van de E17 vanuit de Doornstraat te voorzien via Buurtweg 52 ipv nieuwe langsweg langs de E17 - Afwatering van het gebied moet verzekerd blijven. Siphonering grachten vermijden. Minstens bestaande buffervolume van de bestaande grachten behouden. Buffervolume voor

hemelwater afkomstig van verhardingen moet additioneel voorzien worden.

Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die GEEN betrekking hebben op het plan, maar wel op de aanlegfase of de latere inrichting

Maatregelen voor de aanlegfase:

- Werfverkeer maximaal gebruik laten maken van hoger wegennet
- Bestaande verkeersrelaties zo lang mogelijk open houden
- Eventuele onderbreking spoor beperken in duur en aantal (weekends)
- Maatregelen nemen om hinder zo veel mogelijk te beperken
- Zorgen voor goede communicatie naar omwonenden en aangelanden
- Tijdelijke werkstrook zo aanleggen dat bijkomende onteigeningen van huizen vermeden worden.
- Om bodemzetting ten gevolge van de bemaling ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat te voorkomen, moet de invloed van de bemaling op de kleilaag geminimaliseerd worden door een aangepaste uitvoeringstechniek (bijvoorbeeld: werken in een gesloten bouwput, retourbemaling).
- waar de Oostelijke Tangent door onverhard terrein gaat, moet minstens een archeologisch vooronderzoek moet plaatsgrijpen - Ruimte en Erfgoed dient zo vroeg mogelijk bij het project betrokken te worden. Resultaten van het vooronderzoek zullen noodzaak verdere maatregelen in functie van archeologie bepalen

Maatregelen voor de inrichting van de weg:en flankerende maatregelen:

- Nodige aandacht besteden aan goede signalisatie op verschillende mogelijke conflictpunten
- Bij herinrichting Eigenlostraat aandacht besteden aan veilig fietsverkeer
- Aandacht voor veilige route tussen stoeterij en paardenpiste (signalisatie!) – optie om voorgestelde ongelijkgrondse fiets- en voetgangersverbinding voor paarden in te schakelen bekijken
- Landbouwstudie op bedrijfsniveau of overleg met de betrokkenen kan eventuele aanvullende knelpunten naar bereikbaarheid detecteren en specifieke oplossingen bieden
- Passende vergoeding voorzien voor bewoners die moeten onteigend worden.
- Passende vergoeding voorzien voor getroffen landbouwers, waarbij ook rekening gehouden wordt met afgeleide effecten als mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent grasland - Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.
- Geluidsarme wegbedekking voorzien
- Aandacht voor verbetering structuurkwaliteit van de Barbierbeek bij heraanleg – kan geschiktheid van Barbierbeek als verbinding voor vleermuizen verbeteren

- Omleiden van de te onderbreken gracht via het tunneldak
- Compensatie waardevolle grasvegetatie door ecologisch beheer wegbermen
- Nieuwe poel voorzien
- Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing maximaal vermeden wordt.
- Bij groeninkleding ervoor zorgen dat de weg aansluit bij het omliggend landschap
- Te verdwijnen KLE vervangen bij inkleding van de nieuwe weginfrastructuur
- Maatregelen voorzien om te vermijden dat verontreinigd hemelwater de Barbierbeek verontreinigt (het MER formuleert concrete voorstellen voor concrete locaties).

