

Besluit van de Vlaamse Regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas'

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.7. §7, gewijzigd bij het decreet van 18 november 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het RSV, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2013, artikel 8, §1, eerste lid;

Gelet op het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 november 1978 houdende de vaststelling van het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2007 houdende de definitieve vaststelling het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas';

Gelet op de beslissing van de dienst Milieueffectrapportagebeheer (dienst Mer) van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 10 oktober 2011 waarbij het plan-MER voor de 'Oostelijke tangent te Sint-Niklaas en Temse' werd goedgekeurd;

Gelet op het advies van de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 27 mei 2015 waarin wordt gesteld dat de opmaak van een veiligheidsrapport niet vereist is;

Gelet op de plenaire vergadering gehouden op 8 juli 2015 over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas', het verslag van de plenaire vergadering en de adviezen van de provincie Oost-Vlaanderen, Sint-Niklaas, Temse, De Lijn Oost-Vlaanderen, Sport Vlaanderen, Infrabel, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie - Afdeling Milieu, Natuur en Milieubeleid, Dienst MER, Dienst Veiligheidsrapportage en Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen - Dienst Land en Bodembescherming, het Agentschap voor Wegen en Verkeer, het Agentschap Landbouw en Visserij, Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling;

Gelet op het advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) van 26 augustus 2015;

Gelet op de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas' door de Vlaamse Regering op 4 december 2015;

Gelet op de aankondiging door de Vlaamse Regering van het openbaar onderzoek over het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas';

Gelet op het openbaar onderzoek, dat plaatsvond van 19 januari tot en met 18 maart 2016, op het in dat kader uitgebrachte adviezen van Temse, Sint-Niklaas en de provincie Oost-Vlaanderen, en op de 63 ingediende bezwaarschriften, waarvan er twee de vorm aannemen van een petitie die door verschillende personen werd onderschreven;

Gelet op de beslissing van de dienst MER van 26 mei 2016 houdende de goedkeuring van het ongewijzigd plan-MER, in toepassing van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan;

Gelet op het advies [nummer] van de Raad van State, gegeven op [datum], met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bepaalt dat, voor de ontsluiting van Sint-Niklaas naar het hoofdwegennet in een kamstructuur voorzien wordt die delen van de N41 (tussen de E17 en de N70 (Gentse Baan)) en de N16 (tussen de E17 en de N70 (Koningin Astridlaan)) als primaire weg van categorie II selecteert; dat de nieuw aan te leggen oostelijke tangent (nieuw deel van de R42) in het RSV als primaire weg van categorie II geselecteerd wordt; dat hierdoor de selectie van de N16 tussen de E17 en de N70 bijgesteld wordt naar secundaire weg van categorie III aangezien een deel van de functie van deze weg overgenomen wordt door de oostelijke (en westelijke) tangent; dat de selectie als primaire weg II betekent dat deze wegsegmenten een verzamelfunctie op Vlaams niveau hebben, alsook een verbindingsfunctie naar het hoofdwegennet; dat de inrichting van een primaire weg type II die van een autoweg is of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling;

Overwegende dat het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, definitief vastgesteld op 19 januari 2007 door de Vlaamse Regering, reeds een traject had voorzien voor de oostelijke tangent; dat dit traject heronderzocht werd, onder meer in een plan-MER; dat deze studies tot nieuwe inzichten hebben geleid, vooral ter hoogte van de E17; dat de voorziene zone voor infrastructuur niet meer toereikend was; dat de opmaak van een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan zich opdrong;

Overwegende dat, onder meer op basis van de uitgevoerde milieubeoordeling, naast de ruimte voor de verkeersinfrastructuur ook ruimte voorzien moet worden voor waterbuffering en vertraagde waterafvoer en voor geluidbuffering en landschappelijke inpassing; dat bij de opmaak van het GRUP een vertaling is gebeurd van de resultaten van het milieueffectenonderzoek en van de milderende maatregelen; dat de maatregelen waarvoor in het plan-MER is vermeld dat ze een vertaling moeten krijgen in het GRUP, zijn opgenomen in de verordenende bepalingen; dat dit onder meer betrekking heeft op waterbuffering en vertraagde afvoer, geluidswerende maatregelen en landschappelijke inpassing; dat hierover verdere toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota, waarbij concreet is aangegeven en

gemotiveerd welke maatregelen een vertaling behoeven in de verordenende bepalingen van het plan, hetzij in de stedenbouwkundige voorschriften, hetzij op het grafisch plan;

Overwegende dat de dienst Mer het plan-MER heeft goedgekeurd op 10 oktober 2011; dat de dienst Mer bij de goedkeuring heeft aangegeven dat het plan-MER de vereiste procedure volledig doorlopen heeft en alle decretaal bepaalde inhoudelijke en vormelijke elementen bevat waardoor het plan-MER voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming; dat het verloop van de doorlopen goedkeuringsprocedure is weergegeven in de toelichtingsnota; dat de toelichtingsnota een weergave bevat van de informatie die is opgenomen in het plan-MER met een focus op de maatregelen zoals die geformuleerd zijn in het plan-MER; dat de dienst Mer in toepassing van het decreet houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, beslist heeft op 26 mei 2016 dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen die gemaakt werden lopende het openbaar onderzoek over de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER geen redenen geven om het plan-MER niet ongewijzigd goed te keuren; dat de Vlaamse Regering met de vaststelling van het plan de conclusies van de dienst Mer over de milieueffectbeoordeling tot de hare maakt;

Overwegende dat de SARO opmerkingen formuleerde over de intekening van de zone voor infrastructuur, omdat de exacte locatie van de weginfrastructuur nog niet gekend is; dat het plan nu een zone voorziet waarbinnen het project gerealiseerd kan worden; dat er binnen deze zone nog ontwerp marge is; dat opgenomen is in de voorschriften voor de weginfrastructuur, dat delen van deze zone die uiteindelijk niet nodig zijn voor de weginfrastructuur ingericht en gebruikt kunnen worden volgens de naastliggende bestemming;

Overwegende dat de SARO diverse aanpassingen aan de toelichtingsnota die deel uitmaakte van het ruimtelijk uitvoeringsplan suggereerde, onder meer het herzien van de ruimtebalans; dat de toelichtingsnota op diverse punten werd herschreven;

Overwegende dat de SARO vroeg om de zones voor waterbuffering aan te duiden op kaart, omdat deze percelen geen ander gebruik meer zullen kennen; dat het plan hieraan werd aangepast; dat de percelen waarop waterbuffering of vertraagde waterafvoer voorzien wordt opgenomen worden in een specifieke bestemming; dat hierdoor de oppervlakte aan overdruk op het plan aanzienlijk wordt verminderd; dat de rechtszekerheid hierdoor zal toenemen; dat de zones met een overdruk voor landschappelijke inpassing en geluidbuffering daarnaast ook gebruikt zullen worden voor de ontsluiting van landbouwpercelen en verbindingen voor de zachte weggebruiker; dat de effectieve invulling van deze ruimte onderwerp uitmaakt van verdere projectstudies; dat de niet-ingenomen ruimte voorzien blijft voor de onderliggende bestemming;

Overwegende dat door het project verschillende bestaande verbindingen geknipt zullen worden; dat de omrijfactor voor alle verkeersgebruikers echter beperkt is;

Overwegende dat er geen onteigeningsplan gekoppeld wordt aan het ruimtelijk uitvoeringsplan; dat de Vlaamse administratie bevoegd voor de aanleg van de wegverbinding, het Agentschap Wegen en Verkeer, een onteigeningsplan kan opmaken gebaseerd op het definitieve project, passend binnen de contouren van het plan;

Overwegende dat de definitieve goedkeuring van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de opheffing inhoudt van het tracé van de oostelijke tangent zoals vastgesteld in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2007 houdende de definitieve

goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas';

Overwegende dat in uitvoering van het decreet Integraal Waterbeleid bij de opmaak van het plan een watertoets werd uitgevoerd; dat de watertoets werd opgenomen en geïntegreerd in het plan-MER; dat hierover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota; dat met het watersysteem rekening is gehouden bij de opmaak van het planvoorstel; dat dit tot uiting komt in het grafisch plan, onder meer in de waterbuffergebieden en ook in de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften; dat kan worden gesteld dat er door deze ingrepen geen noemenswaardige negatieve impact op het watersysteem te verwachten valt;

Overwegende dat de aankondiging van het openbaar onderzoek is gebeurd met toepassing van de bepalingen van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan; dat de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER, samen met het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas' werd onderworpen aan het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de ontsluiting van bedrijven in het gedrang komt omdat de bestaande ontsluitingen en de ruimte in gebruik door bedrijven opgenomen wordt binnen het GRUP; dat de werking van bedrijven hiermee gehypothekeerd kan worden of dat een eventuele ruimtelijke uitbreiding van het bedrijf niet langer mogelijk zal zijn; dat ook wordt opgemerkt dat de zone met overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur samenvalt met opritten en toegangen tot garages; dat de brandveiligheid van bepaalde bedrijven in het gedrang komt aangezien de bestaande brandwegen omhet bedrijf heen kunnen ingenomen worden; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de ruimte die bestemd wordt voor de weginfrastructuur zo beperkt mogelijk is gehouden; dat bij het aanduiden van de stroken voor weginfrastructuur en de zone voor landschappelijke en visuele inpassing maximaal rekening is gehouden met bestaande bedrijven, woningen, constructies en verhardingen; dat de aanduiding van beide zones niet kan beperkt worden zonder de mogelijkheden voor de realisatie van de beoogde oostelijke tangent en de bijbehorende aanhorigheden en omgevingsaanleg in het gedrang te brengen; dat bovendien in de stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgelegd dat bij de aanleg van weg, de aanhorigheden en de omgevingsaanleg, met inbegrip van tijdelijk gebruik, de ruimte-inname zo veel mogelijk moet worden beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen en dat voor het ongebruikte gedeelte van de zone voor weginfrastructuur, na aanleg van de weginfrastructuur, de voorschriften van de naastliggende bestemming van toepassing zijn; dat na de effectieve aanleg van de oostelijke tangent delen van de voor de infrastructuur voorziene gebieden een gebruik voor bedrijven of andere activiteiten kunnen behouden; dat in een aantal gevallen de ruimtelijke uitbreiding van bedrijven niet mogelijk is omwille van de regelgeving inzake autosnelwegen die voorziet in een bouwvrije strook langs de autosnelwegen; dat ter hoogte van een beperkt aantal bedrijven ter hoogte van Europark Zuid in het ontwerp is geopteerd om grens van het gebied voor weginfrastructuur te situeren op de voorgevellijn van deze bedrijven; dat daardoor inderdaad het functioneren van deze bedrijven in het gedrang zou kunnen komen door de inname van bedrijfsterrein, parkeerplaatsen, ontsluitingsmogelijkheden en omwille van brandveiligheid; dat blijkt dat op die plaats de grens van het gebied voor infrastructuur met vier meter wordt verschoven zodat de veiligheid, toegankelijkheid en het functioneren van deze bedrijven gegarandeerd blijft zonder de aanleg van de oostelijke tangent in het gedrang