— project



Kaart° 1

www.geovlaanderen.be

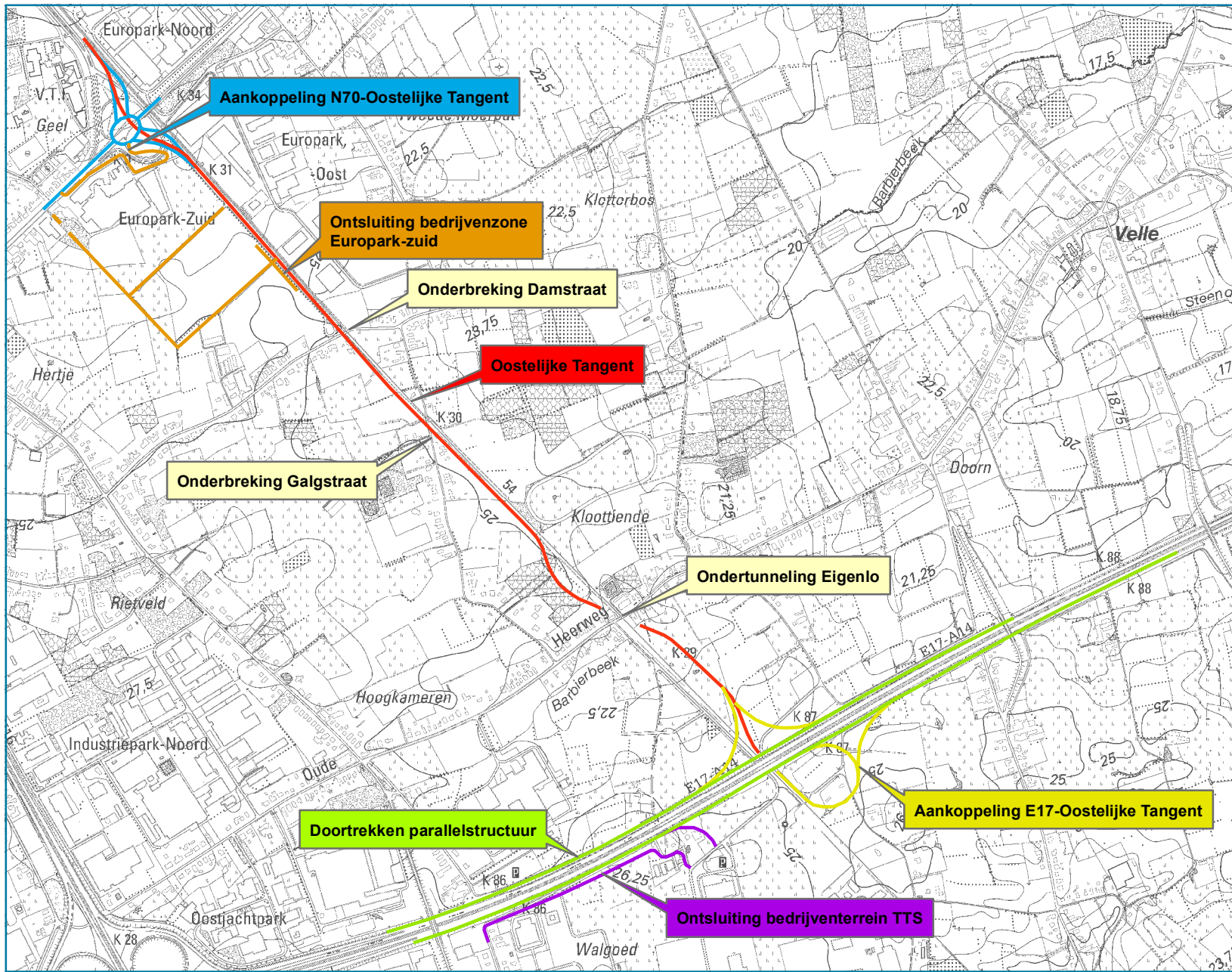


1:50.132

P:\Projecten\0042_Oostelijke_Tangent\GIS\Maps\Kennisgeving\20091217\0042_krt_004A_situering_ruimere_schaal.mxd