te brengen; dat voor de overige bedrijven inderdaad in sommige gevallen bedrijfsterrein en bestaande parkeer- en ontsluitingsmogelijkheden worden ingenomen zonder evenwel de ontsluiting van deze bedrijven onmogelijk te maken of de toegankelijkheid voor de brandweer in het gedrang te brengen; dat over de ontsluitingsmogelijkheden en de bereikbaarheid van de bedrijven nadere toelichting wordt gegeven in de toelichtingsnota; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen voor het overige derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan, met uitzondering van de zonegrens ter hoogte van Europark Zuid;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de huidige plancontour te ruim is; dat niet zeker is of deze integraal zal gebruikt worden of nodig is voor de aanleg van de oostelijke tangent, de ventwegen, de knooppunten en alle aanhorigheden zoals fietspaden, geluids-, water- en groenbuffers en dergelijke meer; dat in de plan-MER geen exacte contour wordt onderzocht of dat geen alternatieven met minder grondinname zijn bekeken; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de ruimte die bestemd wordt voor de weginfrastructuur zo beperkt mogelijk is gehouden; dat de doelstelling van het plan er in bestaat om de aanleg van de oostelijke tangent mogelijk te maken; dat de ingetekende zones derhalve de nodige ruimte moeten omvatten om te garanderen dat de aanleg van deze infrastructuur, met aanhorigheden en de vereiste omgevingsaanleg met groenvoorziening en mogelijk wordt gemaakt; dat de aanduiding voor infrastructuur in het ontwerpplan uitgaat van het zogenaamde referentie-ontwerp en dat dit referentie-ontwerp noodzakelijkerwijze bepaalde marges hanteert om de latere aanleg van de oostelijke tangent binnen de voorziene ruimte mogelijk te maken; dat hierover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota en dat de startnota, waarin toelichting wordt gegeven bij de ontwerpkeuzes voor het referentieontwerp, opgenomen is als afzonderlijke bijlage; dat in zekere zin dus kan worden ingestemd met deze bezwaren, opmerkingen en adviezen waar zij stellen dat de ruimte die bestemd wordt voor infrastructuur ruimer is dan strikt noodzakelijk; dat uit het bovenstaande evenwel blijkt dat zones voor infrastructuur niet kunnen worden verkleind zonder de aanleg van de oostelijke tangent en derhalve de doelstelling van voorliggend plan in het gedrang te brengen; dat in de stedenbouwkundige voorschriften evenwel voorzien is in de mogelijkheid dat op sommige plaatsen bij de effectieve realisatie zou kunnen blijken dat niet alle bestemde ruimte moet ingenomen worden door de oostelijke tangent; dat enerzijds is opgelegd dat de ruimte-inname bij de aanleg zo veel mogelijk moet worden beperkt de zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen en dat anderzijds is voorzien dat het ongebruikte gedeelte van de zone voor weginfrastructuur, na aanleg van de weginfrastructuur, de voorschriften van de naastliggende bestemming van toepassing zijn; dat het plan derhalve zo is opgevat dat na de effectieve aanleg van de oostelijke tangent delen van de voor de infrastructuur voorziene gebieden een gebruik voor bedrijven of andere activiteiten kunnen behouden; dat wat de alternatieven in het plan-MER betreft, de dienst-MER hierover oordeelde dat op planniveau de effecten niet onderscheidend van elkaar zouden zijn; dat ook uit het bovenstaande blijkt dat, voor zover hier sprake zou zijn van alternatieven, het hier gaat om uitvoeringsalternatieven, die inderdaad niet onderscheidend zijn op planniveau; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen bedenkingen worden geformuleerd bij de gekozen kruispuntoplossing voor de aansluiting E17 – oostelijke tangent en op de ontsluiting van de bedrijvenzone TTS; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de voorkeursoplossing, klaverblad met eenzijdige ontsluiting bedrijvenzone TTS, gekozen is omwille van de vlottere verkeersdoorstroming en meer directe aansluiting van de oostelijke tangent op de E17, omwille van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid door het beperken van het aantal verkeersrelaties op het klaverblad, en omwille van de potenties voor waterberging en landschappelijke inpassing; dat geopteerd is voor de uitbouw van de parallelstructuur aan de E17 met twee rijstroken in elke richting uit oogpunt van de verkeersafwikkeling; dat hierdoor de bedrijvenzone TTS een

bijkomende en rechtstreekse toegang heeft vanaf de parallelstructuur van de E17 komend vanuit de richting van Gent via een nieuw knooppunt op de Laagstraat; dat dit knooppunt de vorm aanneemt van een T-kruispunt, dat uit de as is gelegd van het bedrijf Becton Dickinson omwille van verkeersplanologische redenen; dat dankzij deze directere relatie het bestemmingsverkeer voor TTS vanuit de richting Gent geen gebruik meer hoeft te maken van de N16 en het huidige overbelaste kruispunt met de Hoogkamerstraat, hetgeen een sterk positief effect is; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen betrekking hebben op de concrete realisatie van de oostelijke tangent op het terrein, waarbij aspecten aan bod komen die niet tot de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan behoren, die niet tot de bevoegdheidssfeer van de ruimtelijke ordening behoren omdat ze betrekking hebben op de ontwerp- en uitvoeringsmodaliteiten van de wegenis, of omdat ze zich situeren op het schaal- en detailniveau van de concrete uitvoeringsplannen of onder sectorale regelgeving vallen, zoals bijvoorbeeld de aanpassing van bestaande brugconstructies, de inrichting van keerpunten aan de geknipte Dam- en Galgstraat en bijhorende signalisatie, de inrichting van parkeerzones op openbaar domein, verkeersrichtingen, een allesomvattend mobiliteitsplan, de timing van de werken, de inrichting van fietstunnels met het oog op veiligheid, verlichting, materiaalgebruik, bochtstralen en hellingsgraden van fietspaden, het doortrekken van de fietsrelatie N70 – Eigenlostraat tot Temse, vergoedingen, betrokkenheid bij het verdere proces en diefstalpreventie; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het GRUP, maar aan bod zullen komen hetzij bij de opmaak van de concrete uitvoeringsplannen en de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, hetzij in het rechtstreeks overleg met eigenaars en gebruikers in de aanlegfase zelf;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op de verwachte toename van het verkeer op de lokale wegen zoals Eigenlostraat, De Cauwerstraat, Passtraat en andere, hetgeen de verkeersonveilige situaties die er reeds bestaan zou versterken; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat een heraanleg van deze wegen of het nemen van flankerende maatregelen zich inderdaad opdringt; dat de wijziging van de lokale verkeersstromen in het plan-MER werden bekeken; dat een verhoging van de verkeersstromen in de Eigenlostraat inderdaad in de lijn van de verwachtingen ligt; dat voor het geheel van de oostelijke tangent de globale evolutie van de mobiliteitseffecten evenwel positief wordt beoordeeld in het plan-MER; dat een heraanleg van de Eigenlostraat wordt voorzien door de gemeente Temse en de stad Sint-Niklaas na aanleg van de oostelijke tangent; dat de herinrichting en heraanleg van lokale wegen mogelijk zijn op basis van de huidige bestemmingen en op basis van de mogelijkheden die de VCRO voorziet voor de vergunning van dergelijke werken van algemeen belang zodat daarvoor geen bestemmingswijziging vereist is; dat de herinrichting en heraanleg van lokale wegen in functie van verkeersveiligheid echter niet het voorwerp zijn van het voorliggend plan; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de ontsluitingsstructuur van Europark-Zuid en meer bepaald de aantakking op de oostelijke tangent; dat daarbij bezorgdheid wordt geuit over een eventuele ontsluitingsweg achter de woningen aan de Damstraat met hinder voor de bewoners; dat daarvoor alternatieve aansluitingsmogelijkheden worden omschreven; dat in de bezwaren, opmerkingen en adviezen de conclusie van het plan-MER dat de bereikbaarheid niet verslecht, wordt betwist; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de aansluiting van Europark-Zuid op de oostelijke tangent zal verlopen via een nieuw te realiseren ontsluitingsweg achter de woningen aan de Damstraat; dat het correct is dat de situering van deze weg beperkt verschoven is ten opzichte van het in het plan-MER onderzochte scenario,

voornamelijk om de werking van de aanpalende bedrijven niet te hinderen; dat alternatieve ontsluitingen niet onderzocht zijn in het plan-MER omdat de dienst Mer van oordeel was dat de grootte van de milieueffecten van elk van deze alternatieven niet onderscheidend zou zijn om dit te onderzoeken op planniveau; dat de interne ontsluiting van het bedrijventerrein bovendien niet het voorwerp was van het plan-MER; dat in het plan-MER wel de globale bereikbaarheid van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet is beschreven, overeenkomstig het doel van de oostelijke tangent; dat in het plan-MER tot de conclusie wordt gekomen dat een aansluiting op de E17 via de realisatie van de oostelijke tangent een betere oplossing is dan de bestaande toestand; dat er in een brede zone voor landschappelijke en visuele inpassing is voorzien om eventuele hinder van zowel de wegenis als het industrieterrein naar de woningen aan de Damstraat te beperken; dat binnen deze zone een grondwal zal worden gerealiseerd; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan de ontsluiting van enkele garagebedrijven onmogelijk maakt ter hoogte van Europark-Zuid; dat wordt aangegeven dat meer dan één ontsluiting nodig is voor het daar gesitueerde aantal bedrijven; dat in het plan-MER de bereikbaarheid van de garages niet onderzocht zou zijn; dat de breedte van de voorziene zone voor wegeninfrastructuur een belangrijke impact heeft op het functioneren van de garages; dat volgens de bezwaren, opmerkingen en adviezen het plan maatregelen moet kunnen opleggen die de garantie bieden dat een door het plan veroorzaakt probleem ook daadwerkelijk wordt opgelost; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voor de interne ontsluiting van dit bedrijventerrein geopteerd is om het principe van de huidige kamstructuur over te nemen en aan sluiten op het knooppunt langsheen de oostelijke tangent en op de N70; dat de inrichting van de oostelijke tangent als een primaire weg type II, ook vanuit verkeersplanologisch oogpunt, inhoudt dat het aantal knooppunten beperkt dient te worden en dat erfontsluitingen vermeden moeten worden; dat het voorzien van één aansluiting van het bedrijventerrein op een primaire weg een verkeerskundig uitgangspunt is van het RSV en de doorstroming en verkeersveiligheid bevordert; dat binnen het gebied voor wegeninfrastructuur voldoende ruimte is voorzien voor de realisatie van parallelwegen voor zover nodig voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein volgens het principe van de kamstructuur, en voor een langzaam verkeersverbinding en desgevallend – waar het gebied voor wegeninfrastructuur tot tegen de gevel van het bedrijfsgebouw komt en het probleem zich stelt – laad- en losruimte; dat dit bedrijventerrein echter geen deel uitmaakt van huidig RUP en aldus ook de verdere interne wegenis ervan niet geregeld wordt via voorliggend GRUP; dat in de toelichtingsnota is verduidelijkt op welke manier de ontsluiting zal verlopen; dat door het ontbreken van een parallelstructuur ter hoogte van de Ford/Mazda-garage de showroom en de werkplaats niet meer langsheen de huidige toerit bereikbaar zijn; dat evenwel alternatieve ontsluitingen mogelijk zijn, hetgeen in de toelichtingsnota bij het GRUP eveneens verduidelijkt is; dat het verordenend grafisch plan aangepast is, in die zin dat het gebied voor wegeninfrastructuur ter hoogte van de garages beperkter is geworden zodat de zone niet langer tot tegen de gevel komt maar er 4 meter afstand van houdt; dat hiermee de nodige ruimte voor circulatie en parkeren wordt gecreëerd; dat bovendien in de voor de Mercatorknoop gereserveerde zone ruimte is voor het aanleggen van een laad- en loszone voor de garages; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve een aanpassing aan het grafisch plan is gebeurd ter hoogte van de garagebedrijven in Europark Zuid, maar dat voor het overige de opmerkingen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen worden gesteld bij de uitvoeringswijze van het complex N70-oostelijke tangent; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat gekozen is voor de 'Mercatorknoop' als knooppuntoplossing omwille van de betere en meer directe ontsluiting van Europark-Zuid, en omdat die het grootst aantal verkeersrelaties heeft, op ruimtelijk vlak de poortfunctie kan