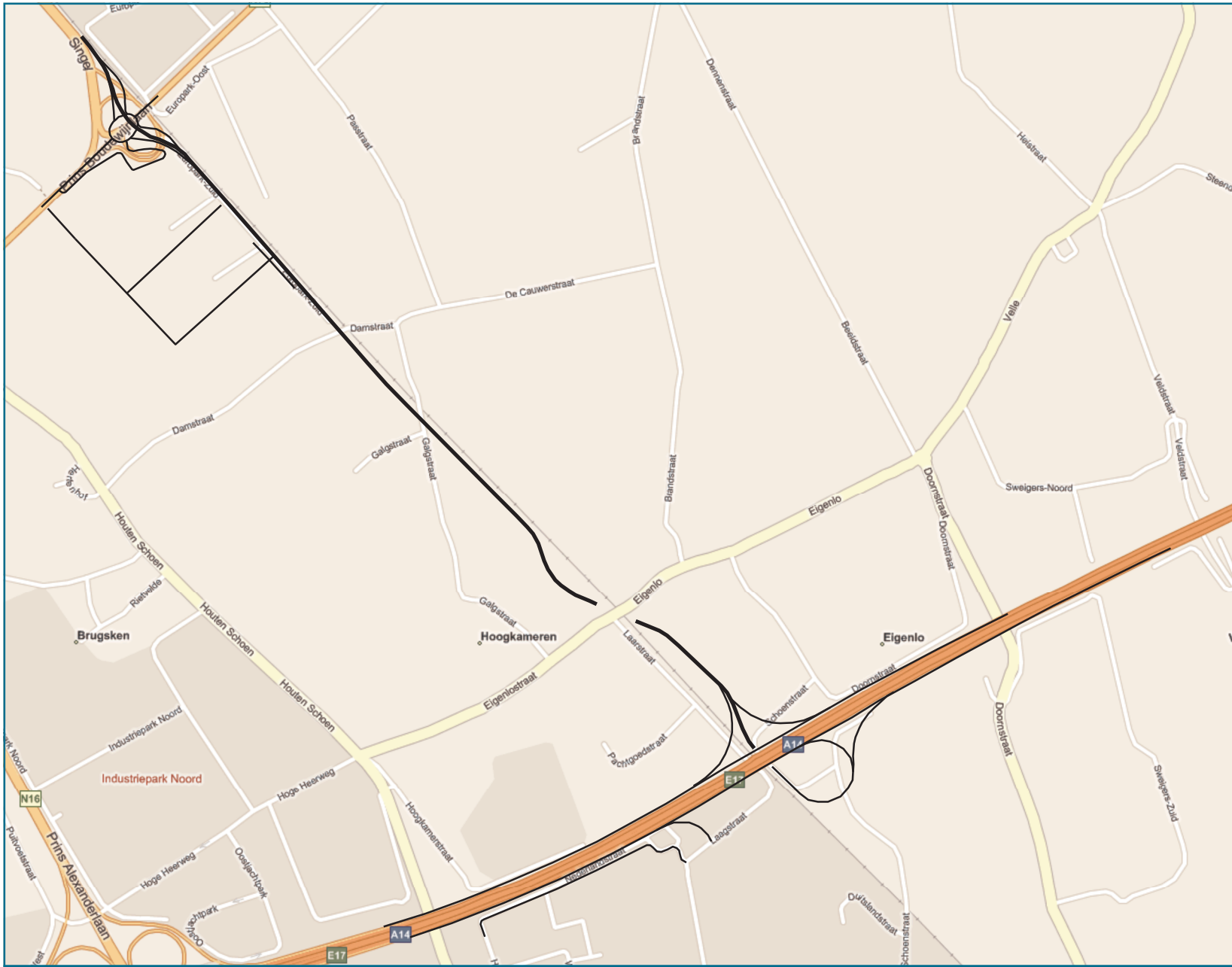
Situering plan op ruimere schaal





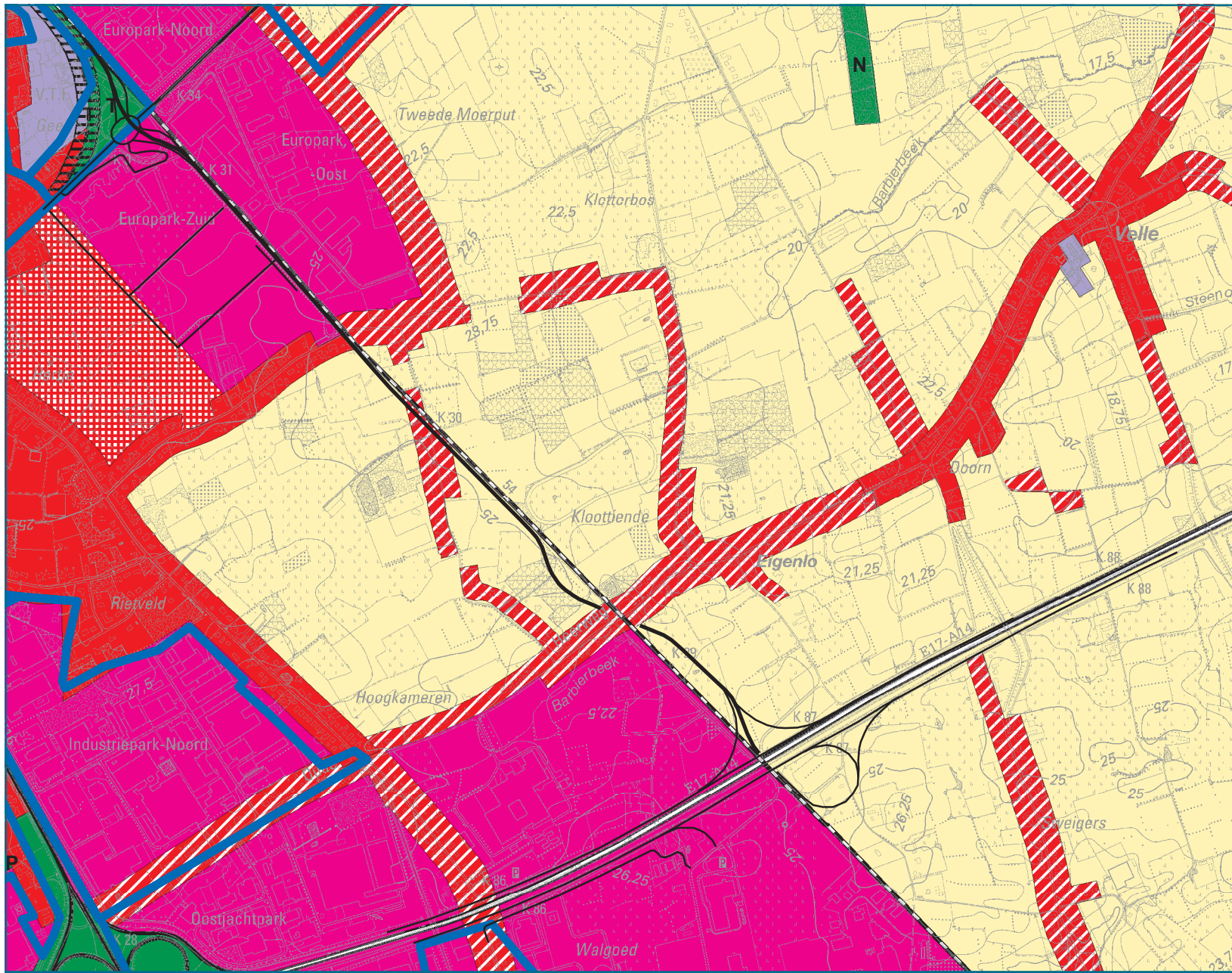
- Aankoppeling E17-Oostelijke Tangent
- Aankoppeling N70-Oostelijke Tangent
- Doortrekken parallelstructuur
- Ontsluiting bedrijventerrein TTS
- Ontsluiting bedrijvenzone Europark-zuid
- Oostelijke Tangent





- Oostelijke Tangent
- Deelprojecten





- Oostelijke Tangent
- Deelprojecten; Brandweer
- Situering BPA's
- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarden
- woongebied met landelijk karakter
- woonpark
- woonuitbreidingsgebied
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- dienstverleningsgebieden
- gebieden voor dagrecreatie
- gebieden voor verblijfrecreatie
- parkgebieden
- bufferzones
- groengebied
- natuurgebied
- bosgebieden
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle gebieden
- industriegebieden
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- militaire gebieden
- bestaande autosnelwegen

Kaart° 5

www.geovlaanderen.be

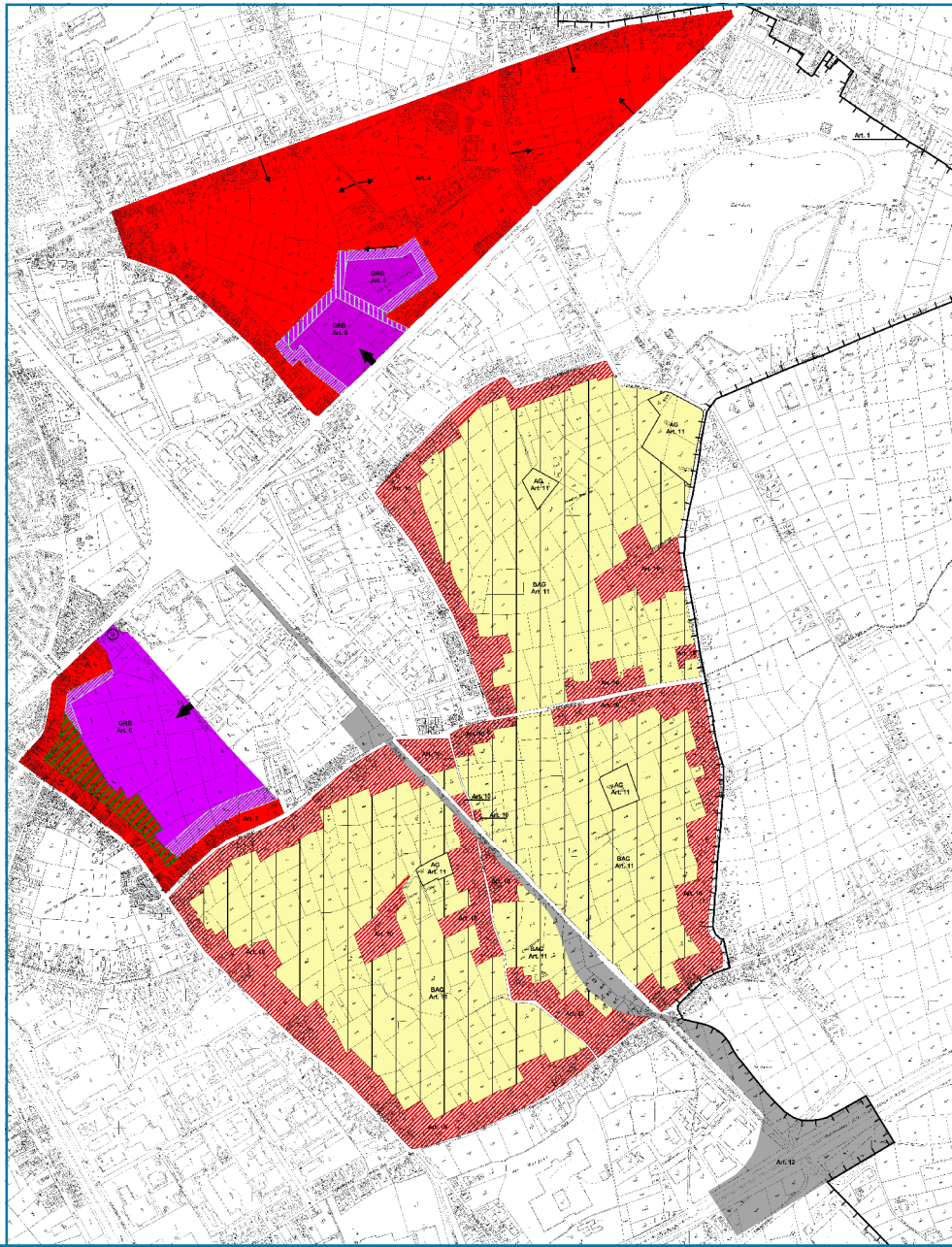
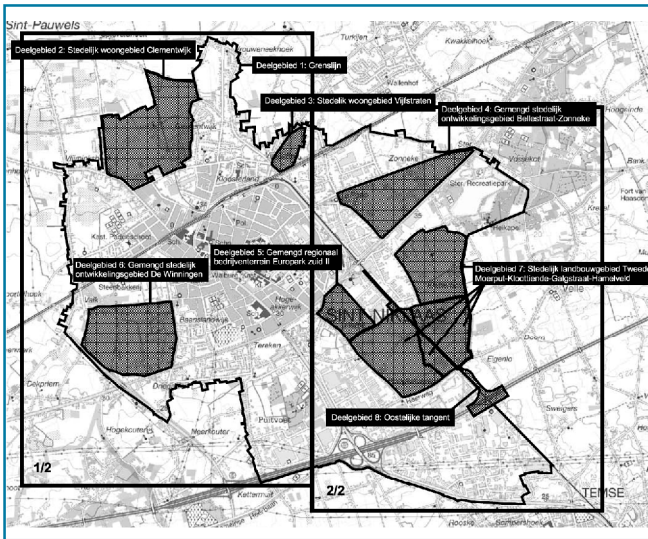