vervullen en meer landschappelijke kwaliteiten heeft; dat het plan de vereiste ruimte voorziet om de realisatie van de Mercatorknoop mogelijk te maken; dat de verdere verfijning van deze kruispuntoplossing één van de aspecten is waarvoor binnen voorliggend plan ontwerp marge is gelaten; dat dergelijke aspecten, waaronder de exacte grondinname en de juiste uitvoering van het knooppunt, met andere woorden op projectniveau, onder meer in het project-MER, op het vereiste detailniveau onderzocht zullen worden op basis van een concreet uitvoerbaar wegontwerp; dat de inrichting van de oostelijke tangent als poortfunctie tot de stad eveneens mogelijk is binnen de contouren van het GRUP en onderzocht zal worden in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag van de wegenis of nadien in een afzonderlijke vergunningsaanvraag; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen worden gesteld bij het doel van de oostelijke tangent; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld over het doel van de oostelijke tangent toelichting is gegeven in de toelichtingsnota; dat de aanleg van de oostelijke tangent kadert in de doelstelling van het vervolledigen van de ring van Sint-Niklaas, hetgeen ervoor moet zorgen dat de huidige verkeersdruk langsheen de N16 en binnen het centrumgebied van Sint-Niklaas ten gevolge van het doorgaand verkeer, met als herkomst/bestemming het gebied gelegen ten noorden van Sint-Niklaas, verdwijnt; dat het uitgangspunt bij het ontwerp van de oostelijke tangent het bekomen is van een vlotte verkeersrelatie tussen de E17 en de oostelijke tangent; dat daarnaast de relatie tussen de oostelijke tangent en de R42 richting stationsomgeving Sint-Niklaas dient te primeren op de verkeersrelatie tussen de N70 en de oostelijke tangent; dat niettegenstaande de N70 ondergeschikt dient te zijn aan de oostelijke tangent/R42, het belang van een vlotte aansluiting met de N70 kant Beveren niet verloren mag gaan; dat als meerwaarde en opportuniteit een ontsluiting van de bedrijvenszone TTS ter hoogte van de E17 en een ontsluiting van Europark-zuid voorzien zijn; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op het behoud van andere op- en afritcomplexen op de E17; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voorliggend GRUP als doel heeft om de realisatie van de oostelijke tangent in Sint-Niklaas en Temse mogelijk te maken; dat met voorliggend GRUP evenwel geen uitspraak wordt gedaan over de volledige E17 of delen ervan; dat enkel die delen van de E17 in het plan zijn opgenomen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van de oostelijke tangent en voor de aansluiting van de oostelijke tangent op de E17 als onderdeel van de zogenaamde kamstructuur ter hoogte van Sint-Niklaas met een westelijke en een oostelijke tangent; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen worden gesteld bij de uitvoeringswijze van de oostelijke tangent, met onder meer de breedte en de bochtstralen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat deze gebaseerd zijn op de geldende ontwerprichtlijnen waarbij de dimensionering van het wegprofiel is afgestemd op de categorisering en het snelheidsregime van de weg en dat rekening is gehouden met de bochtstralen in functie van het snelheidsregime; dat binnen de voorziene zone voor weginfrastructuur nog enige ontwerp marge is voor een verdere verfijning en detaillering van het infrastructuurontwerp op detailniveau; dat over de technische aspecten, de dimensionering en het wegprofiel toelichting is gegeven in de startnota die als bijlage is opgenomen bij het plan; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op mogelijke hinder ten gevolge van de tunnel ter hoogte van Eigenlo en specifiek aan de tunnelmonden, meer bepaald de vrees voor de stabiliteit van de gebouwen en de vrees voor

geluidshinder; dat om de hinder te beperken wordt voorgesteld om een onderzoek te doen naar de lengte en positie van de tunnel en de noordelijke tunnelmond te verschuiven, weg van de woningen; dat in een dergelijke oplossing het fietspad boven de tunnel zou kunnen aangelegd worden tot voorbij de tuinen; dat een ander voorstel het verschuiven van de tunnel richting de spoorweg betreft; dat daarnaast gevraagd wordt om de tunnel overeenkomstig de aanduiding op het verordenend grafisch plan, breder te maken dan de voorziene breedte van veertien meter in de startnota; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen dat de ligging en de lengte van de tunnel bepaald zijn op basis van technische vereisten zoals bochtstralen, vereist om de aansluiting met de E17 mogelijk te maken; dat de lengte van de tunnel zo beperkt mogelijk is gehouden omwille van de complexiteit, de kostprijs en de veiligheid; dat gekozen is voor een aanleg met twee kokers, met het oog op de stabiliteit, veiligheid en de mogelijkheid van natuurlijke ventilatie; dat mede gelet op de beperkte lengte van de tunnel de toename van fijn stof beperkt blijft; dat de problematiek van luchtverontreiniging bovendien in het plan-MER is onderzocht; dat bovendien uit het plan-MER blijkt dat ter hoogte van tunnelmonden geen geluidshinder te verwachten valt en geen specifieke geluidsmaatregelen vereist zijn omdat de oostelijke tangent ter hoogte van de tunnelmonden reeds verdiept gelegen is ten opzichte van het maaiveld; dat in de stedenbouwkundige voorschriften bovendien specifieke geluidswerende maatregelen worden verplicht volgens de geldende milieukwaliteitsnormen en dit ter hoogte van de Damstraat, Galgstraat en de tunnelmonden; dat de te nemen maatregelen die betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en de concrete inrichting van de weg zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning; dat deze aanvraag zal vergezeld zijn van een project-MER waarin deze maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden; dat in de vergunning zelf -voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken- concrete randvoorwaarden voor de uitvoering zullen worden vastgelegd conform het project-MER; dat het garanderen van de stabiliteit van woningen in eerste instantie behoort tot de concrete uitvoering van de werken, hetgeen niet het voorwerp is van voorliggend plan; dat niettemin in het plan-MER reeds is ingegaan op de stabiliteit van de woningen ten gevolge van de trillingen door de aanleg van de tunnel; dat het tot de gebruikelijke praktijk bij de realisatie behoort om maatregelen als de opmaak van een plaatsbeschrijving voor aanvang van de werken met opvolging/monitoring op te leggen; dat wat betreft de breedte van de tunnel een voldoende ruime breedte is voorzien voor de aanleg van de tunnel; dat binnen de voorziene zone voor weginfrastructuur nog enige ontwerp marge is voor een verdere verfijning en detaillering van het infrastructuurontwerp op detailniveau; dat over de technische aspecten, de dimensionering en het wegprofiel toelichting is gegeven in de startnota die als bijlage is opgenomen bij het plan; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt voorgesteld om een deel van het traject van de oostelijke Tangent te voorzien van een overkapping, meer bepaald het deel dat vlakbij de bewoning gesitueerd ligt; dat wordt gesteld dat dit met dunwandige overspanningen mogelijk is aangezien er geen verkeer over wordt geleid, hetgeen de meerkost van deze overkapping beperkt; dat wordt ingegaan op de voordelen naar het beperken van hinder van deze uitvoeringswijze; dat wordt voorgesteld om de grote oppervlakte die de overkapping ontsluit kan gerecupereerd worden via een installatie van zonnepanelen op deze locatie; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de stedenbouwkundige voorschriften een gedeeltelijke overkapping van de oostelijke tangent met een nivellering van het plafond van de tunnel op het maaiveld niet uitsluiten; dat de stedenbouwkundige voorschriften een zonnekrachtcentrale boven de nieuw voorgestelde overkapping niet uitsluit en dus voorzien in de mogelijkheid voor een initiatiefnemer om een voorstel te doen inzake de ruimtelijke inplanting, de juridische, technische en financiële haalbaarheid van een zonnekrachtcentrale alsook de impact op zijn omgeving; dat momenteel geen concreet project voorhanden is; dat deze bezwaren,

opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen de gevolgen van de knip van de Galgstraat betreffen, met onder meer de aan weerszijden van de oostelijke tangent gesitueerde Stoeterij, waarvan de bedrijfsactiviteiten uiteen getrokken zouden worden, en waarvoor alternatieve remediëring zoals een lichtengeregelde kruising of een tunnel wordt voorgesteld; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het ter hoogte van de Galgstraat technisch en praktisch niet mogelijk is om een gemotoriseerde, noch een niet-gemotoriseerde verkeersverbinding te realiseren zonder de leefbaarheid van de aanwezige woningen in het gedrang te brengen; dat geoordeeld is dat de omrijfactor die daardoor ontstaat niet van die aard is dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is; dat de stedenbouwkundige voorschriften toelaten om plaatselijk lokale wegen aan te leggen, waar haalbaar, om zo te voorzien in de veilige ontsluiting van woningen, bedrijven, landbouwpercelen of andere activiteiten; dat daarenboven in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat een ongelijkvloerse langzaamverkeersverbinding ter hoogte van de Damstraat moet gerealiseerd worden; dat met deze maatregelen de omrijfactor ten gevolge van de knip aan de Galgstraat op een aanvaardbaar niveau zit; dat bij de heraanleg van de Eigenlostraat de correcte signalisatie moet worden aangebracht om de veiligheid van de ruiters en andere weggebruikers te waarborgen; dat zowel verkeerskundige oplossingen als oplossingen op niveau van grondenruil als gevolg van een landbouwstudie op bedrijfsniveau, verder onderzocht kunnen worden, maar dat deze zich situeren op het niveau van concrete uitvoeringsplannen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de beschikbare ruimte achter de woningen in de Galgstraat ter hoogte van de noordelijke tunnelmond beperkt is en dat de aanleg van een fietspad langs dit stuk onwenselijk en overbodig is en zorgt voor een schending van de privacy en een verhoogd gevoel van onveiligheid; dat soortgelijke bedenkingen worden geformuleerd met betrekking tot het fietspad achter Eigenlo; dat alternatieven zoals het gebruik van de Galgstraat worden voorgesteld; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat in het algemeen het voorzien van een hoogwaardige fietsverbinding behoort tot de doelstellingen van het plan met het oog op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid; dat daartoe voor de volledige verbinding van Boudewijnlaan tot E17 en Laagstraat in Temse mogelijkheden voorzien zijn voor de realisatie van dergelijke fietsverbinding; dat de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor wegeninfrastructuur, artikel 2, en de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur, artikel 4, de aanleg van een fietspad mogelijk maken; dat dit algemene principe ook is toegepast voor het gebied tussen Galgstraat en Eigenlo; dat in dit gebied de beschikbare ruimte voor de aanleg van de oostelijke tangent, voor landschappelijke inpassing en voor een fietsverbinding inderdaad zeer beperkt is door de bestaande woningen; dat het vanuit de algemene doelstelling van het plan om te voorzien enerzijds in de nodige ruimte voor de realisatie van de oostelijke tangent en voor de realisatie van een hoogwaardige fietsverbinding niet aangewezen is om, voor delen van het plangebied geen specifieke mogelijkheden te voorzien voor een fietsverbinding; dat omwille van die doelstelling niet zonder meer kan uitgegaan worden van de mogelijkheden die de Galgstraat biedt als verbinding tussen Galgstraat en Eigenlo; dat omwille van de beperkte beschikbare ruimte een aangepast ontwerp zal moeten worden uitgewerkt waaruit zal blijken wat de meest geschikte manier is waarop de vooropgestelde doelstellingen, de realisatie van de oostelijke tangent en fietsverbinding in de praktijk worden gerealiseerd, rekening houdende met de aanwezigheid van woningen en de bepaling dat de ruimte-inname en de impact van de infrastructuur zo beperkt mogelijk moet blijven; dat het plan anderzijds het gebruik van de Galgstraat als lokale weg of als fietsverbinding niet onmogelijk maakt of verhindert; dat bovendien wordt gesteld dat de realisatie van de oostelijke tangent en een fietsverbinding inderdaad een impact kan hebben