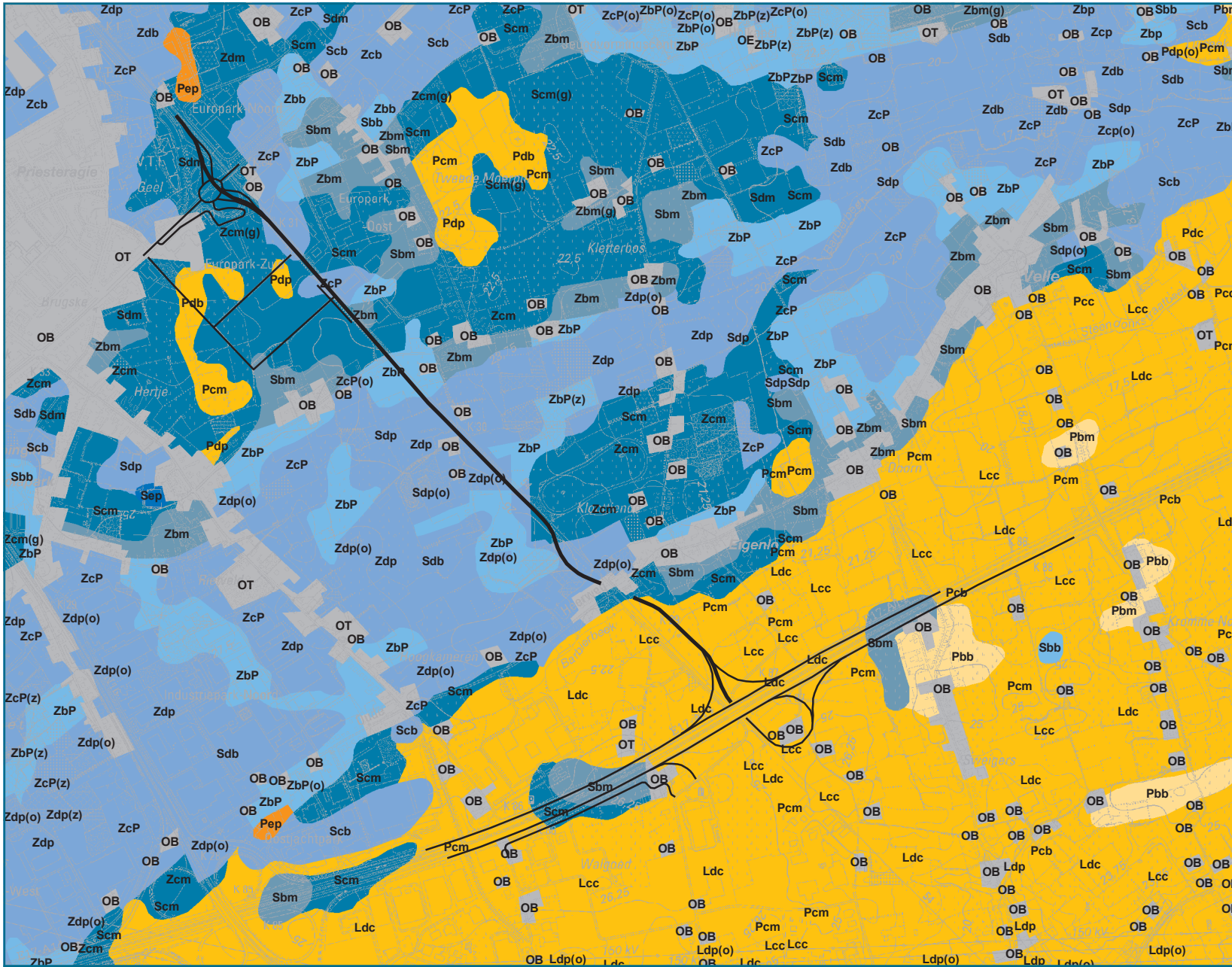
1:16.500

P:\Projecten\0042_Oostelijke_Tangent\GIS\Maps\Kennisgeving\20091217\0042_krt_006A_gewestplan.mxd