op de woningen in de Galgstraat en de leef- en woonkwaliteit van deze bestaande woningen, met inbegrip van de privacy; dat in de stedenbouwkundige voorschriften, in algemene zin, voorwaarden bevatten die de impact op bestaande woningen en op de privacy zo veel als mogelijk beperken; dat deze stedenbouwkundige voorschriften bovendien moeten samen gelezen worden met de bepalingen in de VCRO die voor elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning kwaliteitseisen opleggen die garanderen dat rekening gehouden wordt met de impact van een nieuwe weg op de omgeving; dat die kwaliteitseisen derhalve garanderen dat privacyaspecten worden meegenomen in de beoordeling van aanvragen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen het knippen van de Damstraat en meer bepaald van de daar gesitueerde langzaamverkeersverbinding betreffen; dat door deze te knippen een belangrijke fietsroute tussen het Waasland Shopping Center en het provinciaal domein De Ster wordt verbroken en dat de wijk ten oosten van de oostelijke tangent volledig wordt afgescheiden van het stadscentrum; dat de in het plan-MER gehanteerde fietstellingen achterhaald zouden zijn; dat de knip de bewoners van de Damstraat aan weerszijden van de oostelijke tangent van elkaar scheidt waardoor deze niet meer op wandelafstand aan elkaars activiteiten kunnen deelnemen; dat de in het project uitgewerkte omleiding via de Mercatorknoop te lang is voor een zwakke weggebruiker en langs drukke en gevaarlijke wegen zonder voetpad verloopt; dat garanties worden gevraagd dat de negatieve impact op de zwakke weggebruiker wordt geminimaliseerd; dat in sommige bezwaren alternatieven worden geformuleerd voor het realiseren van een langzaamverkeersverbinding ter hoogte van de Damstraat, gaande van een al dan niet ongelijkvloerse oversteek ter hoogte van het lichtengeregeld kruispunt aan Europark-Zuid tot het toch realiseren van een brug of tunnel ter hoogte van de Damstraat; dat daarnaast gevraagd wordt om een kruising voor gemotoriseerd verkeer te behouden; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen het verordenend grafisch plan is aangepast en een verbinding voor langzaam verkeer is toegevoegd; dat in het bijhorende stedenbouwkundige voorschrift is verduidelijkt dat deze verbinding ongelijkvloers moet worden aangelegd; dat het GRUP derhalve een wijziging van de voorgenomen fietsinfrastructuur, met inbegrip van een eventuele bijkomende fietstunnel, niet hypothekeert en de aanleg van bijkomende fietsinfrastructuur ten allen tijde toelaat, zowel in het gebied voor wegeninfrastructuur als in de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur; dat buiten deze zones de aanleg van fietsinfrastructuur mogelijk is aangezien de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (artikel 4.4.7§2) voorziet dat handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, kunnen afwijken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften en dat het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening – 05/05/2010' aangeeft dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker wordt begrepen als een handeling met een beperkte ruimtelijke impact; dat het technisch en economisch niet haalbaar is om ook een ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer te voorzien en dat een gelijkvloerse kruising in strijd is met de inrichtingsprincipes uit het RSV voor een primaire weg type II; dat de omrijfactor die daardoor ontstaat niet van die aard is dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is; dat ook in het plan-MER is geoordeeld dat de omrijfactor voor gemotoriseerd verkeer geen nieuwe verbinding vereist; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen een langzaam verkeersverbinding werd toegevoegd ter hoogte van de Damstraat;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen de fietsinfrastructuur betreffen van de bedrijventerreinen Europark-Oost en -Zuid, meer bepaald het al dan niet onder een andere vorm behouden van de bestaande verbinding over de spoorlijn heen, over de aansluiting vanaf de Mercatorknoop via de N70, over de ligging van het fietspad ten

opzichte van de spoorlijn; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan gesteld worden dat voorzien is dat de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang voor fietsers en voetgangers tussen Europark-Zuid en Europark-Oost wordt gesupprimeerd en vervangen door een veilige en conflictvrije fietsrelatie in de Mercatorknoop; dat dit onderzocht is in het plan-MER, waar geconcludeerd is dat het aantal potentiële conflicten tussen voetgangers en fietsers en de trein verdwijnt, wat als een sterk positief effect is beoordeeld; dat verder is gesteld dat de impact op de verkeersleefbaarheid en de omrijfactor te verwaarlozen zijn; dat het fietspad langsheen de oostelijke tangent vrijliggend en afgeschermd wordt aangelegd, waardoor het aantal potentiële conflicten zeer beperkt is; dat er enkel ter hoogte van de ontsluitingsweg van Europark-Zuid een kruising is; dat het kruispunt evenwel wordt uitgerust met verkeerslichten waarin ook de dubbelrichtingsfietsoversteek wordt opgenomen; dat de fietsoversteek bijgevolg beveiligd is waardoor het effect op de verkeersveiligheid te verwaarlozen is; dat op die manier bovendien het bedrijventerrein eenvoudig en veilig toegankelijk is voor langzaam verkeer; dat in het plan de nodige ruimte is voorzien voor de aanleg van veilige en vrijliggende fietspaden; dat in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de langzaamverkeersinfrastructuur zodanig moet worden aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt gegarandeerd, hetgeen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal moeten worden aangetoond; dat daardoor niet uit te sluiten valt dat aanpassingen moeten worden doorgevoerd aan het omliggende fietsnetwerk; dat dergelijke aanpassingen mogelijk zijn op basis van de huidige bestemmingen en de VCRO en dat daarvoor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan niet vereist is; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen bijgevolg geen aanleiding geven tot wijzigingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de fietsverbinding Sint-Niklaas – Temse, al dan niet onder de vorm van een fietssnelweg; dat voorstellen worden geformuleerd over de vorm van dit fietspad, de breedte, het materiaalgebruik en de verlichting, over de kruising met de ondertunneling ter hoogte van Eigenlo en met de E17, over de exacte ligging ten opzichte van bijvoorbeeld de spoorweg en over de aansluiting op bestaande of nog te realiseren fietsinfrastructuur in de omgeving van de oostelijke tangent; dat de aanleg van een dubbel fietspad aan weerszijden van de oostelijke tangent wordt voorgesteld, desgevallend als fietssnelweg; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het plan de nodige ruimte is voorzien voor de aanleg van veilige en vrij liggende fietspaden; dat de realisatie van de oostelijke tangent met zijn fietsinfrastructuur de mogelijkheid biedt om een aanvullende noord-zuid relatie te realiseren voor voetgangers en fietsers; dat deze relatie na realisatie kan opgenomen worden als hoofdroute en fietspad over lange afstand binnen het Provinciale netwerk; dat de noord-zuid gerelateerde verplaatsingen tussen onder meer Temse, de bedrijventoneel TTS en Eigenlo in relatie tot Sint-Niklaas hiermee directer worden; dat binnen het plan-MER dit als een sterk positief effect is beoordeeld; dat aansluitend de fietsroute in relatie tot Temse verder kan worden uitgebouwd langsheen de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen op grondgebied van Temse, maar dat dit buiten de doelstelling en het plangebied van voorliggend plan valt; dat de aanleg van een fietspad zowel binnen de zone voor 'wegeninfrastructuur' (artikel 2) en de zone voor 'overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' (artikel 4) mogelijk is; dat de exacte ligging van het fietspad wordt bepaald in de concrete technische plannen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd; dat de aanleg van een eventueel dubbel fietspad langsheen de tangent betrekking heeft op ontwerp- en uitvoeringsmodaliteiten; dat deze zullen beoordeeld worden tijdens de procedure van de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning van de fietsinfrastructuur; dat ook buiten de in het GRUP geplande zones de aanleg van fietsinfrastructuur mogelijk is aangezien de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (artikel 4.4.7§2) voorziet dat handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, kunnen afwijken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften en dat het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede

lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening – 05/05/2010' aangeeft dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker wordt begrepen als een handeling met een beperkte impact; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen bijgevolg geen aanleiding geven tot wijzigingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de hellingsgraden van de fietspaden ter hoogte van de Mercatorknoop; dat in het plan-MER de effecten van de Mercatorknoop met de geplande fietsinfrastructuur zijn onderzocht; dat er is geoordeeld dat de vormgeving als rotonde met ongelijkvloerse fietsinfrastructuur potentiële conflictpunten tussen gemotoriseerd en fietsverkeer uitsluit, hetgeen een sterk positieve meerwaarde is ten opzichte van de huidige situatie; dat opmerkingen omtrent de hellingsgraad zich situeren op het schaal- en detailniveau van de concrete uitvoeringsplannen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het GRUP, maar aan bod zullen komen bij de opmaak van de concrete uitvoeringsplannen en de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de fietsinfrastructuur ter hoogte van de Eigenlostraat, met onder meer de vraag naar vrijliggende fietspaden aan de Eigenlostraat voor de veiligheid van fietsende schoolkinderen, het vermijden van gevaarlijke oversteekplaatsen met vrachtverkeer; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat ter hoogte van Eigenlostraat het dubbelrichtingsfietspad langsheen de oostelijke tangent aansluit op de bestaande infrastructuur; dat om de veiligheid van de fietser te verhogen een fietsoversteek is gepland waarbij de fietsers uit de voorrang worden gehouden; dat de fietsoversteek parallel aan de spoorlijn is voorzien maar zonder verkeerslichten, wat effectief potentiële conflictpunten inhoudt; dat in het plan-MER evenwel is geoordeeld dat het effect op de verkeersveiligheid hiervan gering negatief is; dat in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de langzaam verkeersinfrastructuur zodanig moet worden aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen; dat in de toelichtende kolom bij dit voorschrift is verduidelijkt dat het onder meer de situatie ter hoogte van de Eigenlostraat betreft; dat een heraanleg van de Eigenlostraat wordt voorzien door de gemeente Temse en de stad Sint-Niklaas na aanleg van de oostelijke tangent; dat deze heraanleg, hetzij als ongelijkvloerse kruising, hetzij als beveiligde kruising, gerealiseerd kan worden in overeenstemming met de huidige bestemming en met toepassing van de bepalingen van de VCRO en dus geen bestemmingswijziging vereist en niet het voorwerp van huidig plan vormt; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen bijgevolg geen aanleiding geven tot wijzigingen aan het plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen betrekking hebben op onteigening; dat meer bepaald gevraagd wordt naar volledige in plaats van gedeeltelijke onteigening, al dan niet in functie van de hinder, over de waardebepaling op basis van de waarde voor de aanleg van de infrastructuur, over de waardebepaling van tuinaanleg, bomen en planten en de noodzaak van het perceel voor de werking van het (landbouw-)bedrijf; dat er tevens wordt aangebracht dat de geplande infrastructuur een drastische waardevermindering betekent voor bepaalde percelen; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat verwervingen en desgevallend onteigeningen nodig zullen zijn voor de realisatie van de oostelijke tangent en bijhorende infrastructuur, zoals onder meer buffering en waterberging; dat voorliggend GRUP evenwel geen onteigeningsplan bevat vermits de opmaak ervan door de bevoegde administratie voorzien is na de vaststelling van het GRUP en op basis van verder uitgewerkte ontwerpplannen; dat het op deze manier mogelijk is om onteigening en verwervingen tot een minimum te beperken en het aantal betrokken eigenaars zo beperkt mogelijk te houden; dat het onteigeningsplan zal worden opgemaakt met de specifieke sectorale onteigeningswetgeving inzake de aanleg van infrastructuur als rechtsbasis en met het Agentschap Wegen en Verkeer als de

onteigenende instantie; dat deze onteigeningswetgeving voorziet in een passende vergoeding; dat daarnaast de VCRO en de pachtwetgeving voorzien in compenserende vergoedingen voor eigenaars en gebruikers; dat op het vlak van vergoeding van financiële schade als gevolg van onteigening er derhalve geen maatregelen moeten opgenomen worden in het GRUP vermits dit niet tot het voorwerp van voorliggend plan behoort; dat in de toelichtingsnota een toelichting is opgenomen over de wettelijke voorziene mogelijkheden voor de vergoeding van schade en waardevermindering als gevolg van de bestemmingswijzigingen in voorliggend plan; dat in de fase van realisatie op basis van de vigerende regelgeving de concrete schade en de corresponderende vergoeding zal worden bepaald; dat deze regelgeving voor eigenaars onder meer voorziet in de mogelijkheid om de overheid te verzoeken om over te gaan tot de aankoop van volledige percelen zodat waardevermindering door versnippering van eigendommen kan worden tegengegaan; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op het verlies van nuttige landbouwgrond door de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur en zone voor waterbeheer; dat gevraagd wordt naar snelle duidelijkheid over welke gronden al dan niet nog bruikbaar zullen zijn voor de landbouw, billijke vergoedingen conform de vruchtbare bodem en het effect op de landbouwuitbating, plan- of kapitaalschade en desgevallend onteigeningen van volledige percelen; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen akte wordt genomen van de vraag om zo snel als mogelijk duidelijkheid te geven over de effectieve inname van landbouwgronden en andere eigendommen en dat er verwezen wordt naar de decretaal bepaalde termijnen en procedures zoals bepaald in de VCRO en de milieuwetgeving op het vlak van vergunningen en de wetgeving over onteigening; dat deze regels en de geldende termijnen zullen moeten nageleefd worden bij de effectieve realisatie van de oostelijke tangent; dat bovendien wordt verwezen naar de toelichting die in bijlage IV van het voorliggend plan is opgenomen met het register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn; dat de termijnen en procedures voor deze regeling opgenomen is in de VCRO zodat op dit manier zo veel als mogelijk, duidelijkheid is gegeven aan de betrokken eigenaars en gebruikers over de geldende regels; dat, specifiek wat de overdruk voor landschappelijke inpassing betreft, in de stedenbouwkundige voorschriften de nodige garanties zijn opgenomen om de inname van landbouwgronden en andere eigendommen zo veel als mogelijk te beperken; dat eveneens bepaald is dat gronden die niet ingenomen worden voor infrastructuur, in gebruik blijven voor de onderliggende bestemming, wat in casu meestal de agrarische bestemming is; dat de aangeduide zone derhalve in elk geval geldt als de maximaal toegelaten inname; dat de vereiste grondinname derhalve in de aanvragen tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of omgevingsvergunning zal moeten gemotiveerd worden vanuit het principe om te grondinname te beperken en dat die motivering bij de beoordeling van de aanvraag zal onderzocht worden; dat het evenwel niet mogelijk is de overdruk in omvang te beperken zonder de doelstelling van het plan, de realisatie van de oostelijke tangent, in het gedrang te brengen; dat het plan derhalve de maximaal mogelijke duidelijkheid biedt aan de eigenaars in zake de inname van gronden; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen de omvang van de zones voor waterbeheer betreffen; dat in bepaalde bezwaren wordt gesteld dat de zone te omvangrijk is volgens de in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen oppervlakte- en volumebepalingen; dat anderzijds gesteld wordt dat de watertoets is opgemaakt uitgaande van andere en beperktere zones voor verharding dan in voorliggend GRUP zijn opgenomen; dat de exacte locatie van de zones te beperkt is onderbouwd en dat de impact van de ligging op onder meer landbouwgebruik en werking en uitbreidingsmogelijkheden van bedrijvigheid onvoldoende is onderzocht; dat gesteld wordt dat de geselecteerde locaties slecht gelegen

zijn om aan waterbeheersing te doen omwille van de hoogte van de gebieden en dat andere locaties worden voorgesteld, gaande van zones in de nabijheid van de Mercatorknoop, Eigenlo of van het E17-complex tot zones binnen de overspronggebieden in Temse tussen Schelde en heidebossen; dat anderzijds wordt ingegaan op de waterproblematiek van en ter hoogte van de Barbierbeek, met onder meer de huidige wateroverlast aan het bestaande bufferbekken aan de Barbierbeek en de vrees dat de voorziene wachtbekken bij overcapaciteit zullen overpompen naar de al overvolle Barbierbeek; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de aanleg van een nieuwe weg gepaard gaat met een ruimte-inname waarbinnen een groot deel van de oppervlakte verhard wordt; dat om de kans op toename van overstromingen en verdroging te minimaliseren maximaal gebufferd moet worden waar mogelijk infiltratie moet toegepast worden; dat bij de berekeningen in het plan-MER voor de Barbierbeek is uitgegaan van strengere buffer- en lozingsvoorwaarden dan de betreffende gewestelijke stedenbouwkundige verordening, met name een vereist buffervolume van 410 m³/ha en een maximaal lozingsdebiet van 5 l/s/ha; dat er bovendien vanuit is gegaan dat voor de bijkomende verharding geen rekening kan gehouden worden met het bestaande buffervolume, om maximaal het risico op wateroverlast te vermijden; dat uit het plan-MER is gebleken dat infiltratie voornamelijk mogelijk is langsheen het tracé, ten zuiden van de Damstraat, mits de langsgrachten die het water opvangen ondiep voorzien worden vermits het grondwater plaatselijk hoog kan staan; dat uit het plan-MER blijkt dat er nood is aan een zekere oppervlakte/volume aan buffercapaciteit en dat het daarin voorzien als een milderende maatregel uit het plan-MER voortvloeit; dat uit het plan-MER volgt dat de waterbuffering deels kan opgevangen worden in de onverharde, doorlatende zones ter hoogte van de knooppunten op de N70 en E17, onder de tunnel, in de restpercelen naast de wegeninfrastructuur en in langsgrachten en als uitbreiding van bestaande buffergrachten langs de E17; dat gelet op de bestaande waterproblematiek voor wat betreft het gedeelte van het plangebied dat afwatert naar de Barbierbeek en gelet op de bekommernissen van de waterloopbeheerder bijkomende zones voor waterbeheersing voorzien zijn in de onmiddellijke nabijheid van de tunnel; dat onder meer het water uit de lageregelegen delen van de oostelijke tangent en de tunnel zullen opgepompt worden naar deze zones, waar gezorgd kan worden voor infiltratie en vertraagde afvoer; dat voor de bijkomende verharding ten gevolge van de parallelwegen een laaggelegen gebied palend aan de parallelwegen is aangeduid voor waterbeheersing; dat deze zones een omvangrijke oppervlakte beslaan omwille van de hoge grondwaterstand en de daaruit voortvloeiende noodzaak van ondiepe bufferinfrastructuur; dat de zandgronden ten noorden van Eigenlo een grotere infiltratiecapaciteit hebben dan de zandleemgronden ten zuiden van Eigenlo, waardoor het plan-MER voorstelt om ondiepe bufferbekken te voorzien zodat de oppervlakte die beschikbaar is voor infiltratie ten opzichte van het buffervolume gemaximaliseerd wordt en zoveel als mogelijk infiltratie wordt bekomen; dat bovendien meer bufferruimte dan strikt noodzakelijk mogelijk is binnen de restpercelen van de zone voor wegeninfrastructuur, hetgeen kan bijdragen tot een verlaging van het lozingsdebiet per ha; dat door de beperkte beschikbare ruimte tussen de spoorweg en het bedrijventerrein Europark-Zuid geen grachten op deze plek mogelijk zijn en dus ook daar een collector moet worden aangelegd; dat in de toelichtingsnota verduidelijking is opgenomen over de maatregelen rond waterbeheersing; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen het vergroot risico op overstroming wordt beschreven door het doorsnijden van waterlopen en het vervangen door siphoneringspompen; dat in het plan-MER is gesteld dat de afwatering via grachten van west naar oost verzekerd moet blijven en dat de het doorbreken van de continuïteit van het grachtenstelsel moet hersteld worden; dat als milderende maatregel in het plan-MER is geformuleerd dat siphonering van grachten onder de weg door moet vermeden worden, door via aantakking op een langsgracht ervoor te zorgen 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 en dat het volume dat de bestaande grachten kunnen bergen hierbij