Gewestplan + situering BPA's

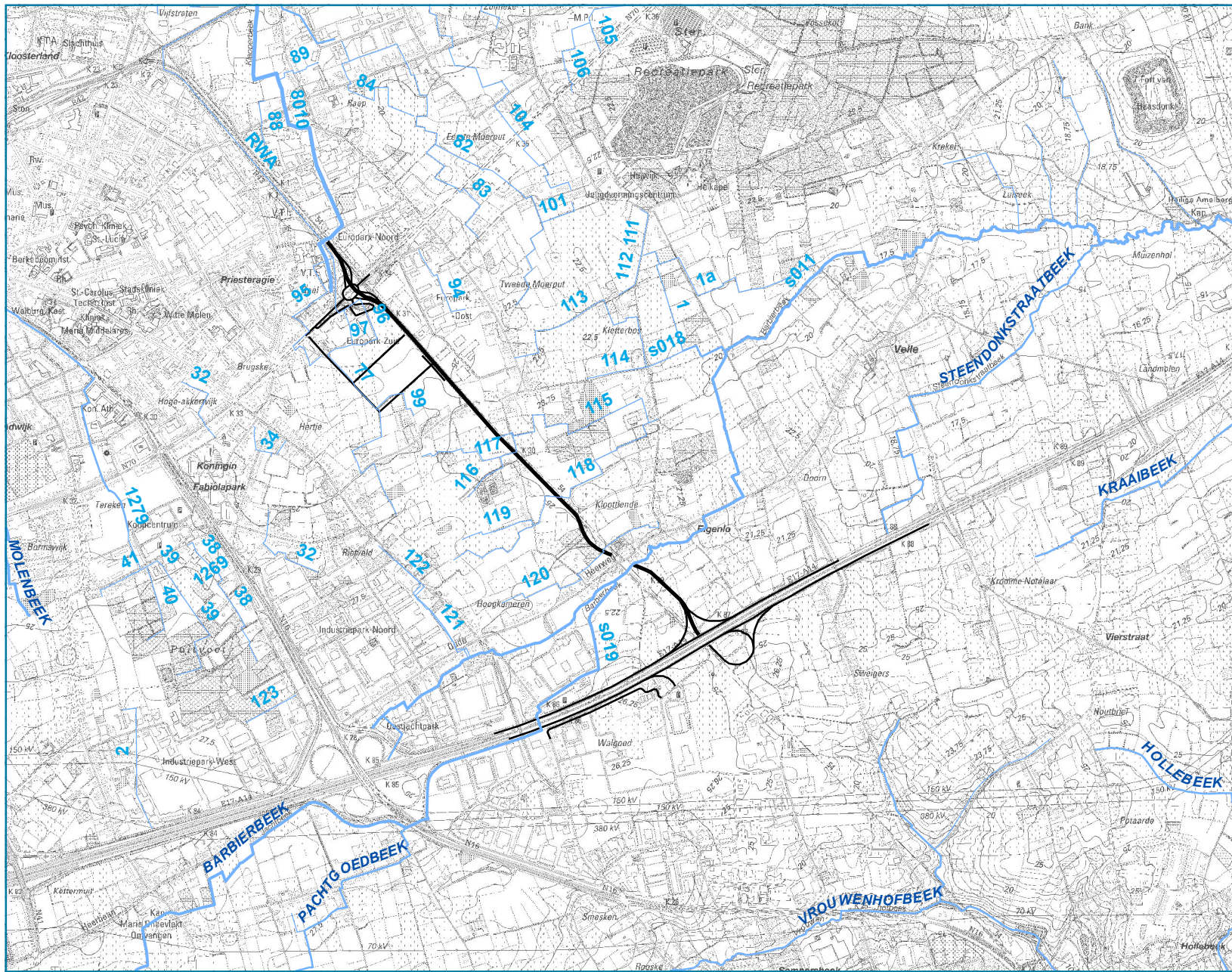






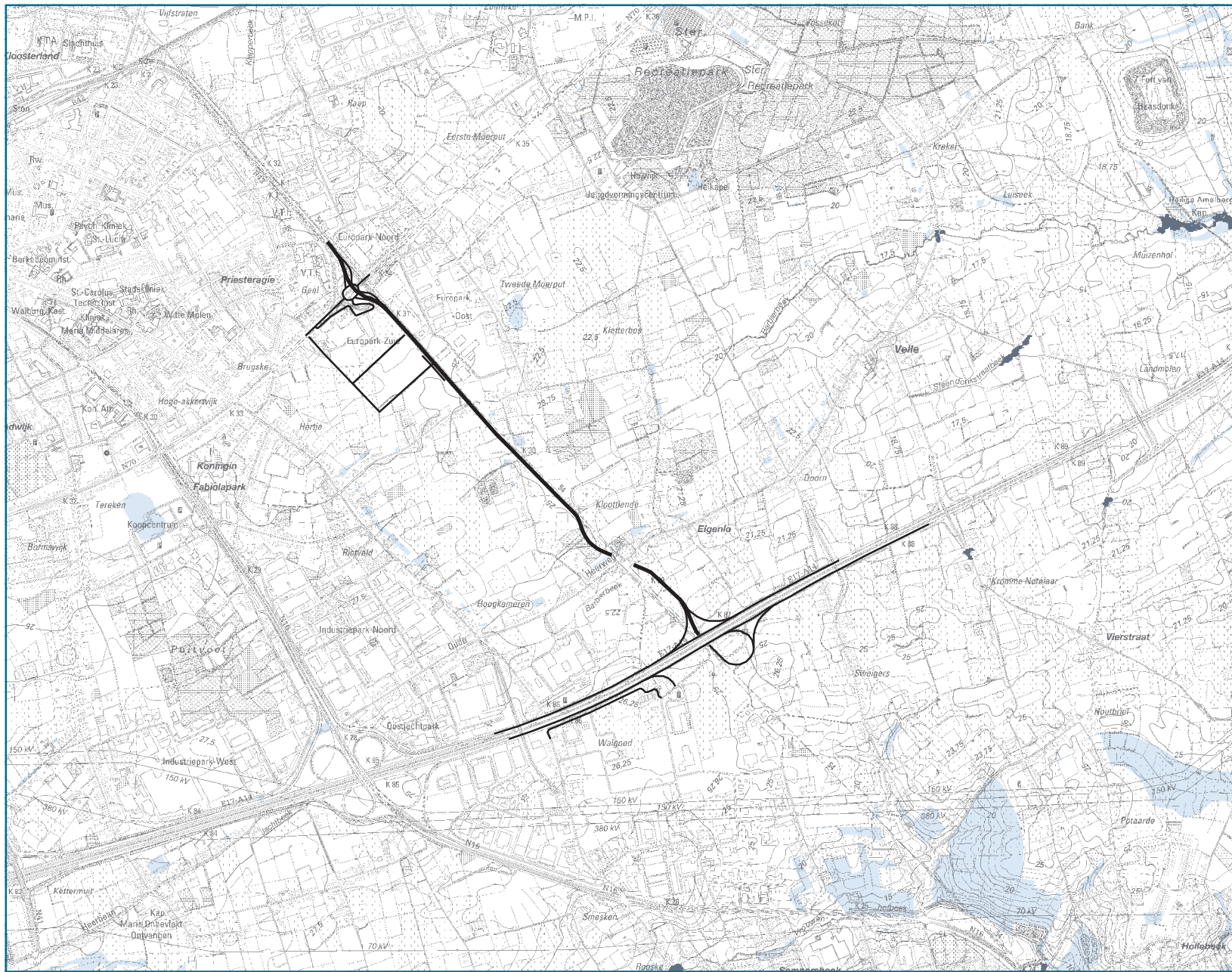
- Oostelijke Tangent
- Deelprojecten
- Antropogeen
- Nat zand
- Vochtig zand
- Droog zand
- Vochtig zand antropogeen
- Droog zand antropogeen
- Nat zandleem
- Vochtig zandleem
- Droge zandleem