minstens behouden moet blijven; dat deze milderende maatregel is doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de interferentie tussen de realisatie van de oostelijke tangent en aanwezige of geplande rioleringsinfrastructuur; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat het gebruikelijk is dat bij de uitwerking van de projectnota in het kader van de aanleg van de oostelijke tangent Aquafin als beheerder betrokken wordt, zodat voldoende gegarandeerd is dat er geen ongewenste interferenties optreden; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve niet rechtstreeks betrekking hebben op het voorliggend plan en geen aanleiding geven tot aanpassingen;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de heraanleg van de Barbierbeek boven de tunnel technisch en economisch niet haalbaar zou zijn en dat de Barbierbeek ingekokerd zal worden; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in artikel drie van de stedenbouwkundige voorschriften is opgelegd dat de Barbierbeek moet worden hersteld op het tunneldak; dat de heraanleg als milderende maatregel uit het plan-MER naar voor is gekomen omwille van de kwaliteiten van de Barbierbeek; dat om die redenen is voorzien om de tunnel voldoende diep aan te leggen zodat de heraanleg van de Barbierbeek mogelijk wordt; dat er in de praktijk geen technische of praktische redenen zijn die dergelijke aanleg onmogelijk maken; dat de heraanleg van de Barbierbeek boven de tunnel wel een bijkomende financiële kost inhouden; dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen ook geen concrete elementen bevatten die aannemelijk maken dat de aanleg van de Barbierbeek boven de tunnel technisch niet mogelijk zou zijn of ingekokerd zou worden; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op het verlies van nuttige landbouwgrond en industriegebied door de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur en dat de mogelijkheden binnen deze overdrukzone te omvangrijk zijn voor de hoofdbestemming; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de overdrukzone 'voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' inderdaad wordt geplaatst bovenop de agrarische en industriële bestemming; dat de mogelijkheden binnen deze overdrukzone zijn bepaald op basis van het plan-MER en de daarin bepaalde milderende maatregelen; dat op basis van verder uitgewerkte ontwerpplannen zal blijken of en waar de onderliggende landbouwbestemming in het gedrang komt en verwerving zich opdringt; dat bovendien in de stedenbouwkundige voorschriften is bepaald dat de bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning de aanvraag moet aantonen dat de ruimte-inname voor de landschappelijke en functionele inpassing zoveel mogelijk is beperkt; dat in de fase van de realisatie de concrete schade en de corresponderende vergoeding zal worden bepaald op basis van de vigerende regelgeving; dat deze opmerkingen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen de vrees wordt geuit dat de geplande visuele buffering minder effectief zal zijn in de winter door bladval en dat er suggesties worden gegeven naar verhoogde diepteligging bij de tunnelpassage in functie van de effectiviteit van de buffer en het beperken van onteigeningen; dat in navolging van deze bezwaren, adviezen en opmerkingen in de stedenbouwkundige voorschriften is verduidelijkt dat de geëiste geluids- en visuele buffering en de kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur van die aard dient te zijn dat ze het hele jaar door effectief is;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt verwezen naar de noodzaak van boscompensatie; dat tevens wordt gevraagd om de nodige compensatie uit te voeren binnen Sint-Niklaas, al dan niet binnen de gebieden voor waterbeheer of andere restpercelen langsheen het tracé; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften is bepaald dat delen van percelen en overhoeken, die ontstaan bij de realisatie van de weg, maximaal moeten worden ingezet voor natuurontwikkeling of als buffer voor het verhogen van de woonkwaliteit; dat de verplichting tot effectieve boscompensatie is opgelegd in het bosdecreet, zodat werken en aanvragen derhalve in overeenstemming moeten zijn met de bepalingen van het bosdecreet; dat de plicht tot boscompensatie juridisch-technisch deel uitmaakt van de procedure van de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning; dat bij het indienen van aanvragen voor de realisatie van de oostelijke tangent en aanhorigheden en bijbehorende werken, concreet en in detail zal moeten worden nagegaan of het noodzakelijk is dat een aantal bomen of bos zal moeten verdwijnen om de realisatie van de infrastructuur mogelijk te maken en dat bovendien concreet aangeduid zal worden op welke manier kan worden voldaan aan de voorwaarden zoals bepaald in het bosdecreet; dat er bovendien vanuit kan worden gegaan dat aanvragen voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van weginfrastructuur vergezeld zullen gaan van een project-MER; dat in dergelijk project-MER het rooien van bomen en bos en de bijbehorende boscompensatie aan bod zal komen en dat vanuit die beoordeling van milieueffecten randvoorwaarden en maatregelen kunnen worden geformuleerd; dat bij de opmaak van het voorliggend plan derhalve voldoende rekening is gehouden met de verplichting tot boscompensatie en de voorwaarden in het bosdecreet; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangegeven dat de verplaatsing van het pompstation voor ballonluchtvaart met de bijhorende ontsluiting, niet onderzocht zou zijn in het plan-MER, waardoor het goedgekeurde plan-MER niet het volledige GRUP bestrijkt; dat in de beslissing van de dienst MER van 26 mei 2016, houdende de goedkeuring van het ongewijzigd plan-MER, in toepassing van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens wordt vastgesteld dat het pompstation voor ballonluchtvaart met de bijhorende ontsluiting niet in het plan-MER voor de oostelijke tangent was opgenomen; dat het derhalve niet aangewezen is om het pompstation met de bijbehorende ontsluiting in het plan te behouden vermits de milieu-effecten ervan niet werden beoordeeld; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nutsvoorzieningen met de bijbehorende ontsluiting die in het ontwerpplan specifiek werden aangeduid voor een pompstation voor de ballonluchtvaart uit het definitieve plan worden geschrapt; dat het anderzijds aangewezen is om in het betrokken gebied de aanduidingen in functie van de buffering van de woningen in de Damstraat te behouden;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gewezen op het risico op lichtvervuiling door de geplande verlichting van de oostelijke tangent; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is om een weginfrastructuur zoals de oostelijke tangent te kunnen verlichten; dat de effecten van het verlichten van de oostelijke tangent werden beoordeeld in het plan-MER; dat in het plan-MER maatregelen zijn opgelegd om de mogelijke effecten van die verlichting te milderen; dat in overeenstemming met het plan-MER, in de stedenbouwkundige voorschriften is bepaald dat de verlichting van de weginfrastructuur zodanig dient aangelegd dat lichtverstrooiing en lichthinder tot een minimum wordt beperkt; dat deze bezwaren, adviezen en opmerkingen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen een lokale verslechtering van luchtkwaliteit wordt verwacht na aanleg van de oostelijke tangent; dat wordt verwezen naar de verhoging van fijn stof en de overschrijding van dagnormen in de Galg- en Eigenlostraat en bij de tunnelmonden; dat meer specifieke maatregelen worden gevraagd ter mildering van deze gezondheidseffecten, waarbij onder meer wordt gesproken over groenbuffering en schermen, vormen van overkappingen, materiaalgebruik en afzuigingsinstallaties bij de tunnel; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de effecten op luchtkwaliteit zijn beoordeeld in het plan-MER; dat verschillende emissies zijn berekend, evenals de impact ervan op de lokale luchtkwaliteit; dat voor fijn stof een opsplitsing is gemaakt tussen uitlaat en niet-uitlaat-emissies; dat specifiek voor de tunnelmonden vermeerderingsfactoren zijn toegepast op de verkeersintensiteit; dat de resultaten werden getoetst aan de bestaande normen en richtwaarden inzake omgevingslucht; dat uit het plan-MER blijkt dat er overschrijdingen te verwachten zijn van de daggrenswaarden voor PM10 op vier plaatsen, Prins Alexanderlaan en de Houten Schoen, ten opzichte van twee overschrijdingen van de daggrenswaarden in het nulalternatief; dat in het plan-MER milderende maatregelen zijn geformuleerd om de effecten tijdens de aanlegfase te milderen, zoals goed vakmanschap, gebruik van een specifiek machinepark en het natspuiten van opslagmaterialen; dat eveneens maatregelen werden geformuleerd met betrekking tot de exploitatiefase, met onder meer de aanbeveling om de rijsnelheid zo constant mogelijk te houden, lokaal zwaar verkeer om te leiden en de verkeersvolumes zo veel als mogelijk te reduceren; dat laatstgenoemde maatregelen in praktijk moeten worden gebracht via het verkeersbeleid en niet tot de inhoud van het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan behoren; dat het voorliggende plan het nemen van dergelijke verkeersmaatregelen op geen enkele manier verhindert of bemoeilijkt; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de aanleg van een geluidsmuur niet noodzakelijk is omwille van het reeds bestaande achtergrondgeluid door trein of de E17; dat zodoende kosten zouden kunnen worden bespaard en onteigeningen van tuinen; dat vrije ruimte kan beplant worden om zodoende het fijn stof te milderen; dat gevraagd wordt om de geluidsmuren te verplaatsen om opritten te kunnen behouden; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de geluidseffecten van de oostelijke tangent werden beoordeeld in het plan-MER; dat in het plan-MER maatregelen zijn opgelegd om de mogelijke geluidseffecten te milderen; dat daarbij rekening is gehouden met bestaande geluidsbronnen en achtergrondgeluid veroorzaakt door andere geluidsbronnen; dat het vermijden en beperken van geluidshinder als verplichting is opgelegd in de milieuwetgeving; dat in overeenstemming met het plan-MER, in de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen zijn opgenomen op het vlak van geluidbuffering en geluidsmuren met het oog op het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen; dat het plan derhalve voorziet in maatregelen voor het bereiken van de milieukwaliteitsnormen en de nodige ruimte vastlegt om deze geluidswerende maatregelen te kunnen realiseren; dat bovendien in de stedenbouwkundige voorschriften is opgelegd dat de ruimte-inname voor de realisatie van de oostelijke tangent zo veel als mogelijk moet worden beperkt; dat deze voorwaarde geldt voor het geheel van de weg en dus ook voor alle aanhorigheden zoals geluidsschermen; dat ondanks die strikte bepalingen niet kan worden uitgesloten dat de inname van tuinen, al dan niet na onteigening, noodzakelijk is voor een kwaliteitsvolle aanleg van de oostelijke tangent maar dat het plan garanties bevat dat de ruimte-inname tot een minimum zal worden beperkt; dat er vanuit dezelfde afweging vanuit kan worden gegaan dat de onteigening, hoewel die geen deel uitmaakt van voorliggend plan, van eigendommen tot een minimum zal worden beperkt; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gepleit voor een bijkomende nauwkeurige geluidstudie in het verleden en de toekomst en opgemerkt wordt dat de geluidstudie in het plan-MER niet ten gronde is gebeurd, dat een verkeerde methodiek is gebruikt of dat de geluidshinder door treinen niet in beeld is gebracht; dat gevraagd wordt om de geluidsimpact op de receptor natuur eveneens te onderzoeken; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld in de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet wordt betwist dat het plan-MER een onderzoek bevat naar de geluidseffecten; dat op basis van dit onderzoek maatregelen zijn geformuleerd, die een vertaling hebben gekregen in de verordenende delen van het plan; dat de beoordeling van de geluidseffecten is gebeurd in overeenstemming met de door de dienst Mer geformuleerde richtlijnen ter zake; dat alle relevante geluidskaarten in het plan-MER zijn opgenomen; dat het huidige geluidsklimaat bij de opmaak van het plan-MER in 2010 via geluidsmetingen in beeld is gebracht; dat aan de hand van deze metingen de binnen de plan-MER gebruikte modellen zijn gekalibreerd; dat het niet de bedoeling van het plan-MER was om de effecten van aanpassingen in het verleden aan de E17 te onderzoeken; dat bovendien de cumulatieve verstoring op de receptor natuur is onderzocht, maar dat is geoordeeld dat er geen significante verstoringseffecten zullen zijn; dat de dienst Mer bij de goedkeuring van het plan-MER heeft geoordeeld dat de geluidseffecten voldoende in beeld zijn gebracht en dat de voorspelde geluidsniveaus in het plan-MER voldoende cartografisch gepresenteerd zijn; dat de dienst MER in haar beslissing van 26 mei 2016, houdende de goedkeuring van het ongewijzigd plan-MER, in toepassing van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens een uitspraak doet over dit onderwerp en concludeert dat de geluidseffecten voldoende zijn onderzocht, zodat er geen reden is om een bijkomende geluidstudie uit te voeren om het voorliggend plan goed te kunnen keuren; dat de geluidseffecten voldoende gekend zijn en dat ter zake concrete maatregelen zijn opgenomen in het voorliggend plan; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op de te verwachten geluidshinder ter hoogte van de tunnelmonden en dat bijkomende maatregelen worden gevraagd of voorgesteld, zoals geluidssarm asfalt, geluidsschermen op lange afstand, een langere aanloop naar de tunnelmond onder het maaiveld of het verlengen van de tunnel; dat de vrees wordt geuit dat de geluidshinder groter zal zijn door het gewijzigde lengteprofiel en dat de verkeerstoename zal zorgen voor meer geluidshinder; dat wordt aangegeven dat het bos een natuurlijke geluidsbuffer vormt met het treinspoor en voor privacy zorgt, maar moet verdwijnen en vervangen moet worden door een muur; dat gevraagd wordt om de geluidsschermen en dammen te beplanten in functie van het beperken van fijn stof en geluidshinder; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat het vermijden van geluidshinder een verplichting is in de milieuwetgeving; dat in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald is dat geluidsbuffering moet voorzien worden met het oog op het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen; dat bovendien bijkomend verordenend opgelegd is dat specifieke geluidswerende maatregelen en geluidswering moeten voorzien worden die het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen garanderen ter hoogte van de Damstraat, in de omgeving van de Galgstraat en aan de tunnelmonden; dat ter hoogte van de noordelijke tunnelmond achter de woningen van de Eigenlostraat en de Galgstraat op het grafisch plan een zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur in overdruk is ingetekend en zodoende zorgt voor een beperking van de hinder; dat milderende maatregelen die uit het project-MER-onderzoek naar voor kunnen komen, zoals asfalt, profielen, beplantingen, ... daarmee mogelijk zijn en bovendien verplicht kunnen worden opgelegd in de stedenbouwkundige vergunning, maar niet tot de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan of niet tot de bevoegdheidssfeer van de ruimtelijke ordening

behoren en verder te onderzoeken zijn op projectniveau; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat een geluidsscherm of gronddam moet worden voorzien tussen de Eigenlostraat en de E17, over de hele lengte en aan beide zijden van het voorziene traject van de oostelijke tangent; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de geluidseffecten van de oostelijke tangent werden beoordeeld in het plan-MER voor het gehele traject met inbegrip van de tunnel; dat in het plan-MER maatregelen zijn opgelegd om de mogelijke geluidseffecten te milderen; dat het vermijden en beperken van geluidshinder als verplichting is opgelegd in de milieuwetgeving; dat er in overeenstemming met het plan-MER in de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen zijn opgenomen op het vlak van geluidbuffering, schermen en geluidsmuren met het oog op het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen; dat het plan derhalve voorziet in maatregelen voor het bereiken van de milieukwaliteitsnormen en de nodige ruimte vastlegt om deze geluidswerende maatregelen te kunnen realiseren; dat in het plan-MER, op basis van de geldende geluidsnormen niet is geoordeeld dat het noodzakelijk is te voorzien in geluidschermen over de gehele lengte van het tracé, maar wel nabij de tunnelmond; dat in het voorliggend plan derhalve concrete maatregelen zijn opgenomen voor het tegengaan van geluidshinder in overeenstemmen met de vereisten die in het plan-MER zijn bepaald en derhalve ook met de geluidsnormen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen de vrees wordt geuit voor schade ten gevolge van trillingen en bemaling ; dat opgemerkt wordt dat monitoring wenselijk is en dat de verantwoordelijkheden moeten worden bepaald; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de effecten van trilling en bemaling veroorzaakt door de oostelijke tangent werden beoordeeld in het plan-MER, hoewel de effecten van trilling en bemaling in de eerste plaats betrekking hebben op de realisatiefase; dat uit het onderzoek blijkt dat er geen woningen liggen binnen de zone waar hinder is ten gevolge van de trillingen zodat er ter zake in het plan-MER geen maatregelen zijn opgelegd die een vertaling zouden vereisen in het voorliggend plan; dat, zoals gezegd, bemaling en trilling opnieuw en in detail beoordeeld kan en zal worden in de realisatiefase op het ogenblik dat de concrete uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken, waarvan sommige een tijdelijk karakter hebben, en de concrete inrichting van de weg, gekend zijn; dat die modaliteiten deel zullen uitmaken van aanvragen tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunningen; dat dergelijke aanvragen, desgevallend voor zover de geldende regelgeving die vereist een project-MER zal bevatten waarin de aspecten trilling en bemaling beoordeeld zullen worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of omgevingsvergunning; dat bovendien in de uitvoeringsfase in het kader van de beoordeling van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of omgevingsvergunning, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering kunnen worden vastgelegd, zoals onder meer het plaatsen van meetpunten om mogelijke verzakkingen te kunnen waarnemen, de opmaak van plaatsbeschrijvingen voor de aanvang van de werken en monitoring; dat in de fase van realisatie op basis van de vigerende regelgeving de concrete schade en de corresponderende vergoeding zal worden bepaald; dat de stedenbouwkundige vergunning in de realisatiefase daarvoor het geëigende instrument is en niet zo zeer het GRUP; dat dergelijke maatregelen derhalve geen specifieke vertaling vereisen in de verordenende bepalingen van het GRUP; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt opgemerkt dat in het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas reeds ruimte werd gereserveerd voor de aanleg van de oostelijke tangent, met minder