-  Oostelijke Tangent
-  Deelprojecten
-  Bevaarbaar
-  Geklasseerd, eerste categorie
-  Geklasseerd, tweede categorie
-  Geklasseerd, derde categorie
-  Niet geklasseerd





-  Oostelijke Tangent
-  Deelprojecten
-  Niet overstromingsgevoelig
-  Effectief overstromingsgevoelig
-  Mogelijk overstromingsgevoelig

Kaart° 13.a

www.geoviaanderen.be

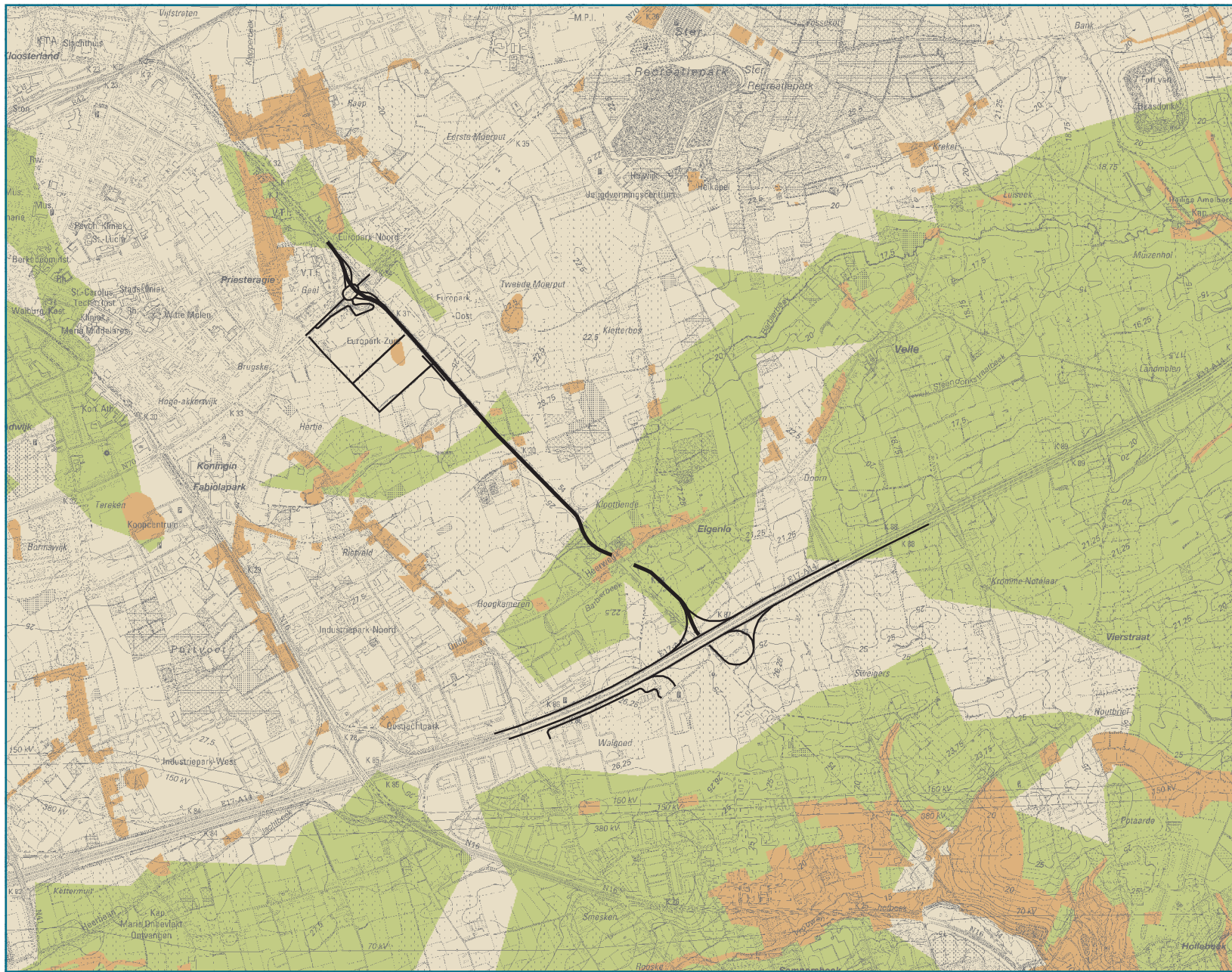








1:30.000

P:\Projecten\0042_Oostelijke_Tangent\GIS\Maps\Kennisgeving\20091217\0042_krt_014A_overstroming.mxd

Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden





-  Oostelijke Tangent
-  Deelprojecten
-  Geen informatie beschikbaar
-  Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
-  Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
-  Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

Kaart^o 13.b

www.geoviaanderen.be



1:30.000

P:\Projecten\0042_Oostelijke_Tangent\GIS\Maps\Kennisgeving\20091217\0042_krt_015A_grondwaterstroming.mxd

Watertoets - Grondwaterstromingsgevoelige gebieden





-  Oostelijke Tangent
-  Deelprojecten
-  Niet infiltratiegevoelig
-  Infiltratiegevoelig

Kaart° 13.c

www.geviaanderen.be



1:30.000

P:\Projecten\0042_Oostelijke_Tangent\GIS\Maps\Kennisgeving\20091217\0042_krt_016A_infiltratiegevoelig.mxd

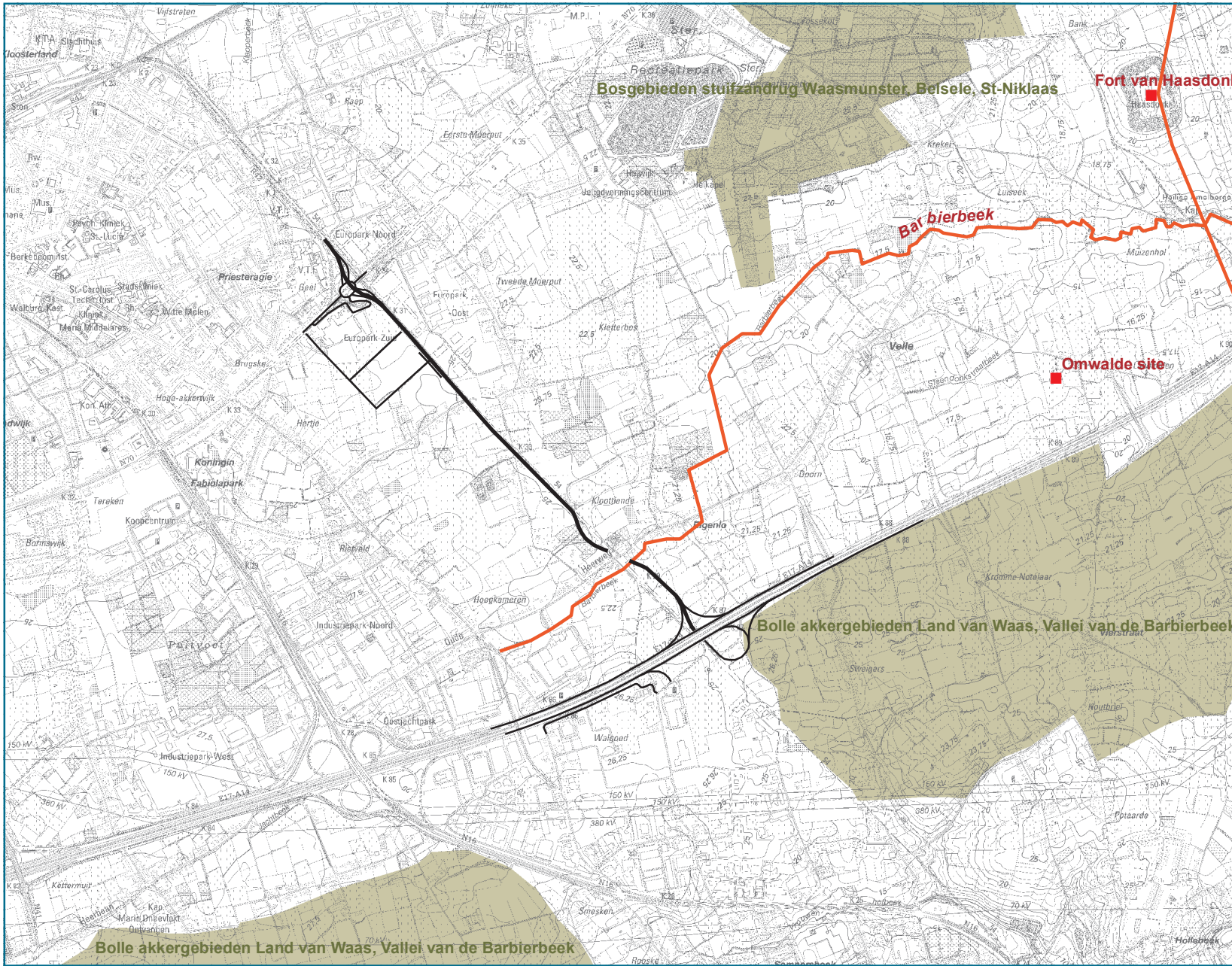
Watertoets - Infiltratiegevoelige gebieden





- Oostelijke Tangent
- Deelprojecten
- Biologische waardering**
- biologisch minder waardevol
- ▨ complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- ▩ complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- ▧ complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch waardevol
- ▦ complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch zeer waardevol





-  Oostelijke Tangent
-  Deelprojecten
-  Relictzone
-  Lijnrelict
-  Puntrelict