grondinname; dat gesteld wordt dat het voorkeursalternatief onvoldoende gemotiveerd is en dat geen inzicht wordt gegeven in de redenen waarom bepaalde alternatieven niet onderzocht zijn, zoals alternatieven voor de aansluiting met de E17 en de ontsluiting van de garages; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de verwijzing naar het ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening regionaalstedelijk gebied, vastgesteld in 2007, terecht is; dat daarover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota van het voorliggend plan; dat daarin onder meer is toegelicht dat de bestaande reservatie niet toelaat de oostelijke tangent te realiseren; dat het nulalternatief in het plan-MER gedefinieerd is als de realisatie van de oostelijke tangent zoals vastgelegd in het GRUP 'Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas'; dat in het plan-MER opnieuw werd aangegeven dat de realisatie van de oostelijke tangent volgens dat GRUP niet haalbaar is, vooral qua dwarsprofiel; dat derhalve wordt overgegaan tot de opmaak van een nieuw GRUP waarbij de oorspronkelijke reservatie ook wordt opgeven; dat het nul-alternatief derhalve als 'niet-redelijk' beschouwd werd wegens niet-realiseerbaar en de milieueffecten daarom niet binnen het plan-MER verder onderzocht dienden te worden; dat de dienst Mer dit standpunt bij het opstellen van de richtlijnen van het doorlopen plan-MER.-proces is bijgetreden; dat het verschil in milieueffecten van dit nulalternatief te maken heeft met het "beperkttere ruimtebeslag" voor de aan te leggen weginfrastructuur ten opzichte van het nieuwe geplande initiatief; dat de milieukwaliteit van deze ingenomen extra oppervlakte volgens de dienst Mer geen enkele milieu- of natuurwaarde heeft en het niet innemen van deze oppervlakte geen "milieuwinst" ten opzichte van het geplande initiatief kan opleveren; dat in het plan-MER en de toelichtingsnota vermeld wordt dat bij het besluitvormingstraject naar voren kwam dat deze reservatiestrook niet langer volstond voor het realiseren van de oostelijke tangent en haar aanhorigheden; dat als gevolg hiervan de huidige procedure werd opgestart; dat hetzelfde geldt voor de andere alternatieven die geformuleerd werden in de Startnota; dat in de nota voor publieke consultatie in het kader van het plan-MER, conform de geldende procedures, werd gesteld dat geen enkele van de voorgestelde alternatieven haalbaar bleek vanuit verkeerskundig, financieel of milieuoogpunt en daarom ook niet op hun milieueffecten werden beoordeeld in het plan-MER; dat de alternatieven omtrent de aansluiting met de E17 en de N70 in het plan-MER evenmin onderzocht zijn op hun milieueffecten omdat de dienst MER van oordeel was dat de grootte van de milieueffecten van elk van deze niet onderscheidend zou zijn om dit te onderzoeken op planniveau; dat dit eveneens geldt voor de alternatieven ter hoogte van Europark-Zuid; dat bovendien de Oostelijke Tangent het voorwerp van het plan-MER was en niet het aangrenzende bedrijventerrein en haar mogelijke ontsluitingen; dat lokale flankerende maatregelen naar het onderliggend wegennet zich mogelijk opdringen, maar zich niet binnen de bevoegdheidssfeer van het ruimtelijk uitvoeringsplan situeren; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de parallelwegen aan de E17 zullen worden verlengd tot voorbij de Doornstraat; dat uit de startnota van 2007 niet blijkt dat dit noodzakelijk zou zijn; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de realisatie van de oostelijke tangent om in overeenstemming te zijn met het RSV geen aanleiding mag geven tot een nieuwe bijkomende rechtstreekse aansluiting op de E17; dat de oostelijke tangent daarom zal aansluiten op het bestaande systeem van parallelwegen tussen de westelijke tangent van N41 tot Sint-Niklaas-centrum/N16; dat in functie van de verkeersveiligheid deze parallelwegen moeten worden verlengd tot aan de oostelijke tangent, dus richting Antwerpen; dat het voorkeursalternatief dat in het plan-MER werd beoordeeld deze principiële optie met verlengde parallelwegen omvat; dat in de toelichtingsnota hierover toelichting en verantwoording wordt gegeven; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen verder derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op de basisgegevens en tellingen in het plan-MER, onder meer over de referentietoestand die niet

correct zou zijn doordat er sinds 2010 een aantal nieuwe inplantingen op Europark-Zuid zijn gerealiseerd die meer verplaatsingen genereren; dat tevens wordt opgemerkt dat bepaalde kruispuntoplossingen impact hebben op de capaciteit van het wegvak; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat in het plan-MER de referentietoestand in 2020, zijnde de toestand 2010 met de autonome ontwikkeling tot 2020 zonder oostelijke tangent, wordt vergeleken met de geplande toestand, zijnde de situatie in 2020 met oostelijke tangent; dat de komst van nieuwe, verkeersgenererende bedrijvigheid vervat zit in de in 2010 verwachte 'autonome evolutie'; dat de gehanteerde methodiek gebruik maakt van hypothese over de toename van nieuwe verkeersgenererende activiteiten en de impact daarvan op het wegennet meeneemt in de beoordeling; dat door gebruik te maken van een verkeersmodel ook rekening gehouden wordt met activiteiten die zich niet binnen de grenzen van het voorgenomen plan bevinden of zich zullen vestigen; dat tevens hypothesen zijn gemaakt over de dimensionering en over de kruispuntoplossingen om een effectbeoordeling op planniveau mogelijk te maken; dat de gehanteerde methodiek en de hypothesen over kruispunten en capaciteiten en het gehanteerde verkeersmodel in overeenstemming zijn met de richtlijnen van de dienst MER; dat de dienst MER in haar goedkeuringsbeslissing van 10 oktober 2011, houdende de goedkeuring van het plan-MER, eveneens van oordeel was dat de voorgeschreven methodiek correct is toegepast, zodat er geen redenen zijn om de gehanteerde cijfergegevens en tellingen, noch de gehanteerde referentietoestand in vraag te stellen; dat de mobiliteits- en verkeerseffecten voldoende gekend zijn; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen betrekking hebben op de hinder tijdens de aanlegfase van de oostelijke tangent; dat wordt gevraagd om de visuele en geluidshinder en verkeersbelasting tijdens de aanlegfase tot een minimum te beperken en de hinder naar bereikbaarheid te beperken; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat op het niveau van het ruimtelijk uitvoeringsplan wel de randvoorwaarden en het ruimtegebruik worden bepaald, maar geen uitspraak wordt gedaan over de aanlegfase met de timing van de werken, de concrete uitvoeringstechnieken en uitvoeringsmodaliteiten, de organisatie en de beveiliging van de werf en de werkzaamheden of de tijdelijke bereikbaarheid van bedrijven, woningen en activiteiten; dat dit ook in het bijzonder geldt voor hinder die de realisatie van de oostelijke tangent in de aanlegfase zal veroorzaken; dat in het algemeen kan gesteld worden dat de hinder als gevolg van de aanleg zowel in omvang als in tijd zo veel als mogelijk wordt vermeden; dat het vermijden van hinder en in het bijzonder van geluidshinder van een werf een verplichting is die opgelegd wordt door de milieuwetgeving; dat de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning of de omgevingsvergunning de geëigende instrumenten zijn voor het opleggen van maatregelen en voorwaarden voor het vermijden van hinder en dus niet het ruimtelijk uitvoeringsplan; dat het plan, waar nodig, wel maatregelen kan bevatten om tijdelijke en permanente hinder te voorkomen voor zover daarover reeds informatie beschikbaar zou zijn in de planfase; dat evenwel, de maatregelen die betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken, sommige met een tijdelijk karakter, en de concrete inrichting van de weg, in detail en concreet zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of omgevingsvergunning; dat deze aanvraag desgevallend ook zal vergezeld zijn van een project-MER waarin deze maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt worden; dat in de vergunning zelf concrete randvoorwaarden voor de uitvoering zullen worden vastgelegd, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken; dat over de stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen met de bijbehorende maatregelen en modaliteiten voor het vermijden van hinder ook publieke inspraak plaatsvindt; dat de te nemen maatregelen betrekking kunnen hebben bijvoorbeeld op een minder-hinder-programma, visuele hinder en privacy, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones al dan niet gesitueerd in tuinzones, beveiliging van werven, routing van werfverkeer en omlegging van lokaal verkeer, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, plaatsen van drainagekoffers om

grondwaterstromingen te vermijden, plaatsen van peilbuizen om de grondwaterstand op te volgen, plaatsen van meetpunten om mogelijke verzakkingen te kunnen waarnemen, opmaak van plaatsbeschrijvingen voor aanvang van de werken en monitoring; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat ze geen kennis hebben gekregen van de oorspronkelijke kennisgevingsnota van het plan-MER en dat niet alle informatie voorafgaand aan het plan-MER beschikbaar is gesteld; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie het plan-MER heeft goedgekeurd op 10 oktober 2011; dat de dienst Mer bij de goedkeuring heeft aangegeven dat het plan-MER de vereiste procedure volledig doorlopen heeft en alle decretaal bepaalde inhoudelijke en vormelijke elementen bevat waardoor het plan-MER voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming; dat het verloop van de doorlopen goedkeuringsprocedure is weergegeven in de toelichtingsnota; dat de toelichtingsnota een weergave bevat van de informatie opgenomen in het plan-MER met een focus op de maatregelen zoals die geformuleerd werden in het plan-MER; dat de dienst Mer in toepassing van het decreet houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, beslist heeft op 26 mei 2016 dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen die gemaakt werden in het kader van het openbaar onderzoek over de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER geen redenen geven om het plan-MER niet ongewijzigd goed te keuren; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen waarvan sprake geen aanleiding geven tot een wijziging van het GRUP, gezien ze louter handelen omtrent de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER; dat interne documenten en voorbereidende stukken eigen aan de administratieve procedure waaraan geen verplichte openbare consultatieronde is gekoppeld niet automatisch worden openbaar gemaakt; dat dergelijke documenten op basis van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur kunnen opgevraagd worden; dat voor de overige documenten zoals de kennisgevingsnota van het plan-MER de voorgeschreven consultatieprocedure werd gevolgd; dat met het openbaar onderzoek over huidig plan enkel de vereiste stukken ter inzage werden gelegd, zoals wettelijk bepaald; dat de kennisgevingsnota in de vorm van het goedgekeurde plan-MER en de richtlijnen van de dienst MER tijdens het openbaar onderzoek samen met het ontwerpplan ter inzage werd gelegd; dat het GRUP een concrete vertaling maakt van de resultaten van het plan-MER, met inbegrip van milderende maatregelen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de deskundige voor de discipline Mens, betrokken bij de opmaak van het plan-MER, niet erkend was voor het luik psychosomatische aspecten op het moment van de opmaak van het plan-MER; dat in antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat de dienst Mer de MER-coördinator en zijn team op het moment van de beslissing over de richtlijnen heeft goedgekeurd omdat zij van oordeel was dat er binnen het team voldoende expertise was om alle (negatieve) effecten voldoende in beeld te brengen; dat dit ook het geval bleek te zijn aangezien de dienst Mer heeft geoordeeld dat het door dit team uitgewerkte plan-MER van goede kwaliteit was; dat bovendien voor het opstellen van het plan-MER volgens het DABM enkel een 'erkende MER-coördinator' nodig is en dus geen erkende deskundigen in elk van de relevante disciplines; dat de dienst Mer in haar beslissing van 26 mei 2016, houdende de goedkeuring van het ongewijzigd plan-MER, in toepassing van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de

Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens een uitspraak doet over de erkenning van de deskundigen en concludeert dat het team van deskundigen was samengesteld in overeenstemming met de bepalingen van het DABM en concreet bevestigt dat er geen verplichting is om voor elk van de verplichte disciplines te beschikken over een erkende deskundigede, voor zover het team beschikt over een erkende MER-coördinator en voor zover het plan-MER voldoet aan de inhoudelijke en procedurele kwaliteitseisen, hetgeen voor het plan-MER oostelijke tangent het geval is; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen voorstellen worden geformuleerd om de visuele hinder door de oostelijke tangent te beperken en de leefbaarheid te verhogen, onder meer door het realiseren van een grotere helling zodat de oostelijke tangent vroeger op het niveau van de tunnel komt; dat wordt opgemerkt dat bestaande zichten in een landelijk gebied verdwijnen; dat vragen worden gesteld over de hoogte van geluidsmuren en het al dan niet vervangen ervan door geluidswerende dammen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat bij het ontwerp van de oostelijke tangent de nodige aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing van de weg; dat tussen de Damstraat en Eigenlo voorzien is dat het landschap over de weg heen zal lopen; dat niet alleen de infrastructuur, maar ook de voertuigen zelf hierdoor over het grootste deel van het tracé tussen de Damstraat en de Eigenlostraat niet zichtbaar zijn vanop het maaiveld doordat de weg afhelt naar de tunnel; dat er evenwel ook geluidsbermen of –schermen zullen moeten worden aangelegd om de vereiste geluidskwaliteit te kunnen garanderen, hetgeen een landschappelijke impact heeft; dat in de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgelegd dat voorzien moet worden in visuele buffering en landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur; dat in de toelichtende kolom hierbij is verduidelijkt dat in een inrichtingsplan wordt onderzocht hoe het geheel van de weg en de waterbuffers begeleid door kleine landschapselementen aansluit op de omgeving; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen over het openbaar vervoerssysteem en de impact van de oostelijke tangent daarop, gevraagd wordt naar het voorzien van bushaltes ter hoogte van de Damstraat en Hertje en een treinstation Sint-Niklaas-Oost; dat er gewezen wordt op het belang van een multimodale ontsluiting zoals opgenomen in het RSV, het GRS Sint-Niklaas en het GRUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de toelichtingsnota, waar onder meer wordt ingegaan op de relatie en de overeenstemming met het RSV, vermits voorliggend GRUP wordt opgemaakt in uitvoering van het RSV; dat in de toelichtingsnota tevens de relatie met het GRS Sint-Niklaas wordt toegelicht; dat in de toelichtingsnota is verduidelijkt dat de aanleg van de oostelijke tangent niet in strijd is met de doelstelling om het openbaar en gemeenschappelijk vervoer en de multimodaliteit te versterken omdat door de oostelijke tangent het verkeerssysteem voor het stedelijk gebied wordt vervolledigd, hetgeen het functioneren ervan als één geheel zal verbeteren; dat het voorliggende plan een wijziging inhoudt van het GRUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied en dit gedeeltelijk vervangt; dat dit bestaande GRUP waar nodig wordt opgeheven; dat de inplanting van een nieuw treinstation niet de aanleiding vormt van dit planinitiatief en niet behoort tot de doelstelling ervan; dat de oprichting van een nieuw treinstation moet worden bekeken op basis van een afzonderlijk planproces; dat het huidige planinitiatief een eventueel bijkomend planinitiatief voor inplanting van een nieuw treinstation niet hypothekeert; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen onduidelijkheden of foutjes in de toelichtingsnota betreffen, zoals het aantal getroffen woningen in de Eigenlostraat, de

situering van de werkstrook binnen of buiten de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur, het voorzien van riolering bij de heraanleg van straten, de verduidelijking van het oude ontsluitingstracé van Europark-Zuid, de buurtwegen, de verkavelingsnummers, de ruimteboekhouding, de bouw- en gebruiksvrije zone volgens het RSV en de waterparagraaf; dat globaal gevraagd wordt om meer kwaliteit in het ontwerp in te brengen, respect te hebben voor de aanwezige kleine netwerken en te streven naar verdichting en multimodaliteit; dat de afbeeldingen in de toelichtingsnota van de toekomstige ontsluiting van Europark-Zuid onderling verschillen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de toelichtingsnota op de gevraagde punten is verduidelijkt of gecorrigeerd; dat in de toelichtingsnota verschillende 'benamingen' voor dezelfde verkaveling zijn opgenomen, hetgeen aangepast is; dat de paragraaf in de toelichtingsnota die betrekking heeft op het visie-element 'water' is uitgebreid; dat het GRUP een kwalitatief ontwerp met een multifunctionele benadering en respect voor de kleine netwerken en met meer verdichting ook niet in de weg staat en mogelijk maakt; dat de stedenbouwkundige voorschriften concrete en specifieke bepalingen bevatten waarin voorwaarden worden opgelegd waaraan de aan te leggen infrastructuur en alle aanhorigheden moeten voldoen en die dus garanties inhouden voor de kwaliteit van het ontwerp; dat deze voorwaarden onder meer gebaseerd zijn op de resultaten van de milieueffectbeoordeling; dat deze stedenbouwkundige voorschriften bovendien moeten samen gelezen worden met de bepalingen in de VCRO die voor elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of omgevingsvergunning kwaliteitseisen opleggen die garanderen dat rekening gehouden wordt met de impact van een nieuwe weg op de omgeving; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan; dat de afbeeldingen in de toelichtingsnota afkomstig zijn uit de eerdere startnota en latere beleidsdocumenten die voornamelijk een conceptueel kader schetsen; dat deze plannen doorheen het besluitvormingsproces werden aangepast en bijgewerkt; dat deze informatieve status verder verduidelijkt is in de toelichtingsnota; dat deze afbeeldingen hoegenaamd geen deel uitmaken van het hoofdstuk 4.1 van de toelichtingsnota met betrekking tot de feitelijke en juridische toestand; dat er aldus geen discrepantie is tussen artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 3° van de VCRO en huidig plan; dat wat betreft de ruimtebegroting in de toelichtingsnota wordt verwezen naar bestemmingscategorieën; dat deze categorieën in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften vermeld staan onder de legendekleur/legendecode; dat op deze manier een artikel uit het GRUP kan toegewezen worden aan een bestemmingscategorie waarnaar in de ruimtebegroting wordt verwezen; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen tekstuele aanpassingen, verduidelijkingen en correcties worden doorgevoerd in de toelichtingsnota zonder inhoudelijke gevolgen voor de planopties; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen de bepaling "werken, handelingen en wijzigingen" in de stedenbouwkundige voorschriften wordt vervangen door de bepaling "handelingen", in overeenstemming met de VCRO;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen ingaan op het herzien van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied van Sint-Niklaas, definitief vastgesteld op 19 januari 2007 door de Vlaamse Regering, waarin het regionaalstedelijk gebied werd afgebakend en een traject was voorzien voor de oostelijke tangent; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het traject zoals voorzien in het GRUP van 2007 heronderzocht werd, onder meer in een plan-MER; dat deze studies tot nieuwe inzichten leidden, vooral ter hoogte van de E17; dat de voorziene zone voor infrastructuur niet meer toereikend was; dat de opmaak van een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan zich opdrong; dat de oostelijke tangent noodzakelijk is voor het functioneren van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en derhalve deel uitmaakt van het stedelijk gebied; dat voorliggend GRUP daarom ook een aanpassing doorvoert aan de begrenzing van het regionaalstedelijk gebied, meer bepaald het gedeelte waar de tangent ten oosten van de spoorlijn gesitueerd is; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen betrekking hebben op de formulering van de stedenbouwkundige voorschriften; dat meer bepaald wordt opgemerkt dat in artikel 2 en 5 dezelfde bepalingen omtrent waterbeheer zijn opgenomen; dat gevraagd wordt om een overgangsparagraaf op te nemen in functie van de landbouwwuitbating of om op te nemen dat de percelen die niet benut worden voor waterbeheer de bestemming agrarisch gebied krijgen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat landbouwbewerkingen in afwachting van de realisatie van de overdruk niet verboden zijn in een niet-landbouwgeëigende zone; dat het toevoegen van een dergelijke paragraaf omtrent het tijdelijk gebruik in functie van de landbouw aldus geen meerwaarde creëert; dat zowel binnen het gebied voor wegeninfrastructuur als binnen de overdruk van het gebied voor waterbeheer mogelijkheden en potenties zijn in functie van de waterhuishouding, waardoor soortgelijke bepalingen in beide bestemmingszones zijn opgenomen; dat het opnemen van een overgangsbepaling in de stedenbouwkundige voorschriften een onzekere situatie zou kunnen creëren, vermits de landbouwer in het ongewisse zou blijven over wanneer de bestemming gerealiseerd zou worden; dat een dergelijke overgangsbepaling dan ook niet wordt opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen aangeven dat niet duidelijk is welke maatregelen voortvloeien uit het plan-MER en verankerd worden in de voorschriften; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de toelichtingsnota bij het GRUP een omstandige milieuverklaring is opgenomen, waarbij in een overzichtelijke tabel omschreven is welke effecten in het plan-MER zijn gedetecteerd, welke milderende maatregelen zijn voorgesteld en hoe deze vertaald zijn in het GRUP; dat het GRUP een concrete vertaling maakt van de resultaten van het plan-MER, met inbegrip van de milderende maatregelen; dat het GRUP de vertaling vormt van het voorkeurstraject volgens het MER; dat hierover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota, onder meer in de milieuverklaring; dat het GRUP beperkt is tot de delen van het infrastructuurproject waarvoor een bestemmingswijziging vereist is; dat deze herbestemming de aanleg van weg-, trein- en fietsinfrastructuur toelaat, met inbegrip van hun aanhorigheden en de vereiste milderende maatregelen; dat een gewijzigde configuratie van de geplande infrastructuur en aanhorigheden na uitwerking van de concrete aanlegplannen dus toegelaten is binnen de herbestemming; dat het GRUP op dit vlak derhalve in overeenstemming is met de resultaten van het plan-MER; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen betrekking hebben op de verordenende grafische plannen; dat gevraagd wordt om de afbakening van de bestemmingen af te stemmen op perceelsgrenzen en om percelen die niet onteigend worden, buiten de perimeter te houden; dat wordt opgemerkt dat er verschillen zijn tussen de aanduidingen op de grafische plannen en de stedenbouwkundige voorschriften, meer bepaald over de legendeblokjes en de artikelnummers 7 en 8, op te heffen bepalingen; dat de zones waarop artikel 8 betrekking heeft ter hoogte van Europark-Zuid niet overeenstemmen met die van artikel 5; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen vooreerst moet worden gesteld dat voorliggend GRUP geen onteigeningsplan bevat zodat opmerkingen met betrekking tot onteigening niet behoren tot het voorwerp van het openbaar onderzoek en het voorliggend plan; dat het ontwerp evenwel de basis kan vormen voor de opmaak van een onteigeningsplan en daarmee ook randvoorwaarden bepaalt; dat bij de opmaak van voorliggend plan enerzijds maximaal rekening gehouden is met perceelsgrenzen en waar mogelijk dus volledige percelen worden bestemd, maar anderzijds de ruimte-inname voor de weginfrastructuur en bijbehorende werken zo veel als mogelijk is beperkt, omdat daardoor ook de impact op de omgeving en voor de omwonenden zo veel als mogelijk wordt beperkt; dat in bepaalde gevallen het dus niet aangewezen was om vast te houden aan perceelsgrenzen omdat daardoor de mogelijke ruimte-inname onnodig zou toenemen; dat daarenboven in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de ruimte-inname tot

een minimum beperkt dient te worden; dat er een aanpassing is doorgevoerd zodat er overeenkomst is tussen de artikelnummers en legende; dat de op te heffen delen van verkavelingen zijn aangeduid met artikel 7 op het grafisch plan 1; dat op het grafisch plan 2 de op te heffen bepalingen van het GRUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas zijn aangeduid; dat het opheffen van de geldende stedenbouwkundige bepalingen middels artikel 8 ter hoogte van Europark-Zuid bedoeld was voor de aangeduide zones voor waterbeheer; dat de grafische aanduiding van het gedeeltelijk op te heffen GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas' is gecorrigeerd, zodat de volledige reservatie voor de oostelijke tangent wordt opgeheven, vermits die feitelijk achterhaald is; dat de blauwe stippen op het eerste verordenende grafisch plan het begin en einde aanduiden van de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied, zoals blijkt uit de legende opgenomen in de toelichtingsnota; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen tekstuele aanpassingen, verduidelijkingen en correcties worden doorgevoerd in de toelichtingsnota zonder inhoudelijke gevolgen voor de planopties;

Overwegende dat in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat de aanduiding van de op te heffen verkavelingen niet éénduidig is gebeurd en dus onduidelijk en onzeker zou zijn; dat men zich verzet tegen het opheffen van de verkavelingsvergunning die geldt voor het perceel 1161L, Doornstraat 165A en perceel 110R, Eigenlo 90; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat over de hogervernoemde verkavelingen ter hoogte van perceel 1161L, Doornstraat 165A en perceel 110R, Eigenlo 90, terecht wordt gesteld dat ze niet zijn aangeduid op het grafisch plan en niet zijn vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerpplan; dat deze verkavelingen derhalve hun geldigheid behouden en door de goedkeuring van voorliggend plan niet worden opgeheven; dat voor het overige de aanduiding in de stedenbouwkundige voorschriften werd gecorrigeerd, in die zin dat de twee verkavelingen, die op het grafisch plan van het ontwerpplan waren aangeduid, met name de percelen C 916/H en C 915/F ter hoogte van de Galgstraat in Sint-Niklaas en het perceel C 1092/B2, gelegen tussen de Galgstraat en de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen, ook werden vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften als op te heffen verkaveling; dat met de goedkeuring van voorliggend plan derhalve de verkavelingen 5.00/46021/1652 van 30 juli 2003 en 5.00/46021/1489 van 29/07/1996 worden opgeheven; dat in navolging van deze bezwaren, correcties worden doorgevoerd in de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtingsnota; Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegd gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als bijlage:

- 1° bijlage I, het grafisch plan;
- 2° bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als bijlage:

- 1° bijlage III, de toelichtingsnota;
- 2° bijlage IV, het register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;

- 3° bijlage V, de plan-MER;
- 4° bijlage VI, de startnota Oostelijke Tangent.

Art. 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE