

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

# Oostelijke Tangent Sint-Niklaas

**Bijlage IIIa: Toelichtingsnota - tekst**

# 1 Inhoudsopgave

1	Inhoudsopgave.....	2
2	Inleiding.....	4
3	Doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad van het plan.....	6
4	Planningscontext.....	8
4.1	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	8
4.1.1	De bindende bepalingen.....	8
4.1.2	Het richtinggevend gedeelte.....	8
4.1.3	De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas.....	10
4.2	Startnota Oostelijke Tangent Sint-Niklaas.....	11
4.2.1	Tracékeuze voorkeursoplossing.....	11
4.2.2	Lengte- en dwarsprofiel van de voorkeursoplossing.....	14
4.3	Provinciaal RUP N403.....	15
5	Analyse bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied.....	17
5.1	Bestaande feitelijke en juridische toestand.....	17
5.1.1	Bestaande feitelijke toestand.....	17
5.1.2	Bestaande juridische toestand.....	17
5.2	Bestaande ruimtelijke structuur.....	18
5.2.1	Ruimtelijke kenmerken van de omgeving.....	18
5.2.2	Ruimtelijke kenmerken van het projectgebied.....	20
5.3	Fotoreportage.....	21
6	Verantwoording planopties.....	35
6.1	Visie en gewenste ruimtelijke ontwikkeling.....	35
6.1.1	De aanleg van de oostelijke tangent: Sint-Niklaas ontsluiten via een dubbele kamstructuur in overeenstemming met principes RSV.....	35
6.1.2	Tracé.....	35
6.1.3	Inrichting.....	40
6.1.4	Geluidsbuffering.....	41
6.1.5	Landschappelijk inpassing.....	41
6.1.6	Waterbeheersing.....	41
6.1.7	Verbindingsfunctie lokaal en langzaam verkeer gegarandeerd.....	44
6.1.8	Vertaling maatregelen plan-MER.....	44
6.1.9	Boscompensatie.....	45
6.1.10	Opheffen bestaand GRUP en verkavelingen.....	45
7	Specifieke beoordeling en toetsen.....	46
7.1	Plan-MER.....	46
7.1.1	Doorlopen procedure.....	46
7.1.2	Plan-MER volgens integratiespoor.....	46
7.1.3	Doorwerking plan-MER in het GRUP en milderende maatregelen (milieuverklaring).....	47
7.2	Watertoets.....	74
7.3	Passende beoordeling ten aanzien van als speciale beschermingszones te beschouwen gebieden.....	74
7.4	Ruimtelijk veiligheidsrapport.....	75

8	Ruimtebegroting.....	76
9	Register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.....	77
10	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften.....	78
11	Op te heffen bepalingen .....	86

## 2 Inleiding

Voorliggend document is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna: GRUP) in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat (Art. 2.2.2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening):

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichtingen en/of het beheer, en, desgevallend de normen, vermeld in artikel 4.1.12 en 4.1.13 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo limitatief mogelijke opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van (a) het planmilieueffectenrapport, (b) de passende beoordeling, (c) het ruimtelijk veiligheidsrapport, (d) andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een gebruikersschadevergoeding vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

Het grafisch plan (Bijlage I) en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften (Bijlage II) hebben verordenende kracht. De teksten en grafische plannen van de toelichtingsnota (Bijlage IIIa en IIIb) hebben als dusdanig geen verordenende kracht, maar behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadevergoeding of een gebruikerscompensatie heeft een informatief karakter (Bijlage IV).

Het plan-MER met de bijbehorende richtlijnen en de goedkeuringsbeslissing zijn toegevoegd als afzonderlijke bijlage (Bijlage V) met een informatief karakter. Het plan-MER bevat eveneens de elementen voor de watertoets. In toepassing van het zogenaamde reparatiedecreet met betrekking tot het integratiespoor (integratie van MER en GRUP) heeft het openbaar onderzoek betrekking op het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en op de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER. De inspraakmogelijkheden met betrekking tot de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER zijn beperkt tot de inhoudsafbakening van het plan-MER zoals bedoeld in artikel 4.2.8 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

De realisatie van een grootschalige infrastructuur vereist verschillende stappen om te komen tot een technisch wegontwerp. De startnota, die dat ontwerptraject inzichtelijk maakt is opgenomen als bijlage IIIe. Een belangrijk onderdeel in dit proces was het onderzoek naar de landschappelijke inpassing. Dat onderzoek is opgenomen als bijlage VI.

Dit GRUP vereist **geen passende beoordeling** omdat blijkt dat de voorziene werken geen invloed zullen hebben op speciale beschermingszones.

Dit GRUP vereist **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** omdat er geen Seveso-activiteiten worden toegelaten en omdat de voorziene werken geen invloed zullen hebben op bestaande Seveso-activiteiten.

Dit GRUP vereist **geen erfgoedtoets** omdat het niet gelegen is binnen een ankerplaats en geen invloed zal hebben op een aangeduide ankerplaats.

Voor de realisatie van de Oostelijke tangent zullen verwervingen en onteigeningen noodzakelijk zijn. Voorliggend GRUP bevat evenwel nog **geen onteigeningsplan**. De opmaak van een onteigeningsplan is

voorzien na de vaststelling van het GRUP en op basis van verder uitgewerkte ontwerpplannen. Op deze manier is het mogelijk de onteigeningen en verwervingen tot een minimum te beperken en het aantal betrokken eigenaars zo beperkt mogelijk te houden. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zal optreden als onteigenende instantie. In principe zal het onteigeningsplan opgemaakt worden met de sectorale wetgeving inzake de aanleg van infrastructuur als rechtsbasis. Ook vanuit juridisch perspectief is het dus niet noodzakelijk om in dit GRUP ook reeds een onteigeningsplan op te nemen.

De aanlegwerken zullen op sommige plaatsen een wijziging van de rooilijn als gevolg hebben. De opmaak van een afzonderlijk **rooilijnplan** is niet vereist.

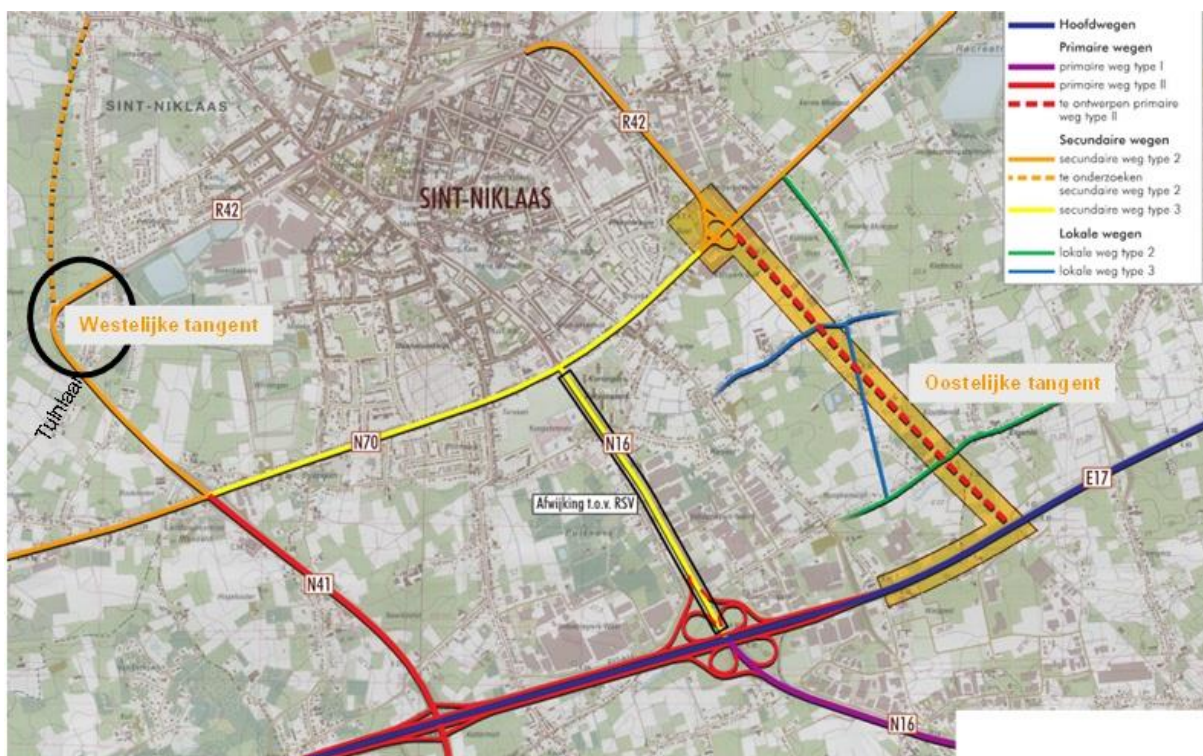
### 3 Doelstelling, reikwijdte en detailleringgraad van het plan

#### Doelstelling

Dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (hierna: GRUP) bevat een herbestemming om de aanleg van de Oostelijke Tangent mogelijk te maken. Het gaat om gebieden voor infrastructuur en waterbeheersing. Tegelijk worden de bestaande, achterhaalde bestemmingen voor de Oostelijke Tangent, die opgenomen waren in het afbakeningsplan voor het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, opgeheven. Deze visie op het regionaalstedelijk gebied wordt meer in detail behandeld in hoofdstuk 4.

Om de ontsluiting van de stad Sint-Niklaas en omliggende gemeenten voor het autoverkeer te verbeteren dient volgens de mobiliteitsvisie zowel een bijkomende oostelijke als westelijke ontsluitingsweg te worden aangelegd. Deze westelijke weg werd reeds gerealiseerd. Met huidig plan wordt de aanleg van het oostelijke stuk mogelijk gemaakt tussen de bestaande verkeerswisselaar R42/N70 en de snelweg E17. Deze nieuwe weg wordt voorzien naast de bestaande spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen. De lengte van de nieuwe verbinding bedraagt ongeveer 2,5 km. Er wordt tevens voorzien in een ontsluiting van het bedrijventerrein Europark-Zuid.

Het in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas voorziene gebied voor wegeninfrastructuur blijkt te beperkt om een kwaliteitsvolle inpassing van de Oostelijke Tangent mogelijk te maken, voornamelijk op vlak van dwarsprofiel. De realisatie van de Oostelijke Tangent is dus niet haalbaar zonder de bestemmingswijzigingen die met voorliggend GRUP worden doorgevoerd.



#### Reikwijdte

Het plangebied strekt zich grotendeels uit over het grondgebied van Sint-Niklaas en deels op grondgebied Temse.

## Detaileringsgraad

Het ruimtelijk uitvoeringsplan beperkt zich tot de percelen waar een bestemmingswijziging vereist is om hoger vermelde doelstellingen – de aanleg van de nieuwe weg – te realiseren, of die omwille van de duidelijkheid en rechtszekerheid best mee worden opgenomen in het plan. Het betreft de ruimte nodig voor infrastructuur, landschappelijke inpassing en waterbeheersing. Deze bestemmingswijzigingen zullen aangeduid worden op perceelsniveau.

De onteigening van de door het project ingenomen woningen en gronden maakt geen deel uit van voorliggend GRUP, maar zal gebeuren in toepassing van de onteigeningsprocedure voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De in het GRUP opgenomen terreinen komen dus in aanmerking voor onteigening, maar enkel gronden die strikt nodig zijn voor de realisatie van de weg en haar aanhorigheden zullen ook daadwerkelijk worden onteigend. De percelen of delen van percelen die daadwerkelijk onteigend zullen worden, kunnen met andere woorden pas gekend zijn bij opmaak van dit aparte onteigeningsplan. Huidig ruimtelijk uitvoeringsplan doet hier geen uitspraken over.

### 4.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

#### 4.1.1 De bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het RSV zijn de volgende selecties relevant voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen:

- de selectie van Sint-Niklaas als regionaalstedelijk gebied;
- de selectie van de A14 (E17) als hoofdweg.

Er wordt gesteld dat het Vlaams Gewest de wegvakken die geselecteerd worden als hoofdweg en als primaire weg II aanduidt in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

#### 4.1.2 Het richtinggevend gedeelte

##### Een ruimtelijke visie mobiliteit voor Vlaanderen

Uitgaande van de algemene visie op mobiliteit worden voor het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau (de zogenaamde hoofdinfrastructuur) een drietal ruimtelijke principes vooropgesteld. De hoofdinfrastructuren zijn de fysieke drager van de belangrijkste vervoersstromen en zijn als dusdanig de uitdrukking en het gevolg van de mobiliteit van personen en goederen. De drie ruimtelijke principes voor de hoofdinfrastructuur zijn de verdere uitwerking van het algemene ruimtelijke principe 'infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid'.

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende:

- verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland;
- verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen;
- fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren.

##### Optimalisering van het wegennet in Vlaanderen door categorisering

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet in Vlaanderen. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie hiërarchische niveaus naargelang het belang van de wegeninfrastructuur, met name het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het bovenlokaal en lokaal niveau.

##### De E17 (A14) als hoofdweg

De E17 (A14) Rijsel-Antwerpen neemt een strategische plaats in in de wegeninfrastructuur van Vlaanderen. Deze weg is in het RSV als hoofdweg geselecteerd, onder meer vanuit het ruimtelijk principe "verbindingen tussen poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland".

Hoofdwegen verzorgen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië en Frankrijk (Rijsel/Parijs en Metz/Nancy), Groot-Brittannië (via de Chunnel en de ferryverbindingen), Nederland (Randstad, Brabantse stedenrij, Maastricht) en Duitsland (Ruhrgebied). Tevens verzorgen de hoofdwegen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthavens met elkaar en met het achterland van de zeehavens.



De hoofdwegen vormen als geheel de drager voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer, afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

### **De N41 en oostelijke tangent als primaire wegen II**

In het RSV (1997/2004) wordt voor de ontsluiting van Sint-Niklaas naar het hoofdwegenet voorzien in een kamstructuur 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.

De nieuw aan te leggen oostelijke tangent (nieuw deel van de R42) wordt in het RSV als primaire weg van categorie II geselecteerd. Hierdoor wordt de selectie van de N16 tussen de E17 en de N70 bijgesteld naar secundaire weg van categorie III aangezien een deel van de functie van deze weg overgenomen wordt door de oostelijke (en westelijke) tangent.

De selectie van de oostelijke tangent werd eerst in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) ontwikkeld en doorgevoerd via een herziening van het RSV (2010).

De selectie als primaire weg II betekent dat deze wegsegmenten een verzamelfunctie op Vlaams niveau hebben, alsook een verbindingsfunctie naar het hoofdwegenet. De inrichting van een primaire weg type II is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Volgende principes staan voor de inrichting van primaire wegen II onder meer voorop: de regulering van het verkeer op alle "kruispunten" (voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde), geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten) en een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30m vanuit de as van de weg; deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd).

De selectie van een secundaire weg III betekent anderzijds dat het betreffende wegsegment een verzamelende en verbindende functie heeft op (boven)lokaal niveau, met de klemtoon op inrichting in functie van het openbaar vervoer en de fiets. Als aanvullende functie hebben secundaire wegen III een verzamelende functie op bovenlokaal niveau voor auto- en vrachtverkeer.

### **Sint-Niklaas als regionaalstedelijk gebied**

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Sint-Niklaas geselecteerd als regionaalstedelijk gebied omwille van haar bestaande en gewenste functioneel-ruimtelijke positie in de Vlaamse stedelijke structuur en de ruimtelijke potenties die zij heeft ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen.

De regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het beleid in de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren.

In uitvoering van de selectie als regionaalstedelijk gebied, werd een afbakeningsproces gevoerd dat heeft geleid tot de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas" op 19 januari 2007. Voor de oostelijke tangent werd in dit GRUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied ruimte gereserveerd: er werd een projectgebied "oostelijke tangent" aangeduid. Hierbij werd gesteld dat nader onderzoek naar de inrichting en de exacte aansluiting op de E17 nodig is, welke aanleiding kan geven tot de opmaak van een specifiek en bijkomend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Huidig GRUP geeft gevolg aan deze meer uitgewerkte visie. Op basis van de milieu-effectbeoordeling is gebleken dat de bestaande reservatiezone enkel breed genoeg is voor de aanleg van de weg. Er zijn dus aanpassingen aan het plan vereist om ruimte te creëren voor waterberheersing en landschappelijke inpassing van de infrastructuur. In voorliggend GRUP wordt aldus een aangepaste reservatiestrook voorzien voor de oostelijke tangent.

#### 4.1.3 De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas

In uitvoering van het RSV werd het planningsproces voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas opgestart in de loop van 2001. Het proces werd afgerond met de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op 19 januari 2007. In de toelichtingsnota van dit plan uit 2007 kan men de resultaten van dit overlegproces terugvinden. De algemene principes van deze visie worden niet herhaald in huidig GRUP, behalve het principe van de wegontsluiting van het stedelijk gebied:

##### Principes met betrekking tot de ontsluitingsinfrastructuur

Een dubbele kamstructuur wordt gezien als stedelijke verdeelweg voor de stad. Het betreft de N41 (met aftakkingen naar de stad) in het westen en de nieuw te realiseren oostelijke tangent langs de spoorweg Sint-Niklaas-Mechelen.

Hieronder wordt het conceptelement “tangenten ontsluiten het stedelijk gebied” en de “synthese van conceptelementen” uit het afbakeningsplan geïllustreerd. De te realiseren oostelijke tangent en de reeds gerealiseerde westelijke ringweg zullen samen de ring van Sint-Niklaas vormen. Na voltooiing van deze ring kan op termijn het doorgaand verkeer over de Grote Markt van Sint-Niklaas worden geweerd. Deze optie is momenteel ook opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad.



De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen voerde het onderzoek naar alternatieven en varianten in verband met de oostelijke tangent. Bij de voorlopige vaststelling van het RUP voor de stedelijke afbakening werd de reservatiestrook uit het voorontwerp-RUP omgezet in een gebied voor lijninfrastructuur.

##### Principes met betrekking tot de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid

Een belangrijke bijkomende functie van de oostelijke tangent vormt de ontsluiting van de uitbreiding van het gemengd regionaal bedrijventerrein Europark-Zuid die in het RUP voor de afbakening werd mogelijk gemaakt.

Het gebied wordt begrensd door verschillende wegen: Prins Boudewijnlaan, de Damstraat, Hertjen en de Kleine Breedstraat, en wordt in het noordoosten begrensd door het bestaande bedrijventerrein Europark-Zuid I. De ontsluiting gebeurt vanuit het bestaand bedrijventerrein Europark-Zuid I. Een aansluiting op de omliggende woonstraten is niet toegelaten, behalve voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers).

Dit betekent dat er in het project van de oostelijke tangent rekening moet gehouden worden met de ontsluiting van het uitgebreide bedrijventerrein Europark-Zuid. De aansluiting wordt met huidig RUP ook voorzien door middel van een lichtengeregeld kruispunt.

## 4.2 Startnota Oostelijke Tangent Sint-Niklaas

Voor grote infrastructuurprojecten op gewestwegen wordt in een eerste fase een startnota uitgewerkt. Dergelijke startnota bevat onder meer een probleemstelling, een analyse van de plannings- en beleidscontext, een principiële keuze van oplossingsrichting. Voor de oostelijke tangent werd het studietraject voor de startnota opgestart in 2005. Tijdens het studieproces werd duidelijk dat een louter verkeerstechnische benadering onvoldoende was voor de actoren om een duidelijke visie te poneren en een standpunt in te nemen omtrent de verschillende verkeersknopen en oplossingsvarianten. Aanvullend adviseerde de Vlaamse Bouwmeester eveneens om de studie ruimtelijk en stedenbouwkundig te onderbouwen. De afgewerkte nota dateert van augustus 2007 aangevuld, maar op advies van de Projectauditor werd in een addendum de nota op enkele punten verder uitgewerkt. Het addendum op de startnota werd conform verklaard op 21 januari 2008.

De startnota wordt in bijlage VII ongewijzigd weergegeven in de vorm zoals die werd goedgekeurd. Voor sommige opties zijn in de periode na de goedkeuring soms aanpassingen doorgevoerd. Voor de inhoudelijke opties zoals ze vandaag bestaan wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van deze toelichtingsnota.

### 4.2.1 Tracékeuze voorkeursoplossing<sup>1</sup>

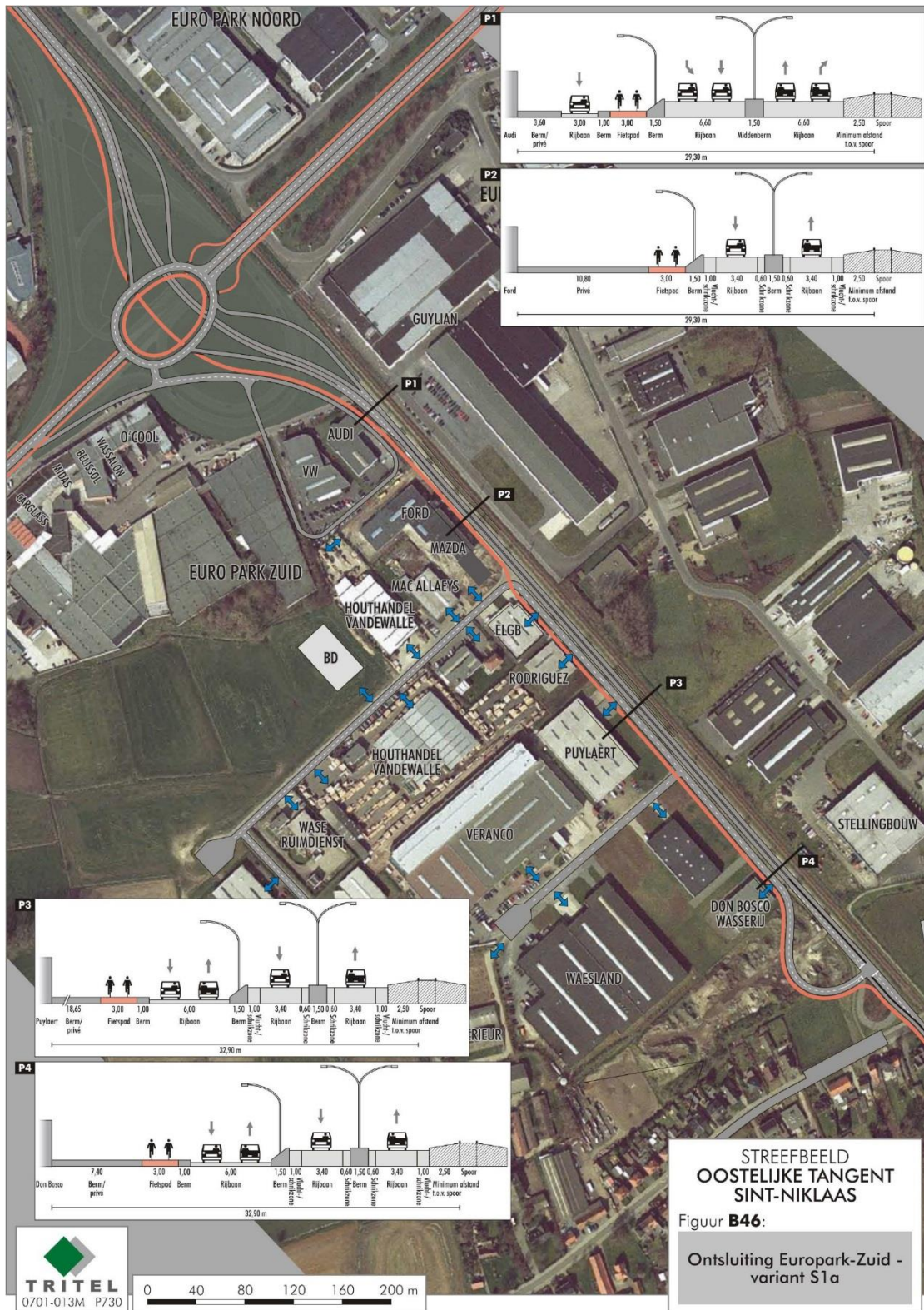
In de startnota werden verschillende inrichtingsvarianten van de verschillende onderdelen van de Oostelijke uitgewerkt en beoordeeld. Grosso modo wordt de oostelijke tangent in drie delen opgesplitst: deel Europark, het centrale deel en deel E17. Deze delen situeren zich respectievelijk tussen de N70 en Damstraat, Damstraat – Eigenlostraat en Eigenlostraat – E17.



#### Deel Europark

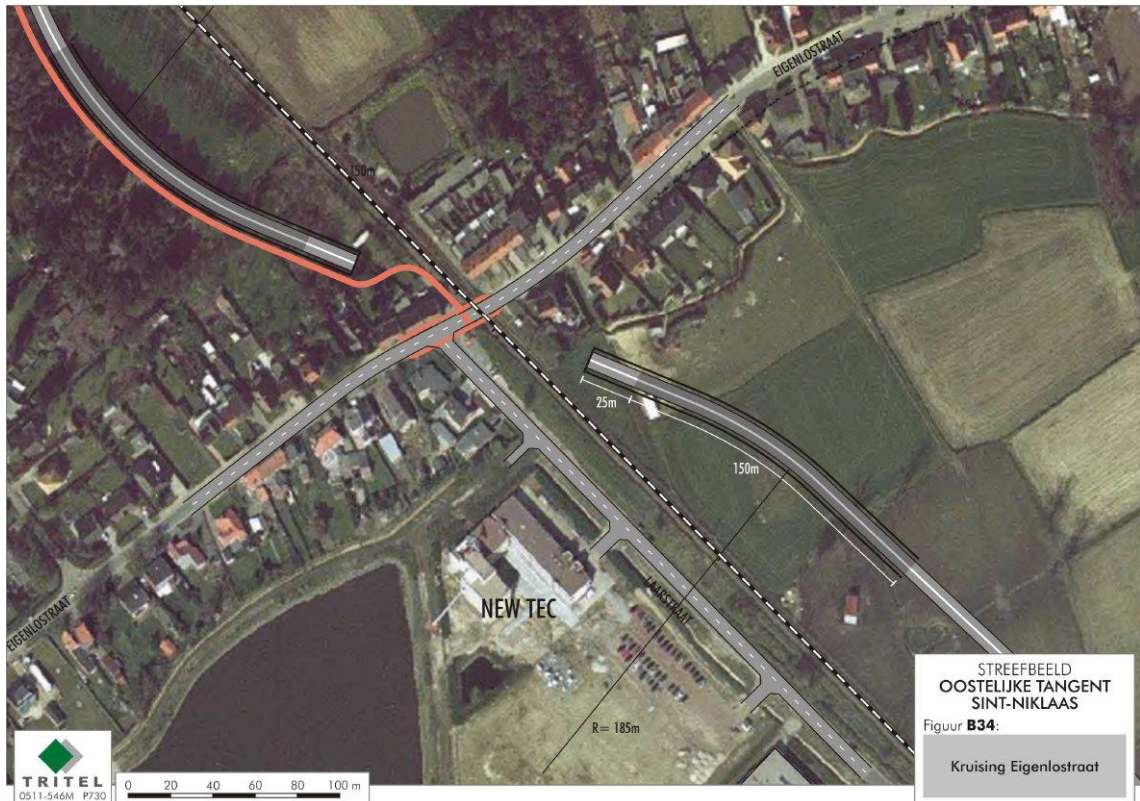
Bij de voorkeursoplossing wordt voor de aansluiting van het deel Europark aan op de N70 gebruik gemaakt van de bestaande verkeerswisselaar N70-R42, palend aan de zuidzijde van de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen. Deze verkeerswisselaar zal worden uitgebouwd tot de zogenaamde 'Mercatorknoop', waarbij volop ingezet wordt op afgescheiden fietsinfrastructuur. De oostelijke tangent loopt vervolgens in de richting van de E17 parallel aan de zuidzijde van de spoorlijn tot aan de Eigenlostraat. Tussen de N70 en de Damstraat komt de weg iets hoger te liggen dan het maaiveld. Er wordt tevens een lichtengeregelde ontsluiting van het industriegebied 'Europark' voorzien.

<sup>1</sup> De figuren in deze paragraaf zijn overgenomen uit de Startnota en zijn op bepaalde punten bijgesteld in de loop van het proces, onder meer op basis van het plan-MER en de verdere verfijning in de aanloop van de Projectnota.



### Centrale deel

Op het centrale deel, tussen Damstraat en Eigenlostraat, gaat de voorkeursoplossing voor de oostelijke tangent in lichte helling om aan te takken op de tunnel onder de Eigenlostraat en spoorweg. De Damstraat en Galgstraat worden geknipt en de bestaande overwegen over de spoorweg worden afgeschaft. Doorgaand verkeer is niet langer mogelijk. Voor het fietsverkeer wordt voorzien in een dubbelrichtingsfietspad tussen de Mercatorknoop en de Eigenlostraat, alwaar aansluiting voorzien is op de bestaande fietspaden.



### Deel E17

Aan de kruising met de Eigenlostraat gaat de oostelijke tangent in tunnelvorm onder de Eigenlostraat en de spoorlijn door om vervolgens te dagzomen aan de noordzijde van de spoorlijn. Vanaf hier loopt de weg parallel aan de noordzijde van de spoorlijn, om een aansluiting te maken op de te verlengen ventwegen van de E17. Gezien de verhoogde ligging van de E17 op een talud zal de oostelijke tangent tussen de tunnel en de E17 opnieuw een hellend verloop kennen.

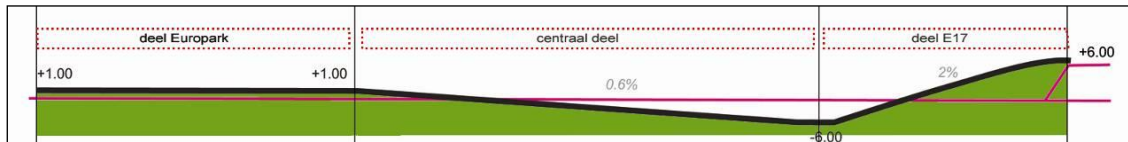
Voor de aansluiting van de oostelijke tangent op de E17 wordt geopteerd voor de hieronder geïllustreerde oplossing, met een eenzijdige ontsluiting van het bedrijventerrein TTS via de parallelstructuur langs de hoofdweg voor het verkeer komende uit richting Gent. De andere verkeersrelaties via de E17 - naar Gent en van/naar Antwerpen- verlopen langsheen de N16 waar over de volledige lengte tussen de E17 en de aansluiting van de Hoogkamerstraat in de richting van de E17 een bijkomende rijstrook wordt aangelegd als weefstrook.

Er wordt geopteerd voor de uitbouw van de parallelstructuur met twee rijstroken in elke richting uit het oogpunt van de verkeersafwikkeling.

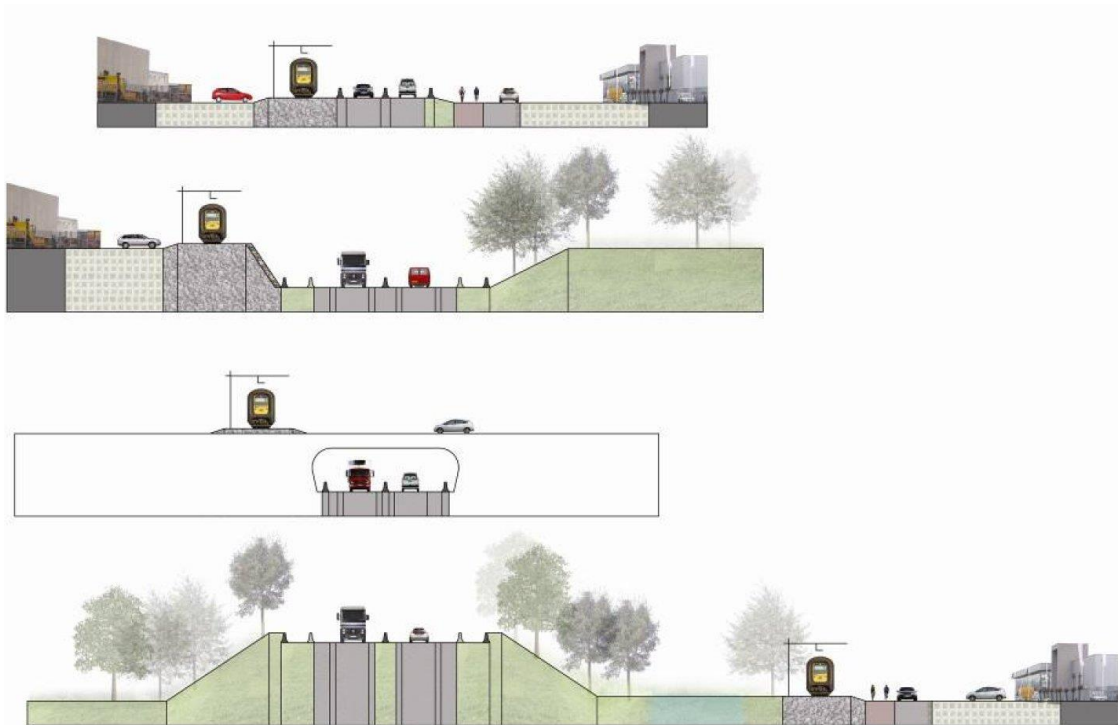


#### 4.2.2 Lengte- en dwarsprofiel van de voorkeursoplossing

Qua lengteprofiel ligt de voorkeursoplossing van de oostelijke tangent binnen deelzone Europark verhoogd t.o.v. het huidige maaiveldniveau om vervolgens in lichte helling te zakken naar de tunnel onder de Eigenlostraat, en vervolgens in helling aan te sluiten op de verhoogde ligging van de E17.



De keuze van bovenstaand lengteprofiel bepaalt in grote mate het dwarsprofiel. Onderstaande figuren geven een ruimtelijke impressie weer van het de dwarsprofielen in de verschillende delen (van boven naar onder: deel Europark, centraal deel, tunnel onder Eigenlostraat, deel E17).



De in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas voorziene gebied voor wegeninfrastructuur blijkt, voornamelijk op vlak van dwarsprofiel, te beperkt, waardoor de realisatie van de Oostelijke Tangent niet haalbaar is zonder bestemmingswijziging.

### 4.3 Provinciaal RUP N403

De minister bevoegd voor RO heeft op 28 juni 2010 het provinciaal RUP 'Opheffing reservatiestrook N403 te Stekene en Sint-Gillis-Waas' goedgekeurd. Het PRUP schrapt een reservatiestrook voor de omleiding van de bestaande N403 rond de kernen Kemzeke (Stekene) en Sint-Pauwels (Sint-Gillis-Waas).



Op basis van een voorafgaand streefbeeld over de N403 heeft de provincie Oost-Vlaanderen geoordeeld dat het de aanleg van een omleidingsweg rond deze dorpen niet noodzakelijk was voor het garanderen van de verkeerseefbaarheid en verkeersveiligheid van de N403. Het behoud van de reservatiestrook was dan ook niet langer vereist. Deze afgeschafte reservatiestrook ligt net ten noorden van de stad Sint-Niklaas, maar heeft geen rechtstreekse impact op de aanleg van de oostelijke tangent.



## 5 Analyse bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied

### 5.1 Bestaande feitelijke en juridische toestand

#### 5.1.1 Bestaande feitelijke toestand

De bestaande feitelijke toestand wordt grafisch weergegeven op de kaarten in bijlage bij deze toelichtingsnota.

**Kaart 0.** Situering plangebied

**Kaart 1.** Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

#### 5.1.2 Bestaande juridische toestand

De relevante elementen van de bestaande juridische toestand worden tekstueel aangegeven in de onderstaande tabel.

**Tabel 1.** Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan nr. 13 St. Niklaas-Lokeren (KB 07/11/1978) , gewijzigd door BVR 28/07/1999 <ul style="list-style-type: none"><li>- industriegebied,</li><li>- agrarisch gebied,</li><li>- bufferzone,</li><li>- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut,</li><li>- woongebied,</li><li>- woongebied met landelijk karakter,</li><li>- bestaande autosnelweg.</li></ul> Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas" (BVR 19/01/2007) <ul style="list-style-type: none"><li>- gebied voor wonen en agrarische productie,</li><li>- agrarisch gebied,</li><li>- gebied voor lijninfrastructuur.</li></ul>
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	/
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	BPA "Spoor en station" te Sint-Niklaas (MB 02/07/1990)
Verkavelingsvergunningen	5.00/46021/1652 (vergund op 30/07/2003) 5.00/46021/1489 (vergund op 29/07/1996)
Beschermde monumenten	/
Beschermde dorpsgezichten	/
Beschermde landschappen	/
Definitieve aanduiding ankerplaatsen	/
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	/
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	/
Ramsargebieden	/
Gebieden van het duinendecreet	/
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	/

Plan	Naam
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	/
Vlaamse of erkende natuurresevaten	/
Bosreservaten	/
Beschermingszones grondwaterwinning	/
Bevaarbare waterlopen	/
Onbevaarbare waterlopen	Barbierbeek (tweede categorie)
Gewestwegen	E17/A14, R42, N70, N41 en N16
Spoorwegen	enkel spoor St.-Niklaas-Temse-Mechelen

In of grenzend aan het gebied zijn géén provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen, beschermde landschappen, beschermde monumenten, beschermde landschappen, vogelrichtlijngebieden, habitatrichtlijngebieden, gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of het Integraal Verwevend en Ondersteunend Netwerk (IVON), grondwaterbeschermingsgebieden, erkende of Vlaamse natuurresevaten, bosreservaten, geklasseerde waterlopen of spoorwegen gelegen die relevant zijn voor dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Geen: landinrichting, ruilverkaveling, beschermde landschappen, beschermde monumenten, beschermde landschappen, geen VEN gebied (ook niet in de ruime omgeving), geen vogel- of habitatrichtlijngebieden, geen erkende natuur- of bosreservaten,

Landschapsatlas: Het plangebied overlapt deels met de relictzone van de bolle akkergebieden van het Waasland. Ook wordt de Barbierbeek gedwarst die als lijnrelict is aangeduid (bij deel 7.5).

De bestaande juridische toestand wordt grafisch weergegeven op de kaarten in bijlage bij de toelichtingsnota.

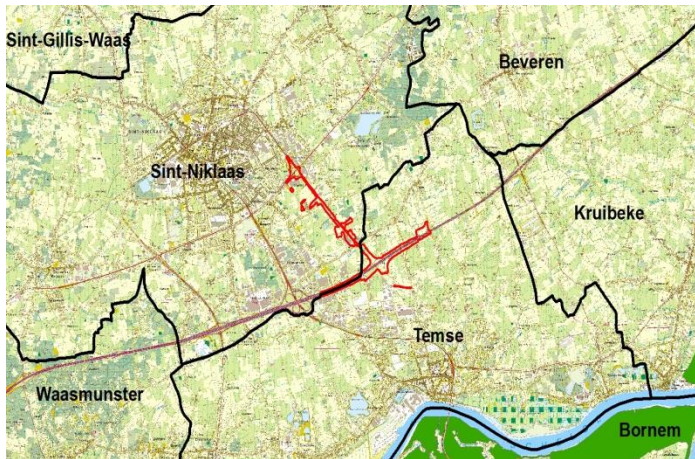
**Kaart 2** Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

**Kaart 3** Bestaande juridische toestand: andere plannen

## 5.2 Bestaande ruimtelijke structuur

### 5.2.1 Ruimtelijke kenmerken van de omgeving

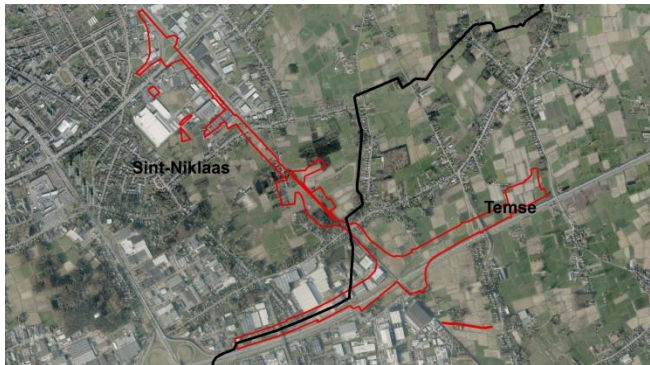
De stad Sint-Niklaas is gelegen in een van de sterkst verstedelijkte gebieden van Noord-West-Europa, de Vlaamse ruit. Binnen de Vlaamse Ruit is Sint-Niklaas, als historisch economisch centrum gericht op de E17. De stad maakt deel uit van een corridorvormige ontwikkeling langsheen deze E17, die naast Sint-Niklaas ook de kleinere steden Lokeren en Beveren omvat. De steden vormen belangrijke concentraties van woongebieden, industriegebieden en voorzieningen. Ze worden onderling verbonden door grootschalige infrastructuren: de autosnelweg E17, de spoorlijn Antwerpen - Gent en de gewestweg N70.



De stad is enerzijds gericht op het station en anderzijds op de aansluiting met het hoofdwegennet. De hoofdonsluiting wordt momenteel gevormd door de N16 maar zal in de toekomst tevens ontsloten worden langsheen Oostelijke en Westelijke tangent.

Opvallend in de morfologie van het landschap zijn de twee belangrijke economische assen:

- enerzijds is dit de as Antwerpen – Gent waar bedrijvenzones langsheen de E17 het beeld domineren en het open ruimtegebied naast de E17 verstoren
- anderzijds betreft het de ruimtelijk- economische as Sint-Niklaas – Mechelen. Deze as is geënt op de gewestweg N16.



Sint-Niklaas is een relatief compacte stad. De omliggende dorpen maakten een groei door en breidden verder uit waarbij de lintbebouwing werd versterkt. De tussenliggende open ruimte, gesitueerd op een stuifzandrug, wordt gekenmerkt door een vlak tot licht golvend landschap met duidelijke taluds. Er verdwenen vele van de vroegere bossen.

Kenmerkend voor het Land van Waas zijn de bolle akkergebieden. Ten oosten van Sint-Niklaas bevindt zich het boscomplex De ster met stedelijke recreatievormen. Ten westen vinden we het boscomplex Puivelde-Gouden Leeuw, Bleekakkers en Kuil.

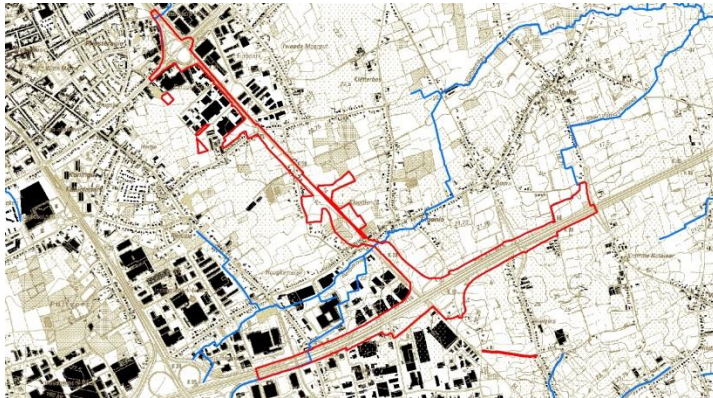
Het landschap wordt gekenmerkt door een divers patroon van historische woonlinten en enkele landbouwbedrijven. Landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten en kleine boomgroepen situeren zich verspreid door het gebied. Het landschap is versnipperd door de woonlinten en grote infrastructuur.

Het gebied is gekenmerkt door een grote verstedelijkingsgraad met veel bebouwing en versnippering van de open ruimte. Grote natuurgebieden en beschermingszones komen er niet voor. Parallel aan Eigenlostraat loopt de vallei van de Barbierbeek.

De natuurwaarden zijn voornamelijk gekoppeld aan het agrarisch landschap: kleine landschapselementen zoals bomenrijen en kleine bosperceeltjes.

De belangrijkste elementen van de bestaande nederzittingsstructuur zijn:

- gemengd regionaal bedrijventerrein Europark-Zuid;
- TTS;
- Industriepark noord;
- Damstraat;
- Eigenlostraat.



Rond 1940 werd Sint-Niklaas het kruispunt van nieuwe spoorlijnen naar Mechelen, Dendermonde en Hulst. De spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen bestaat uit 1 spoor waardoor de gebruiksintensiteit matig is. De spoorlijn ligt (deels) verhoogd in het landschap maar is niet als storend te ervaren. Er zijn verschillende gelijkvloerse overgangen aanwezig die woonlinten met elkaar verbinden.

Rond het midden van de negentiende eeuw werd de verbinding tussen Antwerpen en Gent gerealiseerd (N70) door het rechte trekken van bestaande wegen en toevoeging van nieuwe delen. N70 Prins Boudewijnlaan is momenteel te ervaren als een weg die hoofdzakelijk gericht is op het autoverkeer met beperkte verblijfskwaliteiten. Langs de gewestweg zijn een groot aantal handelszaken aanwezig.

## 5.2.2 Ruimtelijke kenmerken van het projectgebied

Het projectgebied heeft enkele niveauverschillen die bepalend zijn voor de inpassing en aansluitingsmogelijkheden van de Oostelijke Tangent. Aan het knooppunt N70-Oostelijke Tangent is de spoorlijn bepalend. Hier is een minimale vrije hoogte van 6 m noodzakelijk. Het rijvlak van de bestaande brug ligt op een hoogte van 7,64 m t.o.v. het huidige maaiveld.

Ter plaatse van het knooppunt E17- Oostelijke Tangent wordt het maaiveld van de E17 opgetekend tot ongeveer 6 m t.o.v. het oorspronkelijk maaiveld.

De textuur van de bodem bestaat overwegend uit zand. Grote delen zijn gekenmerkt door een dikke humusrijke bovengrond als gevolg van eeuwenlange bemesting met stalstrooisel afkomstig van plaggen (zoden) uit heidevelden, de zogenaamde plaggenbodem. Het gebied tussen Eigenlostraat en de E17 bestaat uit zandleem.

Ter hoogte van de Eigenlostraat stroomt de Barbierbeek doorheen het projectgebied. In het gebied zijn een aantal kleinere van nature overstroombare gebieden. Met uitzondering van de omgeving Eigenlostraat werden geen gegevens gevonden van recente wateroverlast.

De aanleg van de E17 en van de Prins Alexanderlaan – Parklaan (N16) verhoogde de autobereikbaarheid van Sint-Niklaas. Vanaf het tracé van de E17 zijn wisselende perspectieven en zichten waarneembaar. De E17 ligt ter hoogte van het projectgebied verhoogd boven het landschap en is hierdoor dominant als lijninfrastructuur aanwezig.

De stad Sint-Niklaas heeft de ambitie om na de realisatie van de westelijke en oostelijke tangent de N70 verkeersluw in te richten als een 'groene stadsader'.

Het projectgebied bestaat uit een vlak landschap met enkele beeldbepalende infrastructuren, industrieterreinen en woonlinten. De stuifzandrug, die zich van Beveren tot Waasmunster uitstrekt, wordt voornamelijk ingevuld door agrarische gebieden, woonlinten en groengebieden.

### 5.3 Fotoreportage



Europark Zuid (knooppunt)



Europark Zuid



Europark Zuid en spoorlijn



E17



E17 en spoor



E17 en spoor



Spoorwegovergang Damstraat



Spoorwegovergang Damstraat



Zicht op Europark Zuid en mercatorknoop



Knooppunt Europark Zuid



Knooppunt Europark Zuid – wegenis





Knooppunt Europark Zuid



Spoorwegovergang Eigenlostraat



Laarstraat – E17



Talud E17



Berm E17



Industriezone TTS ter hoogte van aansluiting Laarstraat



Industriezone TTS ter hoogte van aansluiting Laarstraat



Berm E17



E17 en aarden weg



Talud E17



Open gebied ter hoogte van E17



Eigenlotunnel (vanuit oosten)



ELGB – Rodrigus (vanuit oosten)



Europark Zuid (vanuit zuiden)



Europark Zuid (vanuit zuiden)



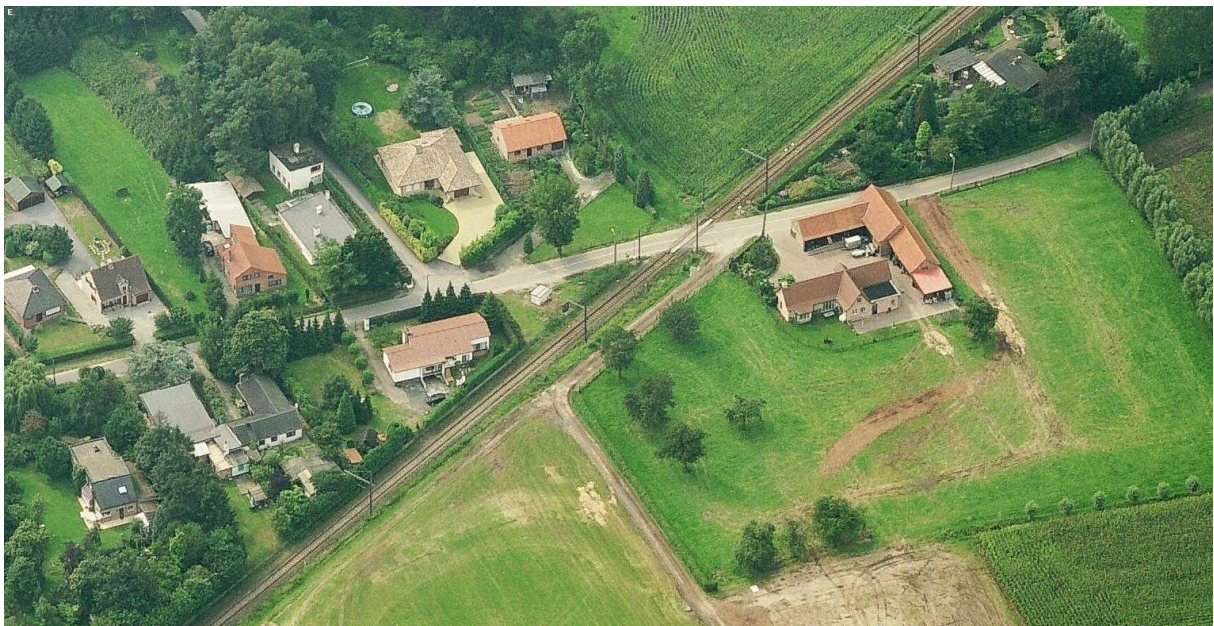
Europark Zuid cul-de-sac (vanuit oosten)



Kruispunt Damstraat (vanuit oosten)



Kruispunt Damstraat (vanuit zuiden)



Kruispunt Galgstraat (vanuit oosten)





Kruispunt Galgstraat (vanuit zuiden)



Puylaert (vanuit oosten)



Waasland Automotive (Europark Zuid – vanuit noorden)



Waasland Automotive (Europark Zuid – vanuit oosten)

## 6 Verantwoording planopties

### 6.1 Visie en gewenste ruimtelijke ontwikkeling

#### 6.1.1 De aanleg van de oostelijke tangent: Sint-Niklaas ontsluiten via een dubbele kamstructuur in overeenstemming met principes RSV

In aanvulling op de selectie van primaire wegen II te Sint-Niklaas (N16 en N41) in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied een verbeterde ontsluitingsstructuur voorgesteld. Het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas wordt ontsloten via een dubbele kamstructuur met:

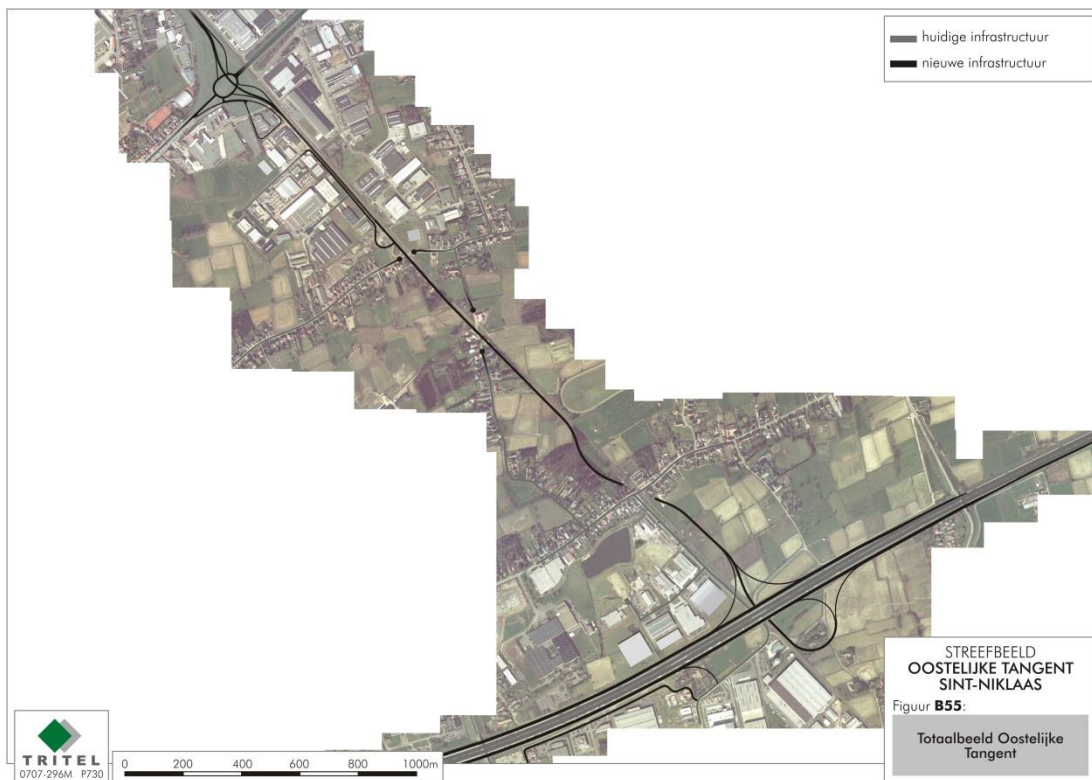
- De N41 in het westen, die zijn selectie als primaire weg II blijft behouden;
- Een parallelweg aan de E17 en de voor een deel aan te leggen oostelijke tangent langs de spoorweg Sint-Niklaas - Mechelen, die als een nieuwe primaire weg II zal worden geselecteerd tussen de E17 en de N70. De oostelijke tangent sluit enkel aan op de R42 en de uitbreiding van het industriegebied Europark-Zuid.
- De N70 krijgt dan een lagere categorie (secundaire weg III) die zijn rol als een as van openbaar vervoer maximaal kan waarmaken. Deze as wordt ontwikkeld met het oog op leefbaarheid en veiligheid.

Algemene principes voor de inrichting van de oostelijke tangent:

- De oostelijke tangent wordt geselecteerd als primaire weg categorie II met een basisprofiel van 2x1 rijstroken.
- Minimale ruimte-inname, waardoor ook zo min mogelijk bedrijven en woningen zullen worden getroffen.
- De langzaam-verkeerroutes worden geïntegreerd in het ontwerp van de oostelijke tangent.
- De bestaande spoorwegovergangen ter hoogte van de Galgstraat en de Damstraat worden gesloten. De overgang aan de Eigenlostraat blijft behouden en de tangent gaat daar onder de spoorlijn.
- Het bedrijventerrein TTS wordt, naast de hoofdontsluiting via de N16, ook ontsloten naar de parallelwegen van de E17.

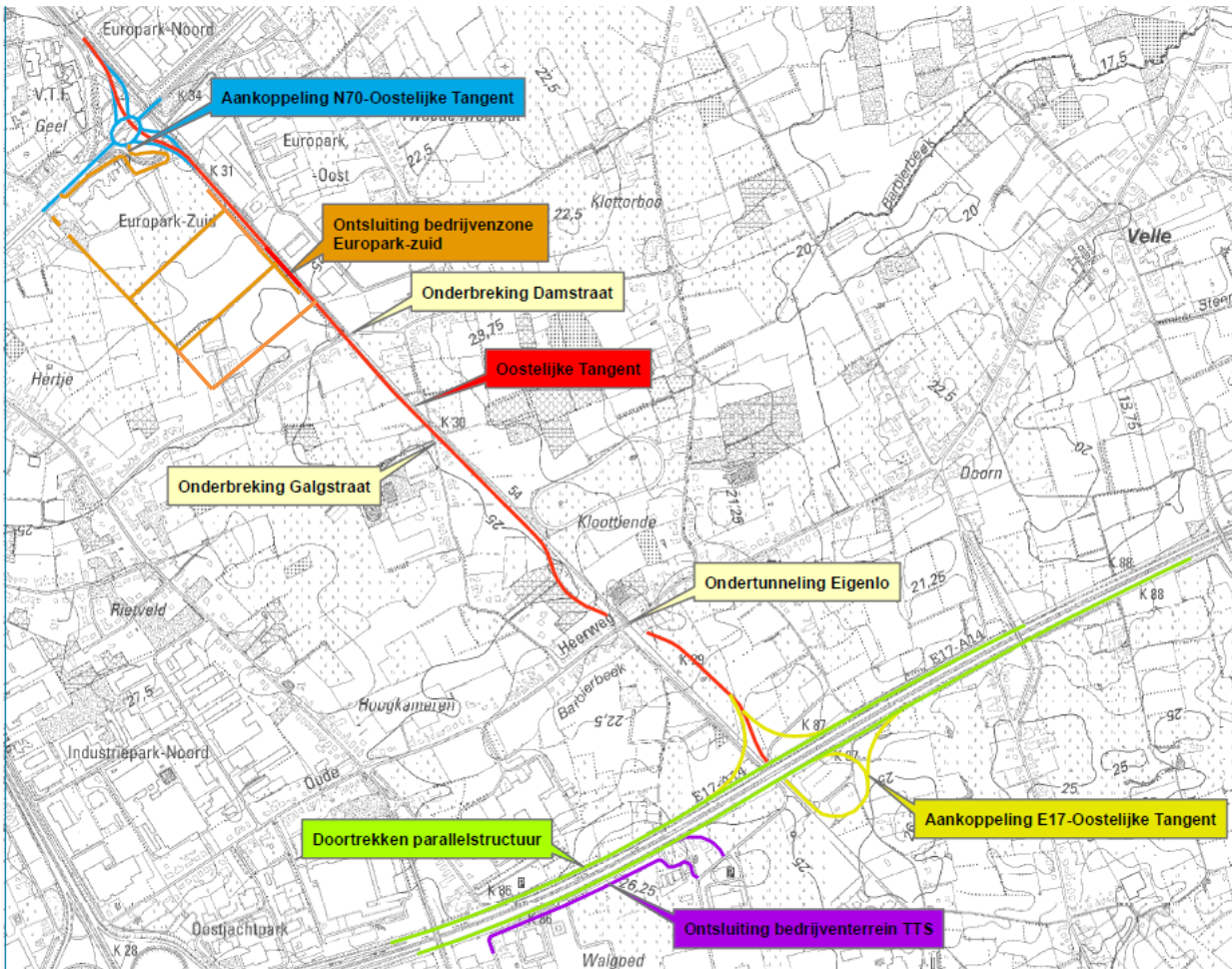
#### 6.1.2 Tracé

De aanduiding van het gebied voor infrastructuur en voor landschappelijke inpassing is gebaseerd op de bestaande en voorlopige ontwerpplannen. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp zullen mogelijk nog aanpassingen gebeuren en zal de ruimte-inname waar mogelijk beperkt worden. De op het grafisch plan aangeduide gebieden gelden dus als een maximum. Hieronder wordt toelichting gegeven bij de intekening van het tracé.



De Oostelijke Tangent wordt opgedeeld in zes deelgebieden:

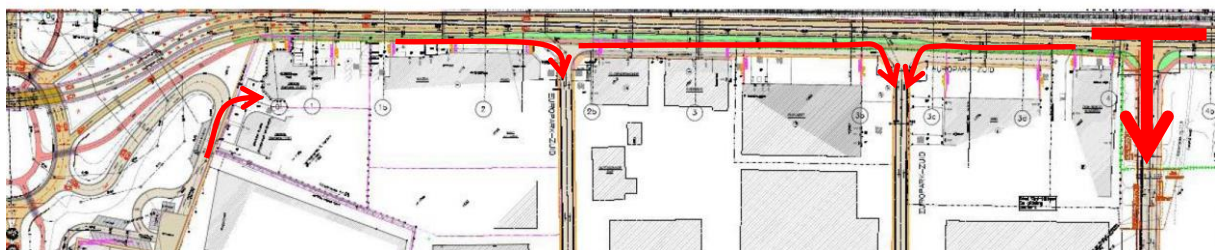
1. N70-Damstraat. De oostelijke tangent takt aan de N70 aan op een nieuw te ontwerpen ovonde, de zogenaamde 'Mercatorknoop'.
2. Kruising Damstraat. De Damstraat wordt bovengronds gekruist. De bedrijvenzone Europark-Zuid wordt aangesloten op een te ontwerpen kruispunt, de Damstraat takt hier niet langer op aan.
3. Damstraat – Eigenlostraat. De tangent volgt de westzijde van de spoorlijn. In het deel bij de Eigenlostraat wordt de bochtstraal gevolgd en wordt voldoende ruimte gereserveerd voor het aanbrengen van noodzakelijke uitwijkmogelijkheden, ruimte voor de wisseling van het profiel, de afwerking en de voorzieningen.
4. Eigenlostraat. Ongelijkvloerse kruising via een tunnel onder zowel de Eigenlostraat als de spoorlijn. Op de tunnel wordt een tunneldak voorzien. Extra aandacht dient uit te gaan naar de herinrichting van het gebied, zodat dit geen breuk veroorzaakt met de activiteiten in de omgeving. Bovenop het tunneldak wordt een herstel van de Barbierbeek mogelijk gemaakt.
5. Eigenlostraat – E17. Ook hier wordt de bochtstraal gevolgd en is ruimte voorzien voor de noodzakelijke uitwijkmogelijkheden, ruimte voor de wisseling van het profiel, de afwerking en de voorzieningen. De strook is hier ook breder om eventuele variante aansluitingen op de E17 mogelijk te houden en voor de aanleg van taluds.
6. Aansluiting E17. De aansluiting op de parallelwegen van de E17 ontziet de bestaande bedrijfsgebouwen. Zowel ten noorden als ten zuiden van de E17 worden parallelwegen aan de hoofdweg verlengd op de aansluiting mogelijk te maken.



Dit tracé van de Oostelijke Tangent tussen N70 en E17 wordt gevat door het bestemmingsplan in bijlage. De ruimtelijke innames worden als volgt gemotiveerd:

### Zone Europark-Zuid

- Ter hoogte van de N70 wordt ruimte voorzien voor een rotonde, die zal gerealiseerd worden in de vorm van een ovonde (conceptsheets, zie afbeelding in §4.2.1). In het noordwestelijke kwadrant wordt ruimte voorzien voor waterbuffering. De reservatie is ingetekend op perceelsgrenzen (openbaar domein). Aan de oostelijke zijde vormt de bestaande spoorlijn Sint-Niklaas-Temse-Mechelen de grens van het plan. In de zuidwestelijke kwadrant wordt de grens van het plan gelegd op de voorgevel van het bedrijf Unigro. Er zullen dus geen gebouwen worden ingenomen. Er is bovendien binnen de zone voor wegeninfrastructuur een beperkte laad- en loszone voorzien ten behoeve van de aanpalende bedrijven.



- Tussen de N70 en Damstraat ligt de westelijke grens van het plangebied gelijk met de gevel van de bedrijfsgebouwen in Europark Zuid. Ook hier geldt dat geen bedrijfsgebouwen zullen worden ingenomen. Binnen de zone voor wegeninfrastructuur is ruimte voorzien voor de aanleg van een parallelweg in het kader van de interne ontsluiting van Europark-Zuid (de kamstructuur). Ter hoogte van de meest noordelijk

gesitueerde bedrijfsgebouwen (de garages) is de grens van het plangebied op 4m gelegd van de gevel van de bedrijfsgebouwen, zodat de interne ontsluiting op het bedrijfsperceel en langsparkeren op eigen terrein mogelijk blijft.



- De ontsluiting van Europark-Zuid verloopt via een nieuw te ontwerpen kruising op de Oostelijke Tangent ten noorden van de Damstraat. Tussen de woningen aan de Damstraat en deze ontsluitingsweg wordt een brede zone gevrijwaard voor de inpassing en buffering van de weg.
- Tussen de N70 en Damstraat vormt de bestaande spoorlijn Sint-Niklaas-Temse-Mechelen de oostelijke grens van het plan. De spoorlijn maakt daar dus geen deel uit van het plan.

### Centrale zone

- Tussen de Damstraat en Eigenlostraat is zowel een strook voor infrastructuur als een zone voor landschappelijke inpassing voorzien ten westen van de bestaande spoorlijn. Zowel in de zone voor infrastructuur als in de zone voor landschappelijke inpassing zijn er woningen aanwezig. Daarom is enerzijds de reservatie zo ingetekend dat er voldoende ruimte is voor de aanleg van de Oostelijke tangent en anderzijds is de reservatie van beide zones zo beperkt mogelijk gehouden.
- Aan de oostelijke kant van de spoorlijn Sint-Niklaas-Temse-Mechelen is vanaf de bebouwing in de De Cauwerstraat tot net voorbij de Galgstraat een zone voor landschappelijke en functionele inpassing voorzien voor het plaatsen van geluidsschermen. De zone heeft een breedte van 13 meter ter hoogte van de De Cauwerstraat en verbreedt tot 13,50 meter ter hoogte van de Galgstraat.



- Ten zuiden van de Galgstraat zijn de percelen C1091c, C1083, C1095a, C1108c, C1108d en C1107a ingekleurd als zone voor waterbeheersingswerken. De bestemming is hieraan aangepast.

### Tunnel Eigenlo

- Ter hoogte van Eigenlo is het tracé in een bocht gelegd om de ondertunneling van Eigenlo en de Barbierbeek mogelijk te maken en de ondertunneling zo kort mogelijk te houden. Tussen de Galgstraat en de Oostelijke Tangent is een zone voor landschappelijke en functionele inpassing ingetekend om waterbeheersingswerken mogelijk te maken. Deze zone heeft een maximale breedte van 34,50 meter.



- Ter hoogte van Eigenlo is op basis van de voorlopige dimensionering van een ondertunneling een specifieke zone voor een tunnel ingetekend met mogelijkheid tot landschappelijke inpassing. De tunnel wordt voldoende diep uitgewerkt opdat de Barbierbeek over het tunneldak kan in open bedding.

### Zone E17

De reservatie voor de E17 met bijbehorende parallelwegen wordt beschreven van oost naar west:

- Het gedeelte tussen Veldstraat en Sweigers-Zuid is voorzien op de huidige grens tussen de weg en de aanliggende percelen. Ten noorden is voorzien in een zone voor waterbeheersing.
- Voor het gedeelte tussen Sweigers-Zuid en Doornstraat is de bestaande E17 volledig opgenomen in de reservatie, vermeerderd met een strook van 15,7 m vanaf de perceelsgrens ter hoogte van perceel C1154a, ten noorden van E17 en 19,7 m ter hoogte van perceel C1167a, ten zuiden van E17. Het deel tussen de Doornstraat en de spoorlijn Sint-Niklaas-Temse-Mechelen loopt deze bijkomende reservatie op tot 28 m ten noorden van de E17 en 26,7 m ten zuiden ervan.
- Tussen de Laagstraat en Hoogkamerstraat bedraagt de bijkomende reservatie vanaf de perceelsgrens van het openbaar domein van de E17 aan de noordzijde 28,10 meter ter hoogte van perceel B139a en 140b. Er zal hier in elk geval geen inname van gebouwen nodig zijn. Ter hoogte van perceel 1162b bedraagt de bijkomende inname vanaf de perceelsgrens 19,20 meter. Ter hoogte van perceel 1166b bedraagt de inname 16,30 meter.
- Vanaf de spoorlijn vormt, ten zuiden van E17 de Laagstraat de grens van de reservatie voor infrastructuur.
- Tussen Laagstraat en Luxemburgstraat bedraagt de reservatie, ter hoogte van DAF, perceel 179/2a, 169/2b en 179m, 18,7 meter.
- Tussen de Hoogkamerstraat en de omgelegde Hoogkamerstraat bedraagt de bijkomende reservatie 6,85 meter ter hoogte van de Hoogkamerstraat en 4,80 meter ter hoogte van de omgelegde Hoogkamerstraat.
- Ten westen van Hoogkamerstraat valt de grens van het plan samen met de huidige perceelsgrens tussen de weg en de aanliggende percelen. Hier is dus geen inname van gronden voorzien, noch ten noorden, noch ten zuiden van de E17.

### Verbinding Schoenstraat en Doornstraat

Tussen de Schoenstraat en de Doornstraat wordt een strook bestemd als infrastructuur. Deze reservatie omvat het volledige perceel B626A met een breedte van 5,78 meter en verder delen van de percelen B624, B623, B622 en B632a met een breedte van 7 meter.

### 6.1.3 Inrichting

Voor de concrete inrichting van de weg wordt uitgegaan van:

- streven naar een maximaal aantal verkeersrelaties;
- ruimtelijke impact van de knooppunten;
- maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur.

Een louter verkeerstechnische visie werd aangevuld met de ontwikkeling van een landschappelijke visie. De verschillende varianten werden besproken binnen het kader van de startnota. De bekomen consensus werd vervolgens bestudeerd in het plan-MER.

De basis van het voorliggende RUP is gebaseerd op de visie voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied St.-Niklaas. In het RUP voor het stedelijk gebied werd reeds een reserveringsstrook t.b.v. de aanleg van de Oostelijke Tangent voorzien. Anderzijds werd een reserveringsstrook aangeduid aan de noordzijde van de spoorweg tussen de Eigenlostraat en de E17.

#### Snelheidsregime

Er wordt voorgesteld om de Oostelijke Tangent te ontwerpen als 2x1 met een ontwerpsnelheid van 70 km/u.

#### Bundeling met bestaande lijninfrastructuur

De Oostelijke Tangent wordt bij voorkeur aan de zuidzijde van de spoorlijn Sint-Niklaas –Mechelen aangelegd om ten noorden aan te sluiten op het toekomstig knooppunt met de R42/N70. Door de beschikbare ruimte, de ligging van de huidige inrichting van het knooppunt N70/R42 en de ligging van de R42 ten westen van de spoorweg komt de aansluiting van de Oostelijke Tangent bij voorkeur ook te liggen ten westen van de spoorlijn. De aansluiting van de Oostelijke Tangent op de E17 komt daarentegen bij voorkeur bovenop de spoorlijn te liggen of aan de oostzijde ervan.

De gewenste overgang van de Oostelijke Tangent van de west- naar de oostzijde van de spoorlijn gebeurt bij voorkeur ongelijkvloers (ondertunneling) t.h.v. de Eigenlostraat, waarbij de kruising van weg en spoorlijn gecombineerd wordt.

#### Doorgaande verkeersfunctie garanderen

Vanuit verkeersplanologisch oogpunt (gezien de categorie primaire weg II) is het noodzakelijk om zowel de Damstraat als de Galgstraat ter hoogte van de Oostelijke Tangent te knippen. Ten noorden van de spoorlijn wordt het lokaal verkeer van de Damstraat en de Galgstraat ontsloten via de Passtraat. Het lokaal verkeer met als herkomst en bestemming het zuidelijke segment van de Galgstraat wordt ontsloten via de Eigenlostraat. Het zuidelijke segment van de Damstraat wordt ontsloten via Hertjen/Houtenschoen. Ter hoogte van elk geknipte wegdeel zal een keerlus worden aangelegd.

Het kruispunt van de oostelijke tangent met de N70 gebeurt ongelijkvloers. Een rechtstreekse aantakking op de bestaande R42 is voorzien, in functie van een optimale doorstroming. Een uitwisseling met de N70 is mogelijk op basis van een langgerekte rotonde (ovonde) met een open binneneiland (Mercatorknooppunt).

#### Ontsluiting van de regionale bedrijvigheid

Voor de aansluiting van de oostelijke tangent op de E17 wordt een klaverblad voorzien, dat bediend wordt door een structuur van wegen parallel aan de autosnelweg, en waarbij de bedrijvenzone TTS eenzijdig ontsloten wordt (met enkel een afrit vanuit de richting Gent).

De ontsluiting van de bedrijvenzone Europark-Zuid gebeurt d.m.v. een nieuwe weg parallel aan de oostelijke tangent en een nieuw kruispunt (lichtengeregeld kruispunt) ter hoogte van de Damstraat. De Damstraat zelf sluit niet aan op dit knooppunt. Het kruispunt wordt bij voorkeur uitgerust met een dynamische lichtenregeling.



### Ondertunneling Eigenlostraat, spoorweg en Barbierbeek

Ter hoogte van de Eigenlostraat wordt een ongelijkvloerse kruising voorzien via een tunnel onder zowel de Eigenlostraat als de spoorlijn. Deze optie maakt het mogelijk de impact op de omgeving te beperken zowel voor de bewoners in de directe omgeving, voor het landschap als voor de Barbierbeek die boven op de tunnelbak verplicht in open profiel wordt hersteld. Hierdoor krijgt de Barbierbeek terug haar verbindende betekenis.

### Nieuwe fietsinfrastructuur

Ten westen van het tracé van de oostelijke tangent tussen de Mercatorknoop en de Eigenlostraat wordt een tweerichtingsfietspad voorzien. In het openbinneneiland van de Mercatorknoop wordt een aparte fietsinfrastructuur aangelegd, waarbij een veilige aantakking op de N70 of het centrum van Sint-Niklaas mogelijk wordt gemaakt.

Ter hoogte van voor gemotoriseerd verkeer geknipte Damstraat wordt op het verordenend grafisch plan een langzaam verkeersverbinding symbolisch aangeduid.

## **6.1.4 Geluidbuffering**

Er wordt voorzien in geluidbuffering onder de vorm van geluidswanden. De buffering gebeurt zodanig dat de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid worden bereikt.

Daarnaast wordt voorzien in specifieke geluidswerende maatregelen en geluidswering die het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid garanderen ter hoogte van de Damstraat, in de omgeving van de Galgstraat en aan de tunnelmonden.

In huidig plan wordt deze geluidbuffering mogelijk gemaakt, maar de precieze inplanting zal verder uitgewerkt worden op project-mer niveau.

## **6.1.5 Landschappelijk inpassing**

De groene continuïteit van de stuifzandrug moet zoveel mogelijk verzekerd blijven, ondanks de aanleg van de oostelijke tangent.

Het is de bedoeling dat de kwaliteiten van de ruimtelijke sequenties langs de weg zoveel mogelijk in verband gebracht worden met het ontwerp van de weg. In de deelruimte Europark kan de oostelijke tangent aangegrepen worden om een nieuwe stadstoegang in de vorm van een bakken te ontwerpen (Mercatorknoop). In het centrale deel wordt de oostelijke tangent ondergeschikt gemaakt aan het landschap. In de omgeving van de E17/A14 is de herkenbaarheid en leesbaarheid van de toegang naar de oostelijke tangent primordiaal.

In functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de oostelijke tangent wordt op het grafisch plan een overdruk voorzien. Gedurende de aanlegfase van de oostelijke tangent en aanhorigheden kunnen deze zones tijdelijk gebruikt worden als werfzone.

## **6.1.6 Waterbeheersing**

Het regenwater van de Oostelijke Tangent wordt deels aangesloten op de Klapperbeek en deels op de Barbierbeek. De scheiding tussen beide bekkens is de Damstraat.

Aangezien de Klapperbeek zo goed als op zijn maximum zit, worden er strengere normen voor gehanteerd dan de Gewestelijke Stedenbouwkundige verordening oplegt, zijnde een buffervolume van 340 m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte en een maximaal lozingsdebiet van 5 l/s/ha. Dit komt overeen met een buffering berekend voor een tienjaarlijkse bui. Het hemelwater van de verschillende bekkens zal aansluiten op de Aquafin RWA-collector in Singel, die afvoert naar de waterloop.

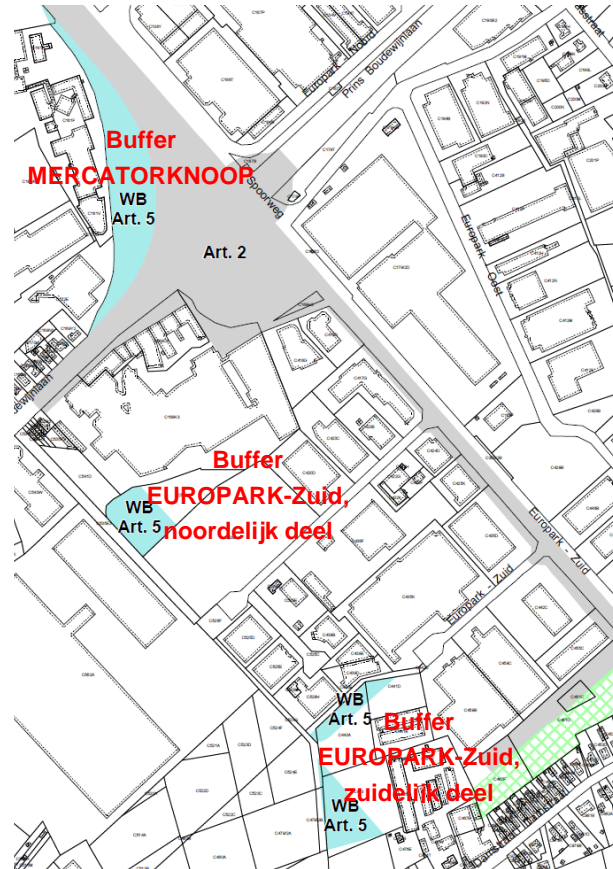
De waterbeheerder heeft in relatie met de Barbierbeek specifieke randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van infiltratie en afvoer van hemelwater aangezien deze waterloop overlastgevoelig is. Door het voorzien van voldoende ruime langsgrachten of andere vormen van open en ondiepe hemelwaterbuffers met een buffer volume van minstens 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte en een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie. Dit komt overeen met een buffering berekend voor een twintigjaarlijkse bui. Het bestaande buffervolume van de bestaande grachten, o.m. langsheen de E17, moet minstens

behouden blijven. Voor hemelwater afkomstig van verhardingen moet additioneel buffervolume voorzien worden. Op het grafisch plan zijn dergelijke plekken voor ondiepe waterbuffering voorzien.

Hierna wordt ingegaan op de verschillende zones en de voorziene buffering. In onderstaande beschrijving is zonder infiltratie gerekend; in een volgende fase zullen nog infiltratieproeven uitgevoerd worden ter plaatse van de bufferbekkens. Daarnaast is in sommige zones nog reserve om de doorvoer te laten dalen door buffering binnen de voorziene zones te maximaliseren.

#### *Zone Mercatorknoop (stroomgebied Klapperbeek)*

Op basis van de nieuwe verharding voor de Mercatorknoop (incl. de bestaande verharding), de dakoppervlakte van Europark-Zuid (Unigro en de omliggende gebouwen – enkel de oudere gebouwen, die nog niet zelf moesten voldoen aan de buffervoorwaarden) en de wegenis van de Tangent langsheen de spoorweg, dient minimaal een buffering van 2518 voorzien m<sup>3</sup> voorzien. Met een diepte van 0,48m komt dat overeen met een wadi van 5230 m<sup>2</sup>. In voorliggend GRUP is een ruimere zone voorzien, waardoor er reserve is. Het doorvoerdebiet is 37 l/s.



#### *Zone Europark-Zuid, noordelijk deel (stroomgebied Klapperbeek)*

De combinatie van de wegenis en de dakoppervlakte van de noordelijke bedrijven van Europark-Zuid leidt tot een bufferbehoefte van minimaal 1030 m<sup>3</sup>. Met een wadi van 0,42m diep komt dit op een oppervlakte van 2476 m<sup>2</sup>. Ook hier voorziet het GRUP een iets ruimere zone en is er dus reserve. Het doorvoerdebiet bedraagt 15 l/s.

#### *Zone Europark-Zuid, zuidelijk deel (stroomgebied Klapperbeek)*

De combinatie van de wegenis en de dakoppervlakte van de zuidelijke bedrijven van Europark-Zuid leidt tot een bufferbehoefte van minimaal 1598 m<sup>3</sup>. Met een wadi van 0,68m diep komt dit op een oppervlakte van 2345 m<sup>2</sup>. Ook hier voorziet het GRUP een iets ruimere zone en is er dus reserve. Het doorvoerdebiet is 23 l/s.

#### *Zone Galgstraat (stroomgebied Barbierbeek)*

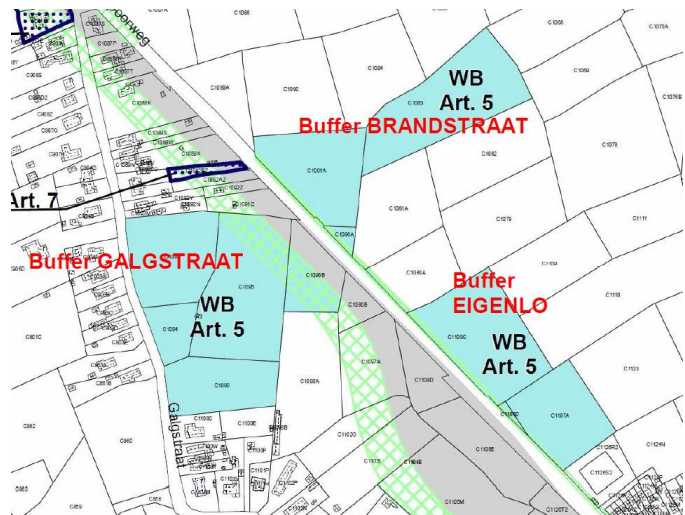
Gezien de daling naar tunnel Eigenlo ingezet zal worden na de Galgstraat, blijft de loop van de waterlopen 115, 116 en 117 behouden. Waterloop 119 mondt uit in waterloop 118 ter hoogte van de Galgstraat, waarna deze waterloop 118 daarna de spoorweg kruist en verder stroomt in oostelijke richting om, afwaarts de Brandstraat, aan te sluiten op de Barbierbeek. Door de aanleg van de toerit naar de tunnel in open talud zullen waterlopen 118 en 120 doorsneden worden. Een nieuwe langsracht wordt voorzien langsheen de nieuwe weg op de kruin van het talud om vervolgens ter hoogte van de tunnel aan de Eigenlostraat ondergronds te kruisen met het spoor met behulp van een inbuizing. Verder afwaarts wordt dan op de open waterloop 120 aangesloten.

Het hemelwater van de nieuwe verharde oppervlakte deel Damstraat – Galgstraat zal via een langsracht aansluiten op het bufferbekken Galgstraat en dus niet op waterlopen 115 of 117.

De volgende zone, Brandstraat, watert af richting de tunnel Eigenlo. Het fietspad ligt hier op maaiveldniveau. De buffering wordt daarom ook verrekend in het bekken Galgstraat.

Wat betreft het benodigde buffervolume is een richtwaarde van 2 l/s.ha onverhard gehanteerd om een indicatie te geven van het debiet dat door een onverharde oppervlakte gegenereerd wordt in niet-hellend gebied. Tevens dient de onverharde oppervlakte mee begroot te worden om het verlies van buffervolume van de bestaande grachten te compenseren. Er wordt daarnaast een run-off coëfficiënt van 0,40 gebruikt; bovendien wordt er een noodoverlaat van bufferbekken GALGSTRAAT naar bufferbekken BRANDSTRAAT aan waterloop 118 voorzien (via sifon bv.) die bij vol wachtbekken vermijdt dat er ongecontroleerd water wordt afgevoerd richting waterloop 120. Deze waterloop is immers niet voorzien op het onvertraagd afvoeren van de afstroomgebieden van waterlopen 118,119 en 120 bij volle wachtbekkens en aanhoudende regenval.

De totaliteit van de berekeningen geeft aan dat 4.777 m<sup>3</sup> buffering dient voorzien, met een lozingsdebiet van 58 l/s. Het bufferbekken voor deelbekken Galgstraat wordt voorzien met een oppervlakte van 5990 m<sup>2</sup> en een diepte van 0,8m, met een lozingsdebiet van 58 l/s. Inclusief reservegebieden is ruim voldoende oppervlakte in het GRUP voorzien.



*Zone Brandstraat (stroomgebied Barbierbeek)*

Het water dat richting de tunnel stroomt, zal opgevangen worden in een ondergronds bekken en binnen een korte tijdsspanne verpompt worden richting een bovengronds bekken en met vertraagde afvoer naar waterloop 118 gaan. Er dient een buffering van minimaal 1866 m<sup>3</sup> voorzien. Met een diepte van de wadi van 0,32m is een gebied van 5900 m<sup>2</sup> nodig. Het lozingsdebiet bedraagt 23 l/s. Ook hiervoor is ruim voldoende ruimte gereserveerd in het GRUP.

Langsheen de spoorweg is bovendien nog een reservegebied voorzien waarin buffering kan gerealiseerd worden.

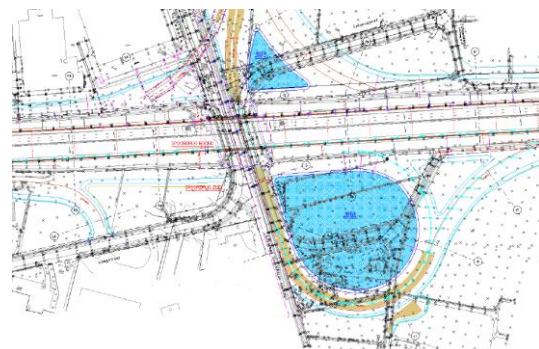
*Zone E17 – Hoogkamerstraat (stroomgebied Barbierbeek)*

De bijkomende verharding vereist een buffering van minimaal 841 m<sup>3</sup>, waarbij het doorvoerdebiet 10 l/s bedraagt.

Wanneer de helling van het terrein gevolgd wordt, dient de bijkomende verharding aangesloten te worden op de Barbierbeek. Deze waterloop is echter overbelast, het bestaande bufferbekken aan de Laarstraat staat regelmatig vol. De weerhouden optie die verder zal bestudeerd worden, is het voorzien van buffering van de parallelwegen ten westen van de knoop met de E17, in de zuidwestelijke lus van het klaverblad N16-E17. Afwaarts zouden de grachten van de westelijke parallelwegen dan wel in de Barbierbeek kunnen afwateren omdat er opwaarts een buffering voorzien is met vertraagde afvoer.

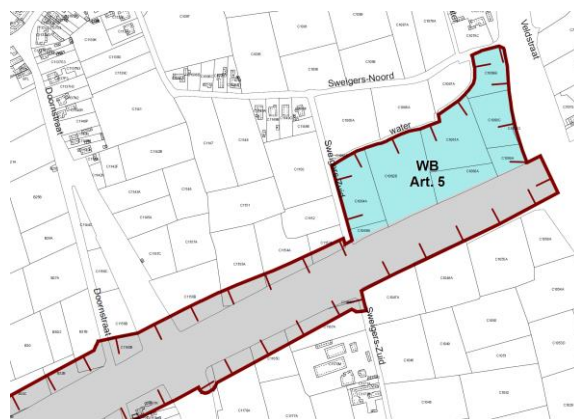
*Zone Complex E17 (stroomgebied Barbierbeek)*

Wanneer niet alleen de bijkomende verharde oppervlakte maar ook de taluds 100% mee in rekening worden gebracht, is een buffering van minimaal 1570 m<sup>3</sup> nodig. Het doorvoerdebiet is dan 19 l/s. Twee wadi's zijn gepland, beiden in de lussen van het complex. De oppervlakte van de noordelijke wadi bedraagt 2520 m<sup>2</sup> en van de zuidelijke 18100 m<sup>2</sup>. De bestaande verharding van de E17 werd niet meegenomen in deze berekeningen.



### Zone E17 – Veldstraat (stroomgebied Barbierbeek)

Deze zone omvat de langswegenis E17 tussen Schoenstraat en Veldstraat. Voor de totale nieuwe verharde oppervlakte dient een minimale buffering van 1431 m<sup>3</sup> voorzien (de bestaande verharding van de E17 werd niet meegenomen in deze berekeningen). Met een oppervlakte van 4630 m<sup>2</sup> betekent dit een diepte van de wadi van 0,31m. Het doorvoerdebiet bedraagt dan 17 l/s. Ook hier is ruim voldoende gereserveerd in het GRUP. Deze reserveruimte kan mogelijk nodig zijn wanneer blijkt dat het opportuun is om het regenwater van zone E17 – Hoogkamerstraat naar deze zone te sturen door het realiseren van een grote RWA-leiding langsheen de E17.



De nieuw verharde oppervlakte zal vertraagd aangesloten worden op de Steendonkstraatbeek.

### 6.1.7 Verbindingsfunctie lokaal en langzaam verkeer gegarandeerd.

De aanleg van de Oostelijke tangent houdt onvermijdelijk een wijziging in van de langzaam verkeersrelaties. Bij de tracékeuze is rekening gehouden met bestaande verbindingen. Het plan bevat voor die bestaande verbindingen aangepaste oplossingen:

- de kruising met de N70 wordt ingericht als een ovonde. De bestaande oost-west relaties worden dus niet doorbroken;
- ter hoogte van de aansluiting met Europark-Zuid is er op dit ogenblik geen verbinding die een herstel vereist;
- De bestaande spoorovergangen ter hoogte van Damstraat en Galgstraat worden opgeheven. De aanleg van een tunnel voor gemotoriseerd verkeer is technisch niet haalbaar zonder de leefbaarheid van de woningen in het gedrang te brengen. De omrijfactor tussen de Damstraat en Marcatorknoop is beperkt (ca. 850 m). Wel wordt een verbinding voor langzaam verkeer symbolisch aangeduid ter hoogte van de Damstraat; deze dient ongelijkvloers aangelegd. Deze verbinding heeft als doel de wijk ten oosten van de Oostelijke Tangent te verbinden met het stadscentrum van Sint-Niklaas en ruimer de verbinding tussen het Waasland Shopping Center en het provinciaal domein De Ster te herstellen.
- Eigenlostraat wordt ondertunneld zodat de bestaande verbindingen en relaties ongewijzigd behouden blijven.
- De Nederlandstraat (TTS) wordt, als een onderdeel van de Oostelijke tangent, verlengd om de ontsluiting van enkele bedrijven op TTS te garanderen. Er wordt voorzien in een aansluiting van TTS op de parallelweg. Naast de hoofdontsluiting van TTS via de N16 zijn daarnaast geen bijkomende aansluitingen vereist om de ontsluiting van de bedrijven te garanderen.
- De bestaande spoorovergang ter hoogte van de Schoenstraat wordt opgeheven. Een nieuwe verbinding tussen de Schoenstraat en de Doornstraat maakt dat de verschillende verbindingen mogelijk blijven.
- Algemeen laten de stedenbouwkundige voorschriften (zone voor infrastructuur en zone voor landschappelijke inpassing) plaatselijk de aanleg van wegenis (parallel met de tangent) toe in functie van de ontsluiting van landbouwbedrijven en landbouwgronden, lokale aansluitingen, fietsverbindingen en dergelijke.

### 6.1.8 Vertaling maatregelen plan-MER

Vanuit het plan-MER worden nog bijkomende maatregelen voorgesteld op het vlak van herstel van langzaam verkeersrelaties en lokale verkeersverbindingen, verlichting, heraanleg van een poel, grond- en oppervlaktewaterverontreiniging, bermbeheer en grondbalans.

Die maatregelen worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

In deel 7 (milieuverklaring) van deze toelichtingsnota is de vertaling van de milderende maatregelen in het GRUP in detail toegelicht.

### **6.1.9 Boscompensatie**

De vereiste boscompensatie wordt niet voorzien in het GRUP maar zal gerealiseerd worden langs de N41 te Hamme en Dendermonde. Deze boscompensatie zal bestaan uit drie aaneengesloten gehelen, en zal niet versnipperd worden aangelegd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse Overheid beschikt over een natuurvergunning om langs de N41 tussen kilometerpunten 15,4 en 16,4; 16,7 en 16,8; 17,5 en 18,4 het grasland om te zetten in bos. De compensatie zal kunnen uitgevoerd worden vóór aanleg van de oostelijke tangent.

### **6.1.10 Opheffen bestaand GRUP en verkavelingen**

Omwille van de leesbaarheid wordt geopteerd om binnen de contour van het nieuwe plan, het bestaande GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied op te heffen.

Daarnaast worden ook de verkavelingen gelegen binnen het plangebied opgeheven. Deze verkavelingen zijn weergegeven op het grafisch plan, in de stedenbouwkundige voorschriften en de tabel in §4.1.

## 7 Specifieke beoordeling en toetsen

### 7.1 Plan-MER

In overeenstemming met artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 houdende de wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) werd een plan-MER opgemaakt.

Het plan-MER is door de dienst MER van het departement LNE goedgekeurd op 24 september 2013.

De resultaten van de milieubeoordeling zijn verwerkt in het voorliggend plan.

Het plan-MER met de bijbehorende goedkeuringsbeslissing van de dienst MER en de richtlijnen zijn opgenomen als bijlage III d van het GRUP.

#### 7.1.1 Doorlopen procedure

In opdracht van de Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd een nota voor publieke consultatie opgemaakt die onder andere de reikwijdte en mogelijke inhoud van het milieuonderzoek omvat. Deze nota is door de dienst MER van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 19 april 2010.

De terinzagelegging liep van 26 april 2010 tot en met 26 mei 2010. De Nota voor Publieke Consultatie was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op de website van de dienst MER, van het Agentschap Wegen en Verkeer en van het departement RWO. Bij de stad Sint-Niklaas en de gemeente Temse lag een exemplaar van de Nota voor Publieke Consultatie ter inzage. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Na een overlegvergadering met de betrokkenen (22 juni 2010) zijn de richtlijnen voor opstelling van het plan-MER opgesteld door de dienst MER. De richtlijnen hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringgraad en aanpak van het op te stellen plan-MER. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn in de richtlijnen meegenomen.

Het plan-MER is door de dienst MER van het departement LNE goedgekeurd op 24 september 2013.

#### 7.1.2 Plan-MER volgens integratiespoor

Het plan-MER is tot stand gekomen in toepassing van het zogenaamde "integratiespoor". Nadat die werkwijze door het grondwettelijk hof als onwettig werd beoordeeld heeft het Vlaams Parlement voorzien een zogenaamd reparatiedecreet. Het reparatiedecreet voorziet in de mogelijkheid om een plan-MER dat tot stand gekomen is via het integratiespoor samen met het ontwerp-GRUP waarvoor het is opgesteld, mee te onderwerpen aan een openbaar onderzoek. Die werkwijze zal voor voorliggend GRUP worden gevolgd en houdt in dat er door insprekers opmerkingen kunnen geformuleerd worden over de inhoudsafbakening van het plan-MER. Hiertoe wordt het goedgekeurde plan-MER samen met de richtlijnen voor de opmaak van het plan-MER en de goedkeuringsbeslissing van de dienst MER over het plan-MER ter inzage gelegd in het openbaar onderzoek over het ontwerp-GRUP.

Het zogenaamde reparatiedecreet bepaalt dat het openbaar onderzoek betrekking heeft op het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en op de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER en dat de inspraakmogelijkheden met betrekking tot de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER zijn beperkt tot de inhoudsafbakening van het plan-MER zoals bedoeld in artikel 4.2.8 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. Na het openbaar onderzoek bezorgt de Vlaamse Regering een afschrift van de adviezen, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek werden ingediend aan de dienst MER van LNE, die bevoegd is voor milieueffectrapportage. De dienst MER, beschikt over een termijn van vijftiendertig dagen na het ontvangen van de adviezen of opmerkingen, om een beslissing te nemen over, in voorkomend geval:

1. de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER, met inbegrip van de methodologie, rekening houdend met de huidige stand van kennis en evaluatiemethoden, de inhoud en de precisiegraad van het plan, de vordering van het besluitvormingsproces en het feit dat sommige aspecten misschien beter in andere fasen van dat proces kunnen worden geëvalueerd om herhaling van de evaluatie te voorkomen;
2. de bijzondere en aanvullende bijzondere richtlijnen voor het opstellen van het plan-MER;
3. de goedkeuring van de voorgestelde opstellers van het plan-MER, vermeld in artikel 4.2.9 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;
4. de goedkeuring van het ongewijzigde plan-MER.

Ingeval het plan-MER werd gewijzigd of aangevuld, keurt de dienst MER, binnen de vijftig dagen na indiening ervan, dat plan-MER goed of af.

In navolging van deze regelgeving heeft het goedgekeurde plan-MER als volledig verklaarde kennisgevingsnota mee ter inzage gelegen tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van GRUP van 19 januari tot en met 18 maart 2016. Gedurende het openbaar onderzoek zijn 66 adviezen, opmerkingen en bezwaren ingediend.

De Dienst MER oordeelde dat de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER, met inbegrip van de methodologie, rekening houdend met de precisie en de inhoud van het in het plan-MER beschreven plan, nog steeds voldoende zijn. De opmerkingen en bezwaren over het plan-MER gaan ofwel over aspecten die niet het voorwerp van een plan-MER uitmaken, of om specifieke hinderaspecten, waarvan er in het plan-MER al een voldoende kader geschetst werd op planniveau, rekening houdend met de inhoud en de precisie van het voorgenomen plan op het moment van de opmaak van het plan-MER. Een aantal aspecten zullen overeenkomstig de m.e.r.-regelgeving meer in detail worden onderzocht in de uitvoeringsfase in het kader van de vergunningsaanvragen.

Op basis van de ontvangen bezwaren heeft de dienst MER op 26 mei 2016 gesteld dat er geen reden is om het ongewijzigde plan-MER niet goed te keuren. De dienst MER heeft wel vastgesteld dat het deelplan m.b.t. het "openbaar pompstation voor ballonluchtvaart" en de bijhorende ontsluiting zoals voorzien in het ontwerp van GRUP niet in het plan-MER was opgenomen. In navolging hiervan zijn deze elementen niet langer opgenomen in voorliggend GRUP. Onderzochte alternatieven

Het GRUP vormt een aanpassing en verdere uitwerking van het RUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas waarin de Oostelijke Tangent reeds voorzien is. Voor die Oostelijke Tangent werd reeds een startnota opgesteld (zie §4.2). Naar aanleiding daarvan werden voor de deelaspecten van de Oostelijke Tangent verschillende alternatieven bestudeerd.


Uiteindelijk werd in de startnota 1 voorkeursalternatief naar voor geschoven als meest wenselijk, en dit op basis van verkeerskundige, ruimtelijke en landschappelijke aspecten. Dit voorkeursalternatief betreft de planonderdelen en deelprojecten zoals ze hierboven in hoofdstuk 6 beschreven werden. In de nota voor publieke consultatie werden de eerder beschouwde alternatieven in bijlage gevoegd. In het plan-MER werden deze niet opnieuw opgenomen. De vermelde alternatieven konden immers niet als redelijke alternatieven in de zin van de plan-m.e.r.-regelgeving weerhouden worden aangezien deze vanuit verkeerskundig, financieel of milieuoogpunt onhaalbaar bleken.

**Naast het voorkeursalternatief werden in het MER dus geen uitvoeringsvarianten meegenomen, maar wel een nulalternatief. Dit is het alternatief waarbij het plan niet doorgevoerd wordt, maar waarbij alle andere geplande of autonome ontwikkelingen wel plaatsgrijpen. Binnen de disciplines verkeer, geluid en lucht werd ook een inschatting gemaakt van de milieueffecten die zich buiten het plangebied voordoen.**

### 7.1.3 Doorwerking plan-MER in het GRUP en milderende maatregelen (milieuverklaring)

In het milieueffectenrapport werden maatregelen naar voor geschoven die bij de realisatie het project de te verwachten negatieve effecten kunnen mildereren. De voor het RUP relevante maatregelen worden hieronder opgesomd. Eveneens wordt weergegeven hoe de vertaling van deze milderende maatregelen doorwerkt in het RUP.

Bij lezing van de verschillende maatregelen blijkt duidelijk dat de aard en de graad van detaillering voor sommige van de maatregelen van die aard zijn, dat zij niet thuishoren binnen de context van het RUP en de bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Enerzijds gaat het om algemene maatregelen die in het kader van globaal of flankerend beleid dienen aangepakt te worden of die mede worden ondersteund vanuit de doelstellingen en opzet van het plan (vb. stimuleren vervoer over water). Anderzijds gaat het om maatregelen op inrichtingsniveau, die dienen te worden opgenomen als bijzondere voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de infrastructuur.

	Effect	Milderende maatregel	Vertaling in RUP
	<b>Mens: Mobiliteit</b>		
1	Het kruispunt met Europark-Zuid kan bij onoordeelkundige inrichting voor doorstromingsproblemen zorgen	Ter hoogte van het kruispunt dient voldoende ruimte voorzien te worden, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangent gegarandeerd blijft.	De zone voor wegeninfrastructuur ter hoogte van de kruising van de oostelijke tangent met Europark Zuid is voldoende ruim ingetekend om een verkeersveilige kruispuntoplossing met de vereiste capaciteit te realiseren. 
2	Versnippering en verslechtering bereikbaarheid gebruiksfuncties door doorknippen verbinding Galgstraat: link stoeterij De Brabandere met paardenpiste onderbroken; kortste link landbouwbedrijf Kletterbosstraat – akkers ten westen van de spoorlijn onderbroken	Link stoeterij Galgstraat moet gegarandeerd blijven Aandacht voor veilige route tussen stoeterij en paardenpiste (signalisatie!) – optie om voorgestelde ongelijkgrondse fiets- en voetgangersverbinding in te schakelen bekijken Landbouwstudie op bedrijfsniveau of overleg met de betrokkenen kan eventuele aanvullende knelpunten detecteren en specifieke oplossingen bieden (grondenruil mogelijk?)	Op het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen om het behoud en het herstel van langzaam verkeersverbindingen en lokale verbindingen en de ontsluiting van woningen en bedrijven te garanderen. Daarop zijn twee uitzonderingen. Ter hoogte van de Galgstraat en Damstraat is het technisch niet mogelijk dergelijke verbinding te realiseren of te herstellen zonder de leefbaarheid van de aanwezige woningen in het gedrang te brengen. De omrijfactor die daardoor ontstaat is niet van die aard dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is. In de stedenbouwkundige voorschriften is voorzien in de mogelijkheid om plaatselijk lokale wegen aan te leggen om, waar dit haalbaar zou zijn, te voorzien in de veilige ontsluiting van woningen, bedrijven, landbouwpercelen of andere activiteiten.
	<b>Mens: Woonfunctie</b>		
3	Binnen permanente ruimte-inname van het plan vallen een 7-tal woningen in de Galgstraat + deel van de tuin van een extra woning, 3 woningen in de Damstraat, een 2-tal huizen thv de Eigenlostraat, 2 woningen in de schoenstraat ten	Voor de 3 woningen in de Damstraat en 4 in de Galgstraat is reeds een onteigeningsplan opgesteld. Voor de overige getroffen bewoners moeten eveneens passende regelingen (passende vergoeding) getroffen worden.	De realisatie van de infrastructuurwerken zal voor sommige percelen (zowel onbebouwde als bebouwde) percelen) gepaard gaan met onteigening. De onteigening is niet opgenomen in het GRUP omdat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV),




	<p>zuiden van de E17, 2 huizen thv TTS en 1 thv de Doornstraat</p> <p>Samenvattend kan gesteld dat voor de realisatie van het plan 17 huizen zullen moeten onteigend worden. Een oppervlakte van 5,34 ha met woonfunctie (oppervlakte van huizen en bijhorende tuinen) wordt permanent aangesneden.</p>		<p>dat zal instaan voor de realisatie van de Oostelijke Tangent gebruik kan maken van de specifieke onteigeningswetgeving voor infrastructuur. De onteigeningswetgeving voorziet in een passende vergoeding. Daarnaast voorzien de VCRO en de pachtwetgeving in compenserende vergoedingen voor eigenaars en gebruikers. Op het vlak van financiële schade hoeven derhalve geen bijkomende maatregelen genomen te worden in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>
	<b>Mens: Landbouwfunctie</b>		
4	<p>In totaal verdwijnt ongeveer 9,5 ha akkerland en 2,8 ha weiland.</p>	<p>Niet alleen het effectieve areaal verlies is belangrijk. Ook afgeleide effecten als mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent grasland spelen een rol bij de inname van landbouwpercelen. Hier mee dient bij de compensatie of vergoeding van de getroffen landbouwers eveneens rekening te worden gehouden.</p> <p>Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.</p>	<p>Het aspect onteigening komt aan bod in punt 3. Een aantal percelen waren al getroffen door de bestaande reservatiestrook uit 2007 voor de Oostelijke Tangent waarbij de bestemming reeds was omgezet naar zone voor infrastructuur. Bij de percelen die nog steeds in agrarische gebruik zijn, worden gepaste vergoedingen voorzien.</p> <p>Daarnaast bevat het GRUP, in overeenstemming met de VCRO een register van percelen waarin wordt ingegaan op verschillende vormen van kapitaal- en gebruikersschade.</p> <p>Tenslotte gelden generieke regels voor waardeverlies en compensatie. Dergelijke regels worden, vermits ze algemeen van toepassing zijn, niet opgenomen in de verordenende bepalingen van een GRUP.</p>
	<b>Mens: Verstoring</b>		
5	<p>Verslechtering akoestisch klimaat voor de bewoners van de Galgstraat, de Damstraat en de Caubergstraat.</p>	<p>Zie plan-MER, hoofdstuk 8.1.1.5, voor maatregelen tijdens aanlegfase en exploitatiefase. Exploitatiefase: geluidsarme wegbedekking en plaatselijk geluidsschermen of –bermen voorzien, nog verder te onderzoeken in de project-MER. Zo mogelijk bij plaatsing van het geluidsscherm ook de spoorlijn meenemen, om de bestaande effecten van het spoorweggeluid te milderen. Indien dit niet mogelijk is en het scherm tussen de Oostelijke Tangent en spoorlijn in komt te staan, moet het geluidsscherm aan beide zijden geluidsabsorberend zijn.</p>	<p>In het grafisch plan wordt de nodige ruimte voorzien voor de aanleg van geluidwerende constructies.</p> <p>Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en daardoor niet bepalend zijn voor de ruimte-inname en locatie van activiteiten, worden, in overeenstemming met de bepalingen van de VCRO en DABM, beoordeeld op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, milieuvergunning of omgevingsvergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>

	<b>Natuur: Netwerkeffecten</b>		
6	Continuïteit Barbierbeek en grachten en waterlopen	<p>Het plan zou kunnen aangegrepen worden om plaatselijk de verbindingsswaarde van de Barbierbeek te verhogen. Dit zou kunnen door de beek bovenop de tunnel voldoende ruimte te geven en opgaande vegetatie langs de beek te voorzien waardoor de verbinding met het stroomopwaartste gedeelte verbeterd wordt (bv. voor vleermuizen). Indien de restzone tussen de Oostelijke Tangent en de spoorlijn ingeschakeld wordt in de buffering van hemelwater kan de Barbierbeek verbinding maken met deze zone. Met een meer natuurlijke inrichting van de Barbierbeek wordt ook tegemoet gekomen aan het streven van het gemeentelijk structuurplan van Sint- Niklaas naar een meer natuurlijke inrichting van de waterloop.</p> <p>Voor de gracht die gedwarst wordt ten noorden van de Eigenlostraat wordt voorgesteld om de waterloop om te leiden via het tunneldak.</p> <p>In het plan-MER worden deze maatregelen beschouwd als aanbevelingen.</p>	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften is de verplichting opgenomen: om de Barbierbeek ter hoogte van de kruising met de Oostelijke Tangent na de aanlegwerken van de voorziene tunnel opnieuw aan te leggen als een open waterloop met een natuurvriendelijke profiel dat de verbindingsswaarde voor fauna en flora versterkt;</p> <p>de gracht die gedwarst wordt ten noorden van de Eigenlostraat om te leiden via het tunneldak.</p>
	<b>Netwerkeffecten</b>		
	Netwerkeffecten – mens. In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Netwerkeffecten – natuur. In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Netwerkeffecten – landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
7	<p>Het aansnijden van bospercelen en bosnippers verzwakt de bosgordel</p> <p>De realisatie van het plan zorgt voor een verlies aan 1,63 ha bos. Dit komt overeen met een te compenseren oppervlakte van 3,09 ha. In het plan-MER is aangegeven waar restpercelen en overhoeken voorkomen die in aanmerking komen voor compenserende bebossing. In eerste instantie zijn hierbij restpercelen en overhoeken</p>	<p>De bosoppervlakte die verloren gaat door de realisatie van het plan, moet in de directe omgeving gecompenseerd worden. Op deze manier blijft de bosoppervlakte in de directe omgeving minstens gelijk én zal de bosgordel (op termijn) niet verder verzwakken.</p> <p>Bij het uiteindelijke uitvoeringsontwerp dat wordt opgemaakt in de vergunningfase moet opnieuw een bosbalans opgemaakt worden. De uiteindelijke boscompensatie dient afgestemd op de uiteindelijke ruimte-inname. Op het moment van de</p>	<p>In het GRUP worden geen maatregelen voorzien op het vlak van boscompensatie.</p> <p>De effectieve boscompensatie wordt, in overeenstemming met het bosdecreet, voorzien langs de N41 in Hamme en Dendermonde. Deze boscompensatie bestaat uit drie aaneengesloten gehelen, en zal niet versnipperd worden aangelegd.</p> <p>Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beschikt over een natuurvergunning om langs de N41</p>

	<p>ingekleurd. Vervolgens werden de bijkomend vereiste oppervlakte maximaal aansluitend bij de andere bospercelen gekozen.</p> <p>In totaal beslaan de aangeduide percelen en overhoeken een oppervlakte van 3,10 ha. Bij de verdere uitwerking van het project kan het effectieve ruimtebeslag nog geconcretiseerd en verfijnd worden. Zo zal bv de keuze voor de continuïteit van de Schoenstraat ten zuiden van de E17 bepalen of het bosperceel langs de E17 aan de Doornstraat volledig wordt aangesneden.</p>	<p>aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning moet ook een concreet voorstel van boscompensatie gebeuren met opgave van een bosbalans.</p> <p>Bij voorkeur worden grotere gehelen bebost in plaats van enkel geïsoleerde overhoeken.</p> <p>Naast de nodige boscompensatie kunnen ook KLE onder de vorm van bomenrijen en houtkanten invulling geven aan het groene lint. Deze kunnen evenwel niet als compensatie voor de ontbossing in rekening gebracht worden.</p> <p>In het plan-MER wordt deze maatregel beschouwd als een aanbeveling.</p>	<p>tussen kilometerpunten 15,4 en 16,4; 16,7 en 16,8; 17,5 en 18,4 het grasland om te zetten in bos. De compensatie zal kunnen uitgevoerd worden vóór aanleg van de oostelijke tangent.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften in voorzien in landschappelijke inkleding.</p>
8	<p>Een nieuwe lijninfrastructuur kan resulteren in een nieuwe corridorfunctie via de aanliggende bermen of langsgrachten. Dit speelt in voorliggend plan voor het centrale en zuidelijke gedeelte tussen de Damstraat en de Eigenlostraat, met name omdat er geen aantakkingen voorzien zijn en deze bermen en grachten aldus over een grotere lengte ononderbroken kunnen doorgetrokken worden.</p>	<p>Een ecologische corridorfunctie via de bermen vereist een natuurvriendelijk bermbeheer. De bermen kunnen hiertoe opgenomen worden in het bermbeheerplan.</p> <p>Door laanbepanting langs de Oostelijke Tangent kunnen bospercelen bovendien met elkaar verbonden worden.</p> <p>In het plan-MER wordt deze maatregel beschouwd als een aanbeveling.</p>	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften voor de aanleg van infrastructuur en landschappelijke inpassing is de toepassing van maatregelen van milieutechnische milieubouw en natuurvriendelijk bermbeheer opgenomen als verplichting.</p>
<b>Natuur: Ruimtebeslag</b>			
9	<p>In totaal wordt 6 ha aan waardevolle ecotopen aangesneden:</p> <p>Bospercelen</p> <p>Grasbermen</p> <p>- Poel</p>	<p>Waardevolle bospercelen kunnen gecompenseerd worden via de boscompensatie.</p>	Boscompensatie zie 7
		<p>Waardevolle graslanden kunnen gecompenseerd door op de toekomstige bermen een natuurvriendelijk bermbeheer toe te passen</p>	Natuurvriendelijk bermbeheer zie 8
		<p>Nieuwe poel voorzien in restzone tussen spoorweg en Oostelijke Tangent (verbinding voorzien met agrarisch gebied ten oosten van de tangent)</p>	In de stedenbouwkundig voorschriften is de verplichting opgenomen om een nieuwe poel aan te leggen in de zone tussen de spoorweg en de oostelijke tangent.
<b>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: ruimtebeslag</b>			
10	<p>Mogelijke aantasting van (ongekend) archeologisch erfgoed</p>	<p>Waar de Oostelijke Tangent door onverhard terrein gaat, moet minstens een archeologisch vooronderzoek moet plaatsgrijpen. Resultaten van het vooronderzoek zullen noodzaak verdere maatregelen in functie van archeologie bepalen.</p> <p>Ruimte en Erfgoed dient zo vroeg mogelijk bij het project betrokken te worden.</p>	<p>Archeologisch onderzoek is een verplichting op basis van het erfgoeddecreet en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. De afstemming met de bevoegde overheidsdiensten is eveneens geregeld in het erfgoeddecreet en vereist geen vertaling in het GRUP.</p>

11	Aansnijding 'relictzone Bolle akkers van het Waasland'	Ruimtebeslag trachten te beperken, onder meer door de verbinding Schoenstraat-Doornstraat te realiseren via buurtweg nr. 50	In de stedenbouwkundige voorschriften is ingeschreven dat bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het te realiseren project moet worden aangetoond dat het ruimtebeslag tot een minimum werd beperkt. De verbinding tussen de Schoenstraat en Doornstraat is opgenomen in het grafisch plan.
12	Aansnijding bospercelen	Boscompensatie	Boscompensatie zie 7
13	Aansnijding KLE	Te verdwijnen KLE vervangen bij inkleding van de nieuwe weginfrastructuur.	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen over de landschappelijke inpassing.
	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: verstoring		
14	Verlichting van de Oostelijke Tangent	Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing en bijkomende verstoring van het nachtelijk landschap maximaal vermeden wordt.	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen om verstrooiing van licht te vermijden.
15	Verzwakking van de landschappelijke structuur.	Door de compenserende bebossing in de directe nabijheid van de weg te voorzien, kan de verzwakking van de bosgordel ondervangen worden.	Zie punt 7
16	Landschappelijk aansluiten van de knoop op de E17 op het coulissenlandschap ivf beperken landschappelijke impact	Het is inderdaad belangrijk dat opgaande groenelementen het nieuwe knooppunt op de E17 inschrijven in het landschap. Het opgaand groen moet aansluiten op het groen van het buitengebied. Kenmerkend voor het landschap op microniveau zijn de bomenrijen van populier en abeel. Voor de landschappelijke inkleding van de toegang vanaf de E17 tot de bedrijfzone TTS kan de inkleding een meer parkachtig karakter krijgen daar het zich in stedelijk gebied bevindt.	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen over de landschappelijke inpassing.
	Direct ruimtebeslag		
	Direct ruimtebeslag – mens In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Direct ruimtebeslag – natuur In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Direct ruimtebeslag – landschap bouwkundig erfgoed en archeologie	Niet van toepassing	Niet van toepassing
17	Inname 17 woningen	Niet van toepassing	Zie punt 3
18	Inname 13 ha landbouwgronden voor infrastructuur. 2 tot 3 ha voor	Niet alleen het effectieve areaal verlies is belangrijk. Ook afgeleide effecten als	Zie 3 en 4.

	boscompensatie en tijdelijk voor de aanlegwerken	mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent grasland spelen een rol bij de inname van landbouwpercelen. Hier mee dient bij de compensatie of vergoeding van de getroffen landbouwers eveneens rekening te worden gehouden.	
19	Op TTS-Temse komt een aannemersbedrijf onder de nieuwe afrit te liggen. Nog op TTS Temse dient de Nederlandstraat gedeeltelijk verlegd te worden door het verbreden van de E17 met de parallelstroken. Hierdoor verliezen verschillende bedrijven een deel van hun parkeerterrein of oprit. Ter hoogte van het bedrijf Vaditrans, op het kruispunt Laagstraat-Nederlandstraat, komt de Nederlandstraat tot vlak bij het bedrijfsgebouw (wasplaats voor vrachtwagens) te liggen.	Een veilige toegang tot en uitrit van de verschillende bedrijventerreinen moet verzekerd blijven. Er moet met de betrokken bedrijven in overleg getreden worden met betrekking tot de toegankelijkheid van de terreinen. De goede werking van de wasplaats voor vrachtwagens moet verzekerd blijven (aandacht voor verkeersveiligheid bij in en uitrijden van de vrachtwagens).	Op het grafisch plan wordt ruimte voorzien voor het verleggen van de Nederlandstraat en het garanderen van de verkeersveilige toegankelijkheid van de bestaande bedrijven en het bedrijventerrein als geheel.  Maatregelen die betrekking hebben op de concrete weginrichting zoals een verkeersveilige aanleg, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.
20	Ter hoogte van Europark-Zuid zorgt voornamelijk het doorlopend fietspad ervoor dat ook hier een deel van de bedrijventerreinen wordt aangesneden. Er wordt evenwel niet aan de bedrijfsgebouwen geraakt.	Er moet op toegezien worden dat alle terreinen goed ontsloten blijven.	Bereikbaarheid functies zie 2. Specifiek voor Europark-Zuid gebeurt een interne reorganisatie van de wegenis waardoor geen nieuwe kruisende infrastructuur vereist is.
	<b>Ruimtebeslag natuur</b>		
21	Inname poel	De poel kan vervangen worden door een nieuwe poel ten oosten van de aantakking tangent-E17.	Poel zie 9
22	Soortenrijke graslanden worden ingenomen ten zuiden van Eigenlo	De waardevoller grasstroken kunnen gecompenseerd worden door de toekomstige talluds en grasbermen op een natuurvriendelijke wijze te beheren.	Natuurvriendelijk bermbeheer zie 8
23	Waardevolle ecotopen (beboste percelen) worden ingenomen ten noorden van Eigenlo	De waarde van de bospercelen kan gecompenseerd worden door de boscompensatie in natura uit te voeren en hiervoor streekeigen bomen en struiken te kiezen.	Boscompensatie zie 7
	<b>Verstoring</b>		
24	Verstoring geluid aanlegfase. Uiteraard kan de aanleg van de nieuwe weg of uitbouw van een bestaande weg voor geluidshinder zorgen.	Om de geluidshinder maximaal te beperken dienen de volgende milderende maatregelen genomen te worden tijdens de aanlegfase: betoncentrale, breekinstallatie,... oordeelkundig inplanten. Dit zal verder	Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en daardoor dus een strikt tijdelijk karakter hebben, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de

		<p>in het Project MER / ontheffingsdossier moeten worden gespecificeerd;</p> <p>communicatie met de omwonenden. Bijvoorbeeld door het aanstellen van een contactpersoon, het opgeven van een 'groen' telefoonnummer;</p> <p>maximaal de capaciteit van de dumpers/vrachtwagens benutten om het aantal ritten te minimaliseren voor de aan- of afvoer van gronden;</p> <p>onderhoud van de werfwegen en oordeelkundige aanleg ervan.</p> <p>Woonkernen ten allen tijden vermijden;</p> <p>onderhoudstoestand van de machines is van zeer groot belang;</p> <p><input type="checkbox"/> onderhoudstoestand van de machines is van zeer groot belang; voor de aan- of</p> <p>maximaal gebruik maken van aanwezige objecten om afschermingen te krijgen. Bijvoorbeeld de machines plaatsen achter terreinoneffenheden of opgestapelde gronden; gebruik van geluidsarme machines (Zie desbetreffend KB van februari 2006).</p>	<p>aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>Voorbeelden hiervan zijn: een minder hinder programma, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones, routing van werfverkeer en omlegging van lokaal verkeer, beveiliging van werven, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, ..</p> <p>Geluidshinder van een werf vermijden is een verplichting in de milieuwetgeving en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>Zie ook 5</p>
25	<p>Verstoring – Geluid</p> <p>Er wordt een aantal maatregelen voorgesteld die vanuit het aspect geluid negatieve effecten kunnen milderden, maar die naar impact ook bekeken moet worden onder de diverse andere disciplines.</p>	<p>Vooreerst wordt het effect van de wegbedekking (gewone asfalt naar SMA D) doorgerekend. Daarnaast wordt een absorberend geluidsscherm (aan beide zijden) van 3 m opgetrokken langs de OT. Dit is een voorstel dat nog verder moet onderzocht worden, eventueel in de latere ontheffingsnota op projectniveau of bij de bouwaanvraag. Ook de aard van het scherm (grondnam, combinatie grondnam/scherm,..) moet eventueel nog verder onderzocht worden. Ook wordt voorgesteld om rond de tunnelmonden een bijkomende grondnam van 3 m te voorzien (eventueel overschot van gronden). Hier moet een detailstudie meer uitsluitsel geven. Er werd verondersteld dat deze tunnelmonden reeds van absorberende panelen zijn voorzien. De situering van geluidsscherm en grondnammen (voorstel) is hierna weergegeven.</p>  <p>Een geluidsscherm tussen de OT en de woningen ten noorden van de spoorlijn zou zich het best voorbij de spoorlijn bevinden. Hierdoor wordt het spoorweggeluid ook meegenomen.</p>	<p>Geluidswerende maatregelen zie 5.</p> <p>Maatregelen met betrekking tot uitvoeringsaspecten zie 5</p>


		Indien een geluidsscherm tussen de OT en de spoorlijn zou bevinden, MOET, dit voor beide zijden absorberend zijn. Het geluidsscherm aan de zuidzijde van OT kan eventueel nog onderbroken worden tussen de Damstraat en de Galgstraat.	
	<b>Verstoring - trillingshinder</b>		
	In het plan-MER worden geen effecten vastgesteld.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	<b>Verstoring - luchtverontreiniging</b>		
26	Tijdens de aanlegfase een impact op luchtkwaliteit verwacht ten gevolge van de uitlaatgassen van werfverkeer en machines en ten gevolge van opwaaiend en neervallend stof.	<p>Aangezien deze effecten niet kwantitatief kunnen beoordeeld worden is het aangewezen om rekening te houden met volgende milderende maatregelen:</p> <p>Toepassing van goed vakmanschap: de manier waarop de werken uitgevoerd worden, heeft een zeer belangrijke invloed op de emissies. Dat komt onder andere sterk tot uiting bij grondverzet en de manipulatie van stuifgevoelige stoffen. De werkwijze van kranen en bulldozers heeft een grote impact op de stofverspreiding en daarom is het aangewezen om goed vakmanschap toe te passen bij het bepalen van de valhoogte bij het verplaatsen van stuivende minerale stoffen en de wijze waarop bulldozers vrachtwagens beladen. Hiertoe is het van belang dat sensibilisatie-opleidingen worden georganiseerd ten behoeve van de werknemers die bij de aanlegfase aanwezig zullen zijn.</p> <p>Gebruik van een specifiek machinepark: binnen het beschikbare machinepark komen er grote verschillen voor:</p> <p>De aard van de ingezette kranen heeft een beduidende invloed op mogelijke stofverspreiding. Inzetten van zogenaamde 'emissiearme kranen' is daarom aangewezen. Hierbij kan verwezen worden naar de op Europees niveau goedgekeurde emissiedoelstellingen voor 'non-road mobile machinery' (niet voor de weg bestemde mobiele machines) (zie Richtlijn 97/68/EG). Voor machines met hoge emissieniveaus kan nagegaan worden in hoeverre het toepassen van een aangepaste brandstof de emissieniveaus kan reduceren.</p> <p>Ook vrachtwagens die ingezet worden spelen een belangrijke rol: vrachtwagens met een naar beneden gerichte uitlaat veroorzaken bij droog weer een beduidend hogere stofverspreiding op onverharde wegen of op verharde wegen beladen met</p>	<p>Maatregelen in de aanlegfase zie 25.</p> <p>Luchtverontreiniging van een werf vermijden is een verplichting in de milieuwetgeving en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>

		<p>stof.</p> <p>Afscherming en bevochtiging van werfzones</p> <p>Verlagen van de snelheid van werfverkeer, zeker op onverharde wegen</p> <p>Frequente reiniging van wegen en werfwegen en eventueel nat spuiten van wegen en werfwegen bij droog en winderig weer. Voor dit nat spuiten wordt bij voorkeur geen gebruik gemaakt van leidingwater.</p> <p>Natspuiten van opslag van stuivende minerale producten bij droog winderig weer (eventueel met gebruik van speciale additieven die de bevochtiging verbeteren) en/of omringen van opslagplaatsen van stuivende minerale producten in open lucht met windschermen, teneinde windeffecten te beperken (vb. in functie van resultaten van monitoring).</p> <p>Bij de keuze van de locatie van stockage plaatsen voor verstufbare grondstoffen, rekening houden met de overheersende windrichting, in combinatie met eventuele nabijgelegen bewoning en de aanwezigheid van bestaande groenschermen, om stofverspreiding te beperken</p> <p>Plaatselijk verharderen van terreinen en/of werfwegen die langdurig dienen gebruikt te worden</p> <p>Gebruik van wielwasinstallaties bij verlaten van werven</p>	
27	<p>Er worden overschrijdingen van de daggrenswaarde voor PM10 berekend ter hoogte van de Prins Alexanderlaan en de Houten Schoen, in de exploitatiefase.</p> <p>Omdat de totale PM10 concentratie voornamelijk bepaald wordt door de achtergrondconcentratie en in mindere mate door verkeer, zijn vooral maatregelen van belang die inwerken op de achtergrondconcentratie.</p>	<p>Voorbeelden zijn maatregelen die van toepassing zijn op industrie, huishoudens, de tertiaire sector en/of landbouw en natuur. Met betrekking tot verkeer is het aangewezen om de rijsnelheid zo constant mogelijk te houden, door bijvoorbeeld de introductie van een 'groene golf' en/of trajectbewaking. Ook door de omleiding van zwaar verkeer (autobussen en vrachtverkeer) kan de verkeersbijdrage lokaal verminderen. Verder is het aanbevolen om de verkeersvolumes zo veel als mogelijk te reduceren, bijvoorbeeld door het beperken van verkeer dat naar de stad komt, bijvoorbeeld door het nemen van parkeermaatregelen aan de rand van de stad, het stimuleren van een modal shift van vrachtverkeer naar scheepvaart en/of spoorverkeer en van wegverkeer naar fiets en/of openbaar vervoer. Dit laatste kan gestimuleerd worden door het verbeteren van het aanbod, het verhogen van de betrouwbaarheid, sensibilisering, etc.). Verder dient ook carpoolen gepromoot te worden en dient extra ingezet te worden op nieuwe</p>	<p>Maatregelen die inwerken op de achtergrondconcentratie vereisen een vertaling in generieke maatregelen die het werkingsgebied van het voorliggende GRUP overstijgen en daardoor niet tot de inhoud van het GRUP kunnen behoren.</p>



		voertuigtechnologieën zoals elektrische voertuigen en hybride wagens.	
28	Verstoring – Lichthinder  In het plangebied zijn geen sterk lichtgevoelige locaties aanwezig. Wel verdienen de zones met huizen en beboste zones de nodige aandacht, evenals de omgeving van de Barbierbeek.	In de planfase kan enkel de aanbeveling gegeven worden om bij de keuze van de verlichting te opteren voor armaturen waarbij verstrooiing en lichthinder tot een minimum beperkt worden.  Het aspect van de verlichting dient een essentieel onderdeel te vormen van het plan, dat reeds in de ontwerpfase wordt meegenomen.	Vermijden lichthinder zie 11.
	<b>Verstoring - Bodem</b>		
	Structuurwijziging en verdichting	In het plan-MER worden geen maatregelen voorgesteld.	Niet van toepassing
	Profielverstoring	In het plan-MER worden geen maatregelen voorgesteld.	Niet van toepassing
29	Bodemerosie	Eens taluds gerealiseerd, dienen deze zo snel mogelijk ingezaaid te worden. Indien er onvoldoende ruimte is om de oevers van de afwateringsgrachten onder een voldoende flauwe oever aan te leggen, dienen ze gestabiliseerd te worden met oeververdediging om bodemerosie tegen te gaan. Dit kan hetzij met begroeiing (ingezaaide of geplante vegetatie), hetzij met aangebrachte materialen (biodegradeerbare matten, betonstenen,...).	In de stedenbouwkundige voorschriften is de verplichting opgenomen om maatregelen te nemen om erosie van talluds en oevers tegen te gaan.
30	Bodemzetting	Om bodemzetting ten gevolge van de aanleg van de weg te voorkomen, moeten voorafgaand aan de werken de nodige sonderingen uitgevoerd worden om een beeld te krijgen van de stabiliteit van de ondergrond en van de benodigde funderingswerken. De wijze van aanleg en de opbouw van de weg moet afgestemd worden op de resultaten van de sonderingen.  Om bodemzetting ten gevolge van de bemaling ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat te voorkomen, moet de invloed van de bemaling op de kleilaag geminimaliseerd worden door een aangepaste uitvoeringstechniek (bijvoorbeeld: werken in een gesloten bouwput, retourbemaling).  Monitoring van de zettingen ter hoogte van de meest nabijgelegen gebouwen lijkt sowieso wenselijk zodat indien nodig (als er belangrijke differentiële zettingen optreden) kan ingegrepen worden (werken tijdelijk stil leggen en uitvoeringstechniek aanpassen).	Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en geen directe impact hebben op de tracékeuze die in het plan wordt vastgelegd, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Uitvoering van voorafgaande sonderingen en uitvoeringstechnieken zijn hier een voorbeeld van.

31	Bodemverontreiniging	Vanuit deze effectgroep is het aan te bevelen om voor een wegdek te kiezen die het minst kans biedt op verspreiding van verontreiniging via opspattend water.	Uitvoeringstechniek en wegdek zie 30
32	Verstoring - Waterhuishouding	<p>Voor de realisatie van de tunnel zal ingegrepen worden op de Barbierbeek: de beek zal tijdelijk omgelegd worden. De huidige bedding van de beek zal vergraven worden. Ter hoogte van het plangebied is de structuurkwaliteit van de beek eerder beperkt, zodat de ingreep geen knelpunt hoeft te vormen. Zo er bij de heraanleg na de werken de nodige aandacht besteed wordt aan een optimale inkleding van de beek, kan dit zelfs voor een verbetering zorgen ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Het plan vormt dus geen bedreiging voor de structuurkwaliteit van de beek op langere termijn. Bij de heraanleg van de beek dient er wel op toegezien te worden dat dit gebeurt volgens de principes van natuurtechnische milieubouw.</p>	<p>Barbierbeek zie 6</p> <p>Erfdienstbaarheden van toegankelijkheid voor waterlopen zijn voorzien in de milieuwetgeving en vereisen daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>
33	<p>Grondwaterstromingen</p> <p>Zo de weg in ingraving dwars op de richting van de grondwaterstroming zou worden voorzien, dan zou dat resulteren in een vernatting aan de ene zijde van de weg en een verdroging aan de andere zijde. In dit geval wordt verondersteld dat de oppervlakkige grondwaterstroming parallel loopt met de richting van de weg (naar het grachtenstelsel toe). Zodoende wordt het effect op de grondwaterstromingen beperkt ingeschat.</p>	Om alle risico's uit te sluiten zou er niettemin voor kunnen geopteerd worden om drainagekoffers te voorzien onder de weg waardoor er een verbinding blijft bestaan tussen het grondwater ten zuidwesten en ten noordoosten van de weg.	Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en geen directe impact hebben op de tracékeuze die in het plan wordt vastgelegd, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Plaatsen van drainagekoffers om grondwaterstromingen te vermijden zijn hier een voorbeeld van.
34	Afwatering oppervlaktewaterstelsel	<p>De continuïteit van het grachtenstelsel dat doorbroken wordt, moet hersteld worden. Hierbij moet vermeden worden dat grachten gesiphoneerd worden onder de weg door.</p> <p>Via aantakking op een langsgracht kan er voor gezorgd worden dat de grachten via een onderdoorgang nabij de Damstraat enerzijds en via een open gracht op het tunneldak nabij Eigenlo anderzijds, de verbinding kunnen maken met het grachtenstelsel</p>	<p>Deze maatregelen zijn verplicht in de stedenbouwkundige voorschriften en via de watertoets en de generiek geldende hemelwaterverordening.</p> <p>Afwatering en continuïteit grachtenstelsel zie watertoets (64 tot 70)</p>

		<p>stroomafwaarts van de Oostelijke Tangent. Het volume dat de bestaande grachten kunnen bergen moet hierbij minstens behouden blijven. Er moet alleszins voor gezorgd worden dat de afwatering gegarandeerd blijft.</p>	
35	<p>Wijziging van grond- en oppervlaktewaterkwantiteit door toename verharde oppervlakte.</p>	<p>De beheerder van de Barbierbeek heeft alvast aangegeven dat de buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek de volgende zijn: vereist bufferingsvolume: 410 m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha. Waar mogelijk wordt best gestreefd naar 3 l/s/ha infiltratie zodat de werkelijke belasting voor het waterlopenstelsel beperkt blijft tot 2 l/s/ha. Onderstaand wordt begroot welke buffering nodig is. Hierbij wordt abstractie gemaakt van eventuele infiltratie. Door de bodem van de ontvangende bufferinfrastructuur open te voorzien wordt infiltratie waar mogelijk toegelaten, waardoor er effectief meer buffercapaciteit zal zijn.</p>	<p>De vereiste verstrenging van de buffer- en lozingswaarden zijn in de stedenbouwkundige voorschriften ingeschreven.</p> <p>Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit en verharde oppervlakte zie ook watertoets (64 tot 70).</p>
36		<p>De zone die op de figuur als mogelijke waterbufferzone is aangeduid ten noordoosten van de tunnel, aanleunend tegen de Barbierbeek, zou eveneens deels kunnen ingeschakeld worden als overloopgebied van de Barbierbeek bij extreme waterstanden. Deze optie valt evenwel buiten het bestek van dit MER. Zo de beheerder van de waterloop dit zinvol acht, kan dit bij de verdere uitwerking van het project meegenomen worden. Zo kan het project helpen tegemoet komen aan bestaande knelpunten in het gebied.</p>	<p>Waterbuffering zie watertoets (64 tot 70)</p>
37		<p>Open bufferbekkens en grachten. Met uitzondering van de verzamelbekkens die onder de toeritten naar de tunnel of onder de tunnel voorzien worden en een eventuele hemelwatercollector langs de Oostelijke Tangent ten noorden van de Damstraat, dienen andere bufferbekkens en langsgrachten die een vertraagde afvoer beogen, onverhard aangelegd te worden zodat het opgevangen hemelwater maximaal in de bodem kan infiltreren. De provincie stelt dat waar mogelijk een maximaal lozingsdebiet van 5 l/s/ha moet teruggebracht worden tot 2 l/s/ha door middel van infiltratie van de resterende 3 l/s/ha. Op basis van de beschikbare info is niet duidelijk of dit laatste haalbaar is. Dit kan kwantitatief bepaald worden door middel van infiltratieproeven. Deze zijn in deze studie evenwel niet voorzien. Op basis</p>	<p>Deze bepalingen vallen ook onder de gewestelijke hemelwaterverordening die generiek van kracht is. Afgesloten buffercapaciteit onder of naast infrastructuur zullen bepaald worden in de project-MER</p> <p>Waterbuffering zie ook watertoets (64 tot 70)</p>

		<p>van de bodemkaart kan gesteld dat de zandgronden ten noorden van Eigenlo alvast een grotere infiltratiecapaciteit hebben dan de zandleemgronden ten zuiden van Eigenlo. Vanuit het MER wordt voorgesteld om ondiepe bufferbekkens te voorzien waardoor de oppervlakte beschikbaar voor infiltratie tov het buffervolume gemaximaliseerd wordt. Dit moet toelaten om toch zo veel als mogelijk infiltratie te bekomen.</p> <p>Ook het voorzien van meer bufferruimte dan strikt noodzakelijk (uit figuur 8-8 blijkt dat voldoende restpercelen aanwezig zijn) kan bijdragen tot een verlaging van het lozingsdebiet per ha.</p>	
	<p>Interferentie met rioleringsinfrastructuur Er worden geen effecten vastgesteld.</p>	<p>In het plan-MER worden geen maatregelen voorgesteld.</p>	<p>Niet van toepassing</p>
38	<p>Wijziging van grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Na realisatie van de weg kan verontreiniging van grond- en oppervlaktewater optreden ten gevolge infiltratie of afvoer van afstromend verontreinigd regenwater.</p>	<p>Zuivering van mogelijks verontreinigd afstromend hemelwater.</p> <p>Om maximaal te vermijden dat verontreinigd hemelwater het oppervlaktewater bezoedeld, wordt het volgende voorgesteld:</p> <p>Voor het gedeelte ten noorden van de Damstraat: Een kws-filter met slibvang dient op de afvoer geplaatst alvorens het aangevoerde water in de Laaglandbeek gebracht wordt;</p> <p>Voor de tunnel en toeritten: het water moet via een kws-filter met slibvang in de ondergrondse bekkens gebracht worden;</p> <p>Voor het gedeelte ten zuiden van de Barbierbeek: kws-filter (al dan niet met slibvang) aan de inlaat van een open bufferbekken.</p> <p>Ten zuiden van de E17: desgevallend aan de uitlaat van de buffer in de lus, die het water uit de buffer richting Barbierbeek voert.</p> <p>Er is over het algemeen voldoende ruimte beschikbaar om de bufferbekkens ondiep te voorzien. Bij voorkeur worden deze bekkens ingericht met beplanting die voor een zekere zuivering zorgen alvorens het water infiltreert, dan wel afgevoerd wordt naar het oppervlaktewaterstelsel.</p>	<p>Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en geen directe impact hebben op de tracékeuze die in het plan wordt vastgelegd, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Plaatsen van kws-filters en slibvangen voor waterzuivering zijn hier een voorbeeld van.</p>
39	<p>Visuele verstoring</p>	<p>De weg moet hier dermate landschappelijk ingepast worden dat de visuele verstoring beperkt blijft. Dit kan door een inrichtingsplan, waarbij het geheel van de weg en de waterbuffers begeleid door KLE aansluit op de</p>	<p>Landschappelijke inpassing zie 12</p>

		omgeving. Voornoemde maatregel kan eveneens gesteld worden voor de zone die ten zuiden van de E17 wordt aangesneden voor de aanleg van het nieuwe knooppunt.	
40	<p>Verstoring – receptor mens Gezondheid</p> <p>Wat betreft gezondheid, blijkt dat er in de huidige situatie een zekere druk op de gezondheid mag verwacht worden ten gevolge een regelmatig verhoogde concentratie aan fijn stof in het ganse studiegebied. Verder kunnen er als gevolg van het drukke verkeer ook nadelige effecten op de gezondheid optreden ten gevolge van geluidshinder. Dit is vooral het geval in de Prins Boudewijnlaan, de Houten Schoen, de Parklaan en langs de N16.</p> <p>In de toekomstige situatie zonder de komst van de Oostelijke Tangent worden enkel in de Prins Alexanderstraat en de Houten Schoen nadelige gezondheidseffecten verwacht als gevolg van de verhoogde fijn stof concentraties. Wat betreft het aantal geluidsgehinderden blijkt er geen significant verschil tussen de referentiesituatie en de huidige situatie. Wat betreft het planalternatief, blijkt er voor de meeste van de bestudeerde wegsegmenten een verbetering kan verwacht worden van de luchtkwaliteit en dus van de gezondheid. Het aantal inwoners in de straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt is veel hoger dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2.120 versus 100). Wanneer gekeken wordt naar de geluidsgerateerde gezondheidseffecten, is het duidelijk dat de geluidsbelasting in de buurt van het toekomstig tracé van de Oostelijke Tangent zal verhogen, omwille van de toename aan verkeer, maar anderzijds vertaalt dit effect zich niet in een significant effect naar gezondheid, aangezien er weinig tot geen bewoning is langs het tracé van de Oostelijke Tangent. Wanneer dus naar de totale impact van lucht en geluid wordt gekeken, blijkt dat naar gezondheid toe, het planalternatief dient verkozen te worden boven het nulalternatief.</p>	<p>Aangezien in de plansituatie overschrijdingen van de dagnorm van PM10 worden berekend voor plaatsen waar er bewoning is, dienen milderende maatregelen genomen te worden om de PM10 concentratie te verminderen. Voor deze maatregelen wordt verwezen naar de discipline lucht.</p> <p>Voor de andere pollutanten worden geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen berekend ter hoogte van bewoning.</p> <p>Ook ten gevolge van geluidshinder worden gezondheidseffecten geconstateerd en worden er milderende maatregelen opgesteld (zie discipline geluid). De milderende maatregel 'andere wegbedekking' (SMA-D) resulteert slechts in een reductie van 1 dB(A), wat niet veel is, omdat reeds een relatief geluidsarm wegdek als standaard wordt genomen. Naar gezondheidseffecten toe geeft deze andere wegbedekking geen aanleiding tot een verschuiving naar andere geluidsbelastingsklassen en blijft het aantal theoretisch berekend (ernstig) gehinderden en/of slaapgestoorden gelijk.</p> <p>Het effect van het geluidsscherm zorgt enkel in de Galgstraat voor een vermindering van de geluidsbelastingsklassen en dus voor een beter effect naar gezondheid toe. Voor de andere toetsingspunten (Eigenlostraat en Damstraat) resulteert het geluidsscherm ook in een vermindering van de geluidsbelasting, doch niet in een lagere geluidsbelastingsklasse, waardoor het theoretisch berekende effect naar gezondheid hetzelfde blijft.</p>	<p>Luchtvervuiling zie 25.</p> <p>Geluidswerende maatregelen zie 5.</p>
41	<p>Verstoring – receptor mens Andere: Het plan resulteert in het</p>	De bijkomende verharde oppervlakte moet gebufferd worden volgens de geldende normen en vertraagd geloosd	Zie watertoets (64 tot 70)

	<p>plangebied in een toename van de oppervlakte aan verhardingen. Een wijziging van de afstromings- en infiltratiekarakteristieken kan via de ontvangende waterlopen resulteren in wateroverlast. Dit moet absoluut vermeden worden. Onder § 8.1.6.2.4 wordt bekeken welke oppervlakte bijkomend verhard wordt (zowel ten gevolge van het plan als ten gevolge van de realisatie van de Oostelijke Tangent volgens het bestaande RUP).</p>	.	
42	<p>Verstoring – receptor mens Geluid</p> <p>Zoals verwacht zal het omgevingsgeluid langs het toekomstig tracé van OT beduidend stijgen. Voor de woningen in de Galgstraat, Damstraat en Caubergstraat wordt het effect beoordeeld als significant negatief effect. Vermits er druk verkeer wordt verwacht op de OT, zal het continu achtergrondniveau beduidend stijgen. Ook is er een overschrijding van de referentiewaarde van 60 dB(A) voor Lden voor nieuwe wegen te verwachten. Voor de woningen langs het tracé (Galgstraat, Damstraat,..) is het aangewezen dat hiervoor milderende maatregelen worden uitgewerkt. De perceptie ter hoogte van de woningen zal rumoerig tot lawaaiig worden. De tunnel onder de Eigenlostraat heeft al een goede reducerende werking. Voor andere wegen buiten het plangebied is er dan weer een positief effect (+1 ) op het wegverkeersgeluid. Dit is het geval voor de Houten Schoen, Parklaan en Prins Boudewijnlaan. De referentiewaarde voor Lden voor de bestaande wegen blijft voor de N41, Prins Boudewijnlaan en E17 nog steeds overschreden,</p>	<p>Enerzijds wordt voorgesteld om SMA-D wegbedekking te voorzien.</p> <p>Bijkomend wordt ook een geluidsscherm of –berm voorgesteld. Een geluidsscherm tussen de OT en de woningen ten noorden van de spoorlijn zou zich het best voorbij de spoorlijn bevinden. Hierdoor wordt het spoorweggeluid ook meegenomen. Indien een geluidsscherm tussen de OT en de spoorlijn zou bevinden, MOET, dit voor beide zijden absorberend zijn. Het geluidsscherm aan de zuidzijde van de OT kan eventueel nog onderbroken worden tussen de Damstraat en de Galgstraat.</p> <p>De hinder en de stijging van het omgevingsgeluid in de nabijheid van de Oostelijke Tangent zal sterk gereduceerd worden door de voorgestelde maatregelen, vnl door de schermen. De perceptie van rumoerig, lawaaiig gaat nu over naar hoorbaar voor de woningen in de Galgstraat, Eigenlostraat en Damstraat.</p>	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften zijn algemene bepalingen opgenomen die geluidswerende maatregelen verplichten. In de stedenbouwkundige voorschriften is bovendien een specifieke bepaling opgenomen die geluidswerende maatregelen verplicht ter hoogte van de Damstraat, Galgstraat en de tunnelmonden.</p>
43	<p>Verstoring – receptor mens bodempzetting</p> <p>Volgens een inschatting op basis van de beschikbare sonderingsdiagrammen zijn zettingen tot 36,5 mm mogelijk in de as van de bemalingsfilter waar de grondwaterverlaging het grootst zal zijn. Hierbij is er van uitgegaan dat dat enkel in de aanvullagen boven de Boomse klei dient ontwaterd te worden. Algemeen wordt er aangenomen dat er schade aan constructies kan optreden wanneer de maaiveldzetting ter plaatse van</p>	<p>Om bodempzetting ten gevolge van de aanleg van de weg te voorkomen, zijn voorafgaand aan de werken de nodige sonderingen uitgevoerd om een beeld te krijgen van de stabiliteit van de ondergrond en van de benodigde funderingswerken. De wijze van aanleg en de opbouw van de weg moet afgestemd worden op de resultaten van de sonderingen.</p> <p>Monitoring van de zettingen ter hoogte van de meest nabijgelegen gebouwen lijkt sowieso wenselijk zodat indien nodig (als er belangrijke differentiële zettingen optreden) kan ingegrepen worden (werken tijdelijk stil leggen en</p>	<p>Bodemzetting zie 33</p>

	die constructie 20mm of meer bedraagt. Aan de hand van de sonderingen is ingeschat dat op ongeveer 36m van de bemalingsfilters de zettingen nog 20mm zullen bedragen. Gebouwen die zich binnen een afstand van 36m van de bemalingsfilters bevinden, kunnen bijgevolg schade ondervinden ten gevolge van de grondwaterverlaging.	uitvoeringstechniek aanpassen).	
44	<p>Verstoring – receptor mens</p> <p>Visuele hinder</p> <p>De tangent zal resulteren in bijkomende visuele hinder. Bij het voorlopige ontwerp van de Oostelijke Tangent is de nodige aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de weg (zie § 6.3.2.1). Zo is tussen de Damstraat en Eigenlo voorzien dat het landschap over de weg heen door kan lopen. Niet alleen de infrastructuur, maar ook de voertuigen zelf zullen hier dus over het grootste deel van het tracé niet zichtbaar zijn. Doorkijken kunnen bewaard blijven. Indien evenwel rekening wordt gehouden met de onder de discipline geluid gestelde milderende maatregelen, m.b. de aanleg van geluidsschermen of –bermen, dan zal ook dit zijn impact hebben op de landschappelijke beleving vnl. van omwonenden. Afhankelijk van de persoon kan de visuele verstoring van de geluidsschermen zwaarder doorwegen dan de geluidsverstoring.</p>	Het is zeer belangrijk dat een open communicatie wordt gevoerd met de bevolking. Mogelijks kan hier rekening gehouden worden met de voorkeuren van de omwonenden: geluidswerende berm of scherm, of behoud doorkijken en open landschap. Vermoedelijk is dit evenwel niet evident, daar de meningen of voorkeuren hier vermoedelijk van persoon tot persoon zullen verschillen.	Niet van toepassing
	<p>Verstoring – receptor natuur</p> <p>Geen effecten</p>	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	<p>Verstoring – receptor landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</p>	Niet van toepassing	Niet van toepassing
45	<p>Wat de verlichting betreft zijn erop planniveau uiteraard nog geen details bekend. In deze planfase kan enkel de aanbeveling gegeven worden om bij de keuze van de verlichting te opteren voor armaturen waarbij verstoring van het nachtelijk landschap tot een minimum beperkt wordt.</p>	In deze planfase kan als aanbeveling gegeven worden om bij de keuze van de verlichting te opteren voor armaturen waarbij verstrooiing en lichthinder tot een minimum beperkt worden. Het aspect van de verlichting dient een essentieel onderdeel te vormen van het plan, dat reeds in de ontwerpfase wordt meegenomen.	Verlichting zie 11
	Effectsynthese		
	Mens		

	Netwerkeffecten		
46	<p>Mobiliteit Aanlegfase</p> <p>Verhoogde verkeersintensiteiten door aan- en afvoer van grond en materialen</p> <p>Onderbreken verkeersrelaties</p> <p>Mogelijks tijdelijke onderbreking spoorverkeer vereist bij aanleg tunnel</p>	<p>Aanlegfase</p> <p>Werkverkeer maximaal gebruik laten maken van hoger wegennet</p> <p>Bestaande relaties zo lang mogelijk open houden</p> <p>Eventuele onderbreking spoor beperken in duur en aantal (weekends)</p>	<p>Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en daardoor dus een strikt tijdelijk karakter hebben, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>Voorbeelden hiervan zijn: een minder hinder programma, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones, routing van werkverkeer en omlegging van lokaal verkeer en spoorverkeer, beveiliging van werven, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, ..</p> <p>Geluidshinder van een werf vermijden is een verplichting in de milieuwetgeving en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>
	<p>Mobiliteit Exploitatiefase</p> <p>Kruispunt OT met Europark-Zuid kan bij onoordeelkundige inrichting voor doorstromingsproblemen zorgen</p> <p>De verkeersintensiteiten langsheen de N16 Parklaan overstijgen de verkeersleefbaarheids grens.</p> <p>Lijnvoering van buslijn 95 Sint-Niklaas –Velle – Temse – Antwerpen L.O langsheen de Damstraat wordt onderbroken. Haltes langsheen de Damstraat en De Cauwerstraat worden gesupprimeerd</p> <p>De realisatie van de Oostelijke Tangent vormt een barriere voor de oost-west gerelateerde fiets- en voetgangersrelaties langs de Damstraat.</p> <p>Mogelijke conflictpunten thv de rotondes, afrit TTS en aansluiting fietspad op Eigenlostraat</p>	<p>Ter hoogte van het kruispunt dient voldoende ruimte voorzien te worden, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangent gegarandeerd blijft</p> <p>Door het invoeren van gerichte verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum van Sint-Niklaas kunnen de verkeersintensiteiten langsheen de N16 Parklaan gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau i.f.v. de verkeersleefbaarheid.</p> <p>ongelijkvloerse voetgangersrelatie aanleggen zodat de loopafstand naar/van de dichtstbijzijnde halte kan gereduceerd worden. Deze optie is in de fase van de startnota evenwel reeds overwogen moet niet weerhouden.</p> <p>Om de barriere in het fiets- en voetgangersrelaties op te heffen kan een fiets- en voetgangerstunnel of -brug voorzien worden in de buurt van de knip van de Damstraat. Deze optie is in de fase van de startnota evenwel reeds overwogen moet niet weerhouden.</p> <p>Nodige aandacht besteden aan goede signalisatie + bij herinrichting Eigenlostraat</p> <p>aandacht besteden aan veilig</p>	<p>Niet van toepassing</p>



		fietsverkeer	
47	<p>Bereikbaarheid/versnippering functies</p> <p>Bereikbaarheid bedrijventerreinen verbetert</p> <p>Versnippering en verslechtering bereikbaarheid gebruiksfuncties door doorknippen verbinding Galgstraat: link stoeterij De Brabandere met paardenpiste onderbroken; korste link landbouwbedrijf Kletterbosstraat – akkers ten westen van de spoorlijn onderbroken. Andere?</p> <p>Bereikbaarheid bewoners Schoenstraat ten zuiden van de E17 wijzigt, zeker als de spoorwegovergang aldaar aanvullend geknipt wordt</p>	<p>Goede signalisatie ivf bereikbaarheid TTS</p> <p>Link stoeterij Galgstraat moet gegarandeerd blijven</p> <p>Aandacht voor veilige route tussen stoeterij en paardenpiste (signalisatie!) – optie om voorgestelde ongelijkgrondse fiets- en voetgangersverbinding in te schakelen bekijken</p> <p>Landbouwstudie op bedrijfsniveau of overleg met de betrokkenen kan eventuele aanvullende knelpunten detecteren en specifieke oplossingen bieden (grondenruil mogelijk?)</p> <p>Aanbeveling: optie bekijken om verbinding met Doornstraat te voorzien via buurtweg nr. 50 ipv nieuwe langsweg langs de E17.</p>	<p>In het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen die de lokale verbindingen garanderen. Alle bestaande verbindingen met uitzondering van de Damstraat en Galgstraat blijven behouden. Ondertunneling is technisch niet haalbaar zonder de leefbaarheid van de woningen in Damstraat en Galgstraat in het gedrang te brengen. De omrijfactor als gevolg van het doorknippen van Damstraat en Galgstraat vereist geen alternatieve verbinding.</p>
	<b>Ruimtebeslag</b>		
48	<p>Ruimtebeslag – wonen</p> <p>Aanlegfase</p> <p>Er wordt een extra werkstrook van 10 meter nodig geacht. In functie van de aanlegfase worden momenteel geen bijkomende onteigeningen van huizen nodig geacht.</p>	<p>Zo er binnen deze strook huizen gesitueerd zijn, zal de werkstrook hier plaatselijk versmald worden om de huizen te vrijwaren. Tuinen kunnen wel tijdelijk aangesneden worden zo dit nodig is.</p> <p>In samenspraak met de eigenaars kan de geleden schade hersteld worden tijdens de afwerkingsfase.</p>	<p>Tijdelijke maatregelen zie 46. Werfzones kunnen tijdelijk aangelegd worden binnen het gebied met overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur</p>
49	<p>Ruimtebeslag – wonen</p> <p>Exploitatiefase</p> <p>Binnen permanente ruimte-inname van het plan vallen een 7-tal woningen in de Galgstraat + deel van de tuin van een extra woning, 3 woningen in de Damstraat, een 2-tal huizen thv de Eigenlostraat, 2 woningen in de schoenstraat ten zuiden van de E17, 2 huizen thv TTS en 1 thv de Doornstraat</p> <p>Samenvattend kan gesteld dat voor de realisatie van het plan 17 huizen zullen moeten onteigend worden. Een oppervlakte van 5,34 ha met woonfunctie (oppervlakte van huizen en bijhorende tuinen) wordt permanent aangesneden.</p> <p>De toegangsweg tot de stoeterij tot de Galgstraat wordt aangesneden door de weg</p>	<p>Voor de 3 woningen in de Damstraat en 4 in de Galgstraat is reeds een onteigeningsplan opgesteld. Voor de overige getroffen bewoners moeten eveneens passende regelingen (passende vergoeding) getroffen worden.</p>	<p>Onteigening en schadevergoedingen zie punt 3</p>
50	<p>Ruimtebeslag - Landbouwfunctie</p> <p>Aanlegfase</p>	<p>Niet alleen het effectieve areaal verlies is belangrijk. Ook afgeleide effecten als</p>	<p>Onteigening en schadevergoeding zie punt 3.</p>

	Er wordt een extra werkstrook van 10 m nodig geacht tov de permanente ruimteinname. Waar percelen met een landbouwfunctie tijdelijk aangesneden worden, zal dit gebruik na de werken in zijn functie hersteld worden.	mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent grasland spelen een rol bij de inname van landbouwpercelen. Hier mee dient bij de compensatie of vergoeding van de getroffen landbouwers eveneens rekening te worden gehouden.  Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.	
	Ruimtebeslag Landbouwfunctie Exploitatiefase In totaal verdwijnt ongeveer 9,5 ha akkerland en 2,8 ha weiland.	Niet alleen het effectieve areaal verlies is belangrijk. Ook afgeleide effecten als mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent grasland spelen een rol bij de inname van landbouwpercelen. Hier mee dient bij de compensatie of vergoeding van de getroffen landbouwers eveneens rekening te worden gehouden.  Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.	Niet van toepassing
	Ruimtebeslag Industrie Aanlegfase Er wordt een extra werkstrook van 10 meter nodig geacht. Er kan van uitgegaan worden dat er voor het tijdelijk ruimtebeslag niet aan bedrijfsgebouwen geraakt wordt.	In het plan-MER worden geen maatregelen voorgesteld.	Niet van toepassing
	Ruimtebeslag industrie Exploitatiefase	-	
51	Op TTS-Temse komt een aannemersbedrijf onder de nieuwe afrit te liggen	Passende vergoeding	Schadevergoeding zie 3
52	Deel van parkeerterreinen en opritten van bedrijven aangesneden in de Nederlandstraat + ook langs Europark- Zuid (voor fietspad)	Passende vergoeding Veilige toegang verzekeren	Schadevergoeding zie 3 Verkeersveiligheid in de uitvoeringsfase
	Ruimtebeslag recreatie Geen effecten door ruimtebeslag. Onderbreking fietsroutes is beschouwd onder de cluster netwerkeffecten	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Verstoring		

53	<p>Tijdelijke akoestische verstoring en daling belevingskwaliteit tijdens de aanlegwerkzaamheden.</p> <p>Verslechtering akoestisch klimaat voor de bewoners van de Galgstraat, de Damstraat en de Caubergstraat</p> <p>Voor andere wegen is er dan weer een positief effect</p> <p>Voor woningen op korte afstand (op analytische wijze ingeschat op een 36-tal m) tot de tunnel bestaat een risico op negatieve zettingen</p>	<p>Rekening houden met maatregelen om hinder tijdens de aanleg zoveel mogelijk te beperken. Zorgen voor goede communicatie met de omwonenden.</p> <p>Geluidsarme wegbedekking en plaatselijk geluidsschermen of –bermen voorzien.</p> <p>Om bodemzetting ten gevolge van de bemaling ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat te voorkomen, moet de invloed van de bemaling op de kleilaag geminimaliseerd worden door een aangepaste uitvoeringstechniek (bijvoorbeeld: werken in een gesloten bouwput, retourbemaling).</p>	Maatregelen bij de uitvoering van werken zie 46
	<p>Wat betreft het planalternatief, blijkt er voor de meeste van de bestudeerde wegsegmenten een verbetering kan verwacht worden van de luchtkwaliteit en dus van de gezondheid. Het aantal inwoners in de straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt is veel hoger dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2.120 versus 100).</p>	In het plan-MER wordt verwezen naar de maatregelen discipline lucht	Niet van toepassing
	Effectsynthese Natuur		
	Netwerkeffecten		
54	<p>Geen ernstige bijkomende versnippering door aanwezigheid weg; wel versterking van de bestaande barrières</p> <p>Geen negatieve impact op vleermuizen</p> <p>Onderbreking grachtensysteem</p> <p>Het aansnijden van bospercelen en bosnippers verzwakt de bosgordel</p> <p>Mogelijks nieuwe verbindingfunctie langs nieuwe wegstructuur</p> <p>Geen significante effecten op SBZ</p>	<p>Aanbeveling : gelegenheid aangrijpen om structuurkwaliteit van de Barbierbeek te verbeteren – kan geschiktheid van Barbierbeek als verbinding voor vleermuizen verbeteren</p> <p>Omleiden te onderbreken gracht via het tunneldak</p> <p>Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving voorzien</p> <p>Ecologisch beheer wegbermen</p>	<p>Barbierbeek zie punt 6</p> <p>Boscompensatie zie punt 7</p> <p>Ecologisch beheer wegbermen zie punt 8</p>
	Ruimtebeslag		
55	<p>In totaal wordt een kleine 6 ha aan waardevolle ecotopen aangesneden:</p> <p>Bospercelen</p> <p>Grasbermen</p> <p>- Poel</p>	<p>Waardevolle bospercelen kunnen gecompenseerd worden via de boscompensatie</p> <p>Waardevolle graslanden kunnen gecompenseerd door op de toekomstige bermen een natuurvriendelijk bermbeheer toe te passen</p> <p>Nieuwe poel voorzien in restzone tussen spoorweg en Oostelijke Tangent (verbinding voorzien met agrarisch gebied ten oosten van de tangent)</p>	<p>Boscompensatie zie punt 7</p> <p>Bermbeheer zie punt 8</p> <p>Poel zie punt 9</p>

	<b>Verstoring</b>		
56	Geen significante effecten op SBZ	Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing maximaal vermeden wordt.	Verlichting zie 11
	Effectsynthese Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie		
	<b>Netwerkeffecten</b>		
57	Het aansnijden van bospercelen en bossnippers verzwakt de bosgordel.	Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving voorzien	Boscompensatie zie punt 7
58	Landschappelijke inpassing is reeds meegenomen in het voorlopige ontwerp: effecten worden hierdoor beperkt.	Bij groeninkleding ervoor zorgen dat de weg aansluit bij het omliggend landschap	Landschappelijke inpassing zie punt 12
	<b>Ruimtebeslag</b>		
59	Mogelijke aantasting van (ongekend) archeologisch erfgoed	waar de Oostelijke Tangent door onverhard terrein gaat, moet minstens een archeologisch vooronderzoek moet plaatsgrijpen Ruimte en Erfgoed dient zo vroeg mogelijk bij het project betrokken te worden. Resultaten van het vooronderzoek zullen noodzaak verdere maatregelen in functie van archeologie bepalen	Erfgoed en archeologie zie punt 10
60	Aansnijding 'relictzone Bolle akkers van het Waasland'	Ruimtebeslag trachten te beperken (verbinding Schoenstraat-Doornstraat realiseren via buurtweg nr. 50?)	In het grafisch plan wordt een aangepaste verbinding tussen Schoenstraat en Doornstraat opgenomen.
61	Aansnijding bospercelen	Boscompensatie	Boscompensatie zie punt 9
62	Aansnijding KLE	Te verdwijnen KLE vervangen bij inkleding van de nieuwe weginfrastructuur	Landschappelijke inpassing zie punt 12
	<b>Verstoring</b>		
63		Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing en bijkomende verstoring van het nachtelijk landschap maximaal vermeden wordt.	Verlichting zie 11
	<b>Effectsynthese watertoets</b>		
	Er wordt verwacht dat debieten opgepompt voor realisatie van de tunnel geen probleem vormen voor de Barbierbeek	Niet van toepassing	Dit effect geeft geen aanleiding tot maatregelen en vereist geen vertaling in het GRUP.
64	Het effect op de structuurkwaliteit van de Barbierbeek wordt beperkt geacht. De waterloop kan zal boven de tunnel heraangelegd worden in open bedding. De werken kunnen aangegrepen worden om de structuurkwaliteit van de beek te verbeteren (in samenspraak met de	De Barbierbeek kan zal boven de tunnel heraangelegd worden in open bedding. De werken kunnen aangegrepen worden om de structuurkwaliteit van de beek te verbeteren (in samenspraak met de waterbeheerder).	In de stedenbouwkundige maatregelen is de verplichting opgelegd om ter hoogte van de kruising van de Barbierbeek (tunnel) de Barbierbeek heraan te leggen in open bedding met het oog op het verbeteren van de structuurkwaliteit.

	waterbeheerder).		<p>De kruising van de Laagstraat en het spoor: in de bestaande toestand is de Barbierbeek ingekokerd. Die inkokering ligt buiten het GRUP. Er is geen wijziging van de huidige situatie voorzien.</p> <p>Vanaf het uiteinde van de onderkookering ter hoogte van de Laagstraat wordt voorzien in het GRUP dat de Barbierbeek verder in open bedding wordt voorzien boven op tunneldak.</p>
65	Een erfdienstbaarheidsstrook van 5 m langs beide zijden van de waterloop moet vlot toegankelijk zijn en blijven voor de waterbeheerder. Voor de wijziging van waterlopen is bovendien een machtiging vereist van de waterbeheerder.	Een erfdienstbaarheidsstrook van 5 m langs beide zijden van de waterloop moet vlot toegankelijk zijn en blijven voor de waterbeheerder. Voor de wijziging van waterlopen is bovendien een machtiging vereist van de waterbeheerder.	De sectorale wetgeving voor het beheer van waterlopen verplicht erfdienstbaarheidsstroken en de machtiging van de waterbeheerder. Deze maatregel vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.
66	Het effect van de weg op de grondwaterstromingen wordt beperkt geacht.	De installatie van een drainagekoffer onder de weg kan risico's op grondwaterstromingen uitsluiten.	Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en geen directe impact hebben op de tracékeuze die in het plan wordt vastgelegd, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Een drainagekoffer is hier een voorbeeld van.
67	De afwatering van het studiegebied via grachten (van west naar oost) moet verzekerd blijven. De continuïteit van het grachtenstelsel dat doorbroken wordt, moet hersteld worden. Hierbij moet vermeden worden dat grachten gesifoneerd worden onder de weg door. Via aantakking op een langsgracht langs de Oostelijke Tangent kan er voor gezorgd worden dat de grachten via een onderdoorgang nabij de Damstraat enerzijds en via een open gracht op het tunneldak nabij Eigenlo anderzijds, de verbinding kunnen maken met het grachtenstelsel stroomafwaarts van de Oostelijke Tangent. Het volume dat de bestaande grachten kunnen bergen moet hierbij minstens behouden blijven.	De afwatering van het studiegebied via grachten (van west naar oost) moet verzekerd blijven. De continuïteit van het grachtenstelsel dat doorbroken wordt, moet hersteld worden. Hierbij moet vermeden worden dat grachten gesifoneerd worden onder de weg door. Via aantakking op een langsgracht langs de Oostelijke Tangent kan er voor gezorgd worden dat de grachten via een onderdoorgang nabij de Damstraat enerzijds en via een open gracht op het tunneldak nabij Eigenlo anderzijds, de verbinding kunnen maken met het grachtenstelsel stroomafwaarts van de Oostelijke Tangent. Het volume dat de bestaande grachten kunnen bergen moet hierbij minstens behouden blijven.	Op het grafisch plan zijn de nodige zones voor waterbeheer opgenomen met een specifieke bestemming. Bovendien is waterbeheersing mogelijk in de "zone voor landschappelijke inpassing en waterbeheersing". In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van waterbeheersing en afwatering, met onder meer een minimaal buffervolume van 410 m <sup>3</sup> /ha aangesloten verharde oppervlakte, een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie en behoud van bestaand buffervolume van bestaande grachten. Daarnaast is het herstel van de continuïteit van het grachtenstelsel en het behoud van het volume opgenomen als verplichting.

68	<p>de buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek zijn de volgende: vereist buffervolume: 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijk terug te brengen tot 2 l/s/ha. Aan deze voorwaarden moet voldaan worden. In het MER is berekend dat bijna 13ha bijkomend verhard wordt. Per deeltraject is aangegeven welk buffervolume hiervoor moet voorzien worden en hoe en waar deze buffering mogelijk is. Er wordt gesteld dat er voldoende ruimte beschikbaar is in de directe omgeving om het opgevangen hemelwater in ondiepe bufferbekkens te bufferen.</p>	<p>de buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek zijn de volgende: vereist buffervolume: 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijk terug te brengen tot 2 l/s/ha. Aan deze voorwaarden moet voldaan worden. In het MER is berekend dat bijna 13ha bijkomend verhard wordt. Per deeltraject is aangegeven welk buffervolume hiervoor moet voorzien worden en hoe en waar deze buffering mogelijk is. Er wordt gesteld dat er voldoende ruimte beschikbaar is in de directe omgeving om het opgevangen hemelwater in ondiepe bufferbekkens te bufferen.</p>	<p>Op het grafisch plan zijn de nodige zones voor waterbeheer opgenomen met een specifieke bestemming. Bovendien is waterbeheersing mogelijk in de "zone voor landschappelijke inpassing en waterbeheersing. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van waterbeheersing en afwatering, met onder meer een minimaal buffervolume van 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte, een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie en behoud van bestaand buffervolume van bestaande grachten. Daarnaast is het herstel van de continuïteit van het grachtenstelsel en het behoud van het volume opgenomen als verplichting.</p>
69	<p>Met uitzondering van de verzamelbekkens die onder de toeritten naar de tunnel of onder de tunnel voorzien worden en een eventuele hemelwatercollector langs de Oostelijke Tangent ten noorden van de Damstraat (wegens mogelijks te weinig ruimte beschikbaar tussen bedrijventerrein en spoorweg om open grachten langs de weg te voorzien), dienen andere bufferbekkens en grachten die een vertraagde afvoer beogen, onverhard aangelegd te worden zodat het opgevangen hemelwater maximaal in de bodem kan infiltreren.</p>	<p>Met uitzondering van de verzamelbekkens die onder de toeritten naar de tunnel of onder de tunnel voorzien worden en een eventuele hemelwatercollector langs de Oostelijke Tangent ten noorden van de Damstraat (wegens mogelijks te weinig ruimte beschikbaar tussen bedrijventerrein en spoorweg om open grachten langs de weg te voorzien), dienen andere bufferbekkens en grachten die een vertraagde afvoer beogen, onverhard aangelegd te worden zodat het opgevangen hemelwater maximaal in de bodem kan infiltreren.</p>	<p>Op het grafisch plan zijn de nodige zones voor waterbeheer opgenomen met een specifieke bestemming. Bovendien is waterbeheersing mogelijk in de "zone voor landschappelijke inpassing en waterbeheersing. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van waterbeheersing en afwatering, met onder meer een minimaal buffervolume van 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte, een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie en behoud van bestaand buffervolume van bestaande grachten. Daarnaast is het herstel van de continuïteit van het grachtenstelsel en het behoud van het volume opgenomen als verplichting.</p>
	<p>Bij het aanleggen van bufferbekkens doet zich de volgende opportuniteit voor: ten noordoosten van de tunnel, kan een zone aanleunend tegen de tangent en de Barbierbeek, deels ingeschakeld worden als overloopgebied van de Barbierbeek bij extreme waterstanden. Deze optie valt evenwel buiten het bestek van dit MER. Zo de beheerder van de waterloop dit zinvol acht, kan dit bij de verdere uitwerking van het project meegenomen worden. Zo kan het project helpen tegemoet komen aan bestaande knelpunten in het gebied.</p>	<p>Bij het aanleggen van bufferbekkens doet zich de volgende opportuniteit voor: ten noordoosten van de tunnel, kan een zone aanleunend tegen de tangent en de Barbierbeek, deels ingeschakeld worden als overloopgebied van de Barbierbeek bij extreme waterstanden. Deze optie valt evenwel buiten het bestek van dit MER. Zo de beheerder van de waterloop dit zinvol acht, kan dit bij de verdere uitwerking van het project meegenomen worden. Zo kan het project helpen tegemoet komen aan bestaande knelpunten in het gebied.</p>	<p>In het plan-MER is aangegeven dat deze optie geen deel uitmaakt van de milieubeoordeling van de oostelijke tangent en aldus geen vertaling in het GRUP vereist.</p>
	<p>Aquafin is betrokken bij de opmaak van de projectnota in het kader van het plan. Zodoende wordt voldoende gegarandeerd dat er geen ongewenste interferenties optreden</p>	<p>Niet van toepassing</p>	<p>Deze vaststelling geeft geen aanleiding tot maatregelen en vereist geen vertaling in het GRUP.</p>

	tussen het plan en aanwezige of geplande rioleringsinfrastructuur.		
70	Na realisatie van de weg kan verontreiniging van grond- en oppervlaktewater optreden tengevolge infiltratie of afvoer van afstromend verontreinigd regenwater.	<p>Om maximaal te vermijden dat verontreinigd hemelwater het oppervlaktewater bezoedeld, wordt het volgende voorgesteld:</p> <p>Voor het gedeelte ten noorden van de Damstraat: Een kws-filter met slibvang dient op de afvoer geplaatst alvorens het aangevoerde water in de Laaglandbeek gebracht wordt;</p> <p>Voor de tunnel en toeritten: het water moet via een kws-filter met slibvang in de ondergrondse bekkens gebracht worden;</p> <p>Voor het gedeelte ten zuiden van de Barbierbeek: kws-filter (al dan niet met slibvang) aan de inlaat van een open bufferbekken</p> <p>Ten zuiden van de E17: desgevallend aan de uitlaat van de buffer in de lus, die het water uit de buffer richting Barbierbeek voert.</p> <p>Er is voldoende ruimte beschikbaar om de bufferbekkens ondiep te voorzien. Bij voorkeur worden deze bekkens ingericht met beplanting die voor een zekere zuivering zorgen alvorens het water infiltreert, dan wel afgevoerd wordt naar het oppervlaktewaterstelsel.</p>	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen die maatregelen opleggen om verontreiniging van grond- en oppervlaktewater ten gevolge infiltratie of afvoer van afstromend verontreinigd regenwater tegen te gaan.
	<b>Eindsynthese</b>		
		Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die betrekking hebben op het voorgenomen plan en die ruimtelijk kunnen vertaald worden in het plan	
71		Een aandachtspunt vanuit dit MER is dat ter hoogte van de aantakking van Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent voldoende ruimte moet voorzien worden in het RUP, zodat het kruispunt zo kan ingericht worden dat de doorstroming op de oostelijke tangent gegarandeerd blijft.	Het grafisch plan bevat een specifieke aanduiding voor weginfrastructuur (artikel 1) die voldoende ruim is genomen voor de inrichting van een kruispunt dat de doorstroming kan garanderen.
72		Geluidsschermen of –bermen voorzien thv de Damstraat, in de omgeving van de Galgstraat en aan de tunnelmonden	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn algemene bepalingen opgenomen die geluidswerende maatregelen verplichten. In de stedenbouwkundige voorschriften is bovendien een specifieke bepaling opgenomen die geluidswerende maatregelen verplicht ter hoogte van de Damstraat, Galgstraat en de tunnelmonden.
73		Boscompensatie in de onmiddellijke omgeving voorzien van de te ontbossen percelen	Zie 9

74		Voldoende buffering voorzien voor afstromend hemelwater – koppeling langsgrachten en open en ondiepe helewaterbuffers. De buffer- en lozingsvoorwaarden voor de Barbierbeek zijn de volgende: vereist buffervolume: 410 m3/ha aangesloten verharde oppervlakte en maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie.	Op het grafisch plan zijn de nodige zones voor waterbeheer opgenomen met een specifieke bestemming. Bovendien is waterbeheersing mogelijk in de “zone voor landschappelijke inpassing en waterbeheersing. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van waterbeheersing en afwatering, met onder meer een minimaal buffervolume van 410 m3/ha aangesloten verharde oppervlakte, een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie en behoud van bestaand buffervolume van bestaande grachten. Daarnaast is het herstel van de continuïteit van het grachtenstelsel en het behoud van het volume opgenomen als verplichting.
		Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die betrekking hebben op het voorgenomen plan maar die NIET ruimtelijk kunnen vertaald worden in het plan ...	
75		Stoeterij De Brabandere moet bereikbaar blijven vanuit de Galgstraat	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen die de bereikbaarheid van aanwezige functies en activiteiten garanderen.
76		Mogelijkheid bekijken om de bereikbaarheid van de woningen aan de Schoenstraat ten zuiden van de E17 vanuit de Doornstraat te voorzien via Buurtweg 50 ipv nieuwe langsweg langs de E17	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen die de bereikbaarheid van aanwezige functies en activiteiten garanderen.
77		Afwatering van het gebied moet verzekerd blijven. Siphonering grachten vermijden. Minstens bestaande buffervolume van de bestaande grachten behouden. Buffervolume voor hemelwater afkomstig van verhardingen moet additioneel voorzien worden.	Op het grafisch plan zijn de nodige zones voor waterbeheer opgenomen met een specifieke bestemming. Bovendien is waterbeheersing mogelijk in de “zone voor landschappelijke inpassing en waterbeheersing. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van waterbeheersing en afwatering, met onder meer een minimaal buffervolume van 410 m3/ha aangesloten verharde oppervlakte, een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie en behoud van bestaand buffervolume van bestaande grachten. Daarnaast is het herstel van de continuïteit van het grachtenstelsel en het behoud van het volume opgenomen als verplichting.
		Maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die GEEN betrekking	



		hebben op het plan, maar wel op de aanlegfase of de latere inrichting	
78		<p>Maatregelen voor de aanlegfase:</p> <p>Wurfverkeer maximaal gebruik laten maken van hoger wegnnet</p> <p>Bestaande verkeersrelaties zo lang mogelijk open houden</p> <p>Eventuele onderbreking spoor beperken in duur en aantal (weekends)</p> <p>Maatregelen nemen om hinder zo veel mogelijk te beperken</p> <p>Zorgen voor goede communicatie naar omwonenden en aangelanden</p> <p>Tijdelijke werkstrook zo aanleggen dat bijkomende onteigeningen van huizen vermeden worden.</p> <p>Om bodemzetting ten gevolge van de bemaling ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat te voorkomen, moet de invloed van de bemaling op de kleilaag geminimaliseerd worden door een aangepaste uitvoeringstechniek (bijvoorbeeld: werken in een gesloten bouwput, retourbemaling).</p> <p>waar de Oostelijke Tangent door onverhard terrein gaat, moet minstens een archeologisch vooronderzoek plaatsgrijpen - Ruimte en Erfgoed dient zo vroeg mogelijk bij het project betrokken te worden. Resultaten van het vooronderzoek zullen noodzaak verdere maatregelen in functie van archeologie bepalen</p>	<p>Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en daardoor dus een strikt tijdelijk karakter hebben, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>Voorbeelden hiervan zijn: een minder hinder programma, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones, routing van werfverkeer en omlegging van lokaal verkeer, beveiliging van werven, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, ..</p> <p>Archeologisch onderzoek is een verplichting op basis van het erfgoeddecreet en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p>
79		<p>Maatregelen voor de inrichting van de weg en flankerende maatregelen:</p> <p>Nodige aandacht besteden aan goede signalisatie op verschillende mogelijke conflictpunten</p> <p>Bij herinrichting Eigenlostraat aandacht besteden aan veilig fietsverkeer</p> <p>Aandacht voor veilige route tussen stoeterij en paardenpiste (signalisatie!) – optie om voorgestelde ongelijkgrondse fiets- en voetgangersverbinding voor paarden in te schakelen</p> <p>Bekijken Landbouwstudie op bedrijfsniveau of overleg met de betrokkenen kan eventuele aanvullende knelpunten naar bereikbaarheid detecteren en specifieke oplossingen bieden</p> <p>Passende vergoeding voorzien voor bewoners die moeten onteigend worden.</p> <p>Passende vergoeding voorzien voor getroffen landbouwers, waarbij ook rekening gehouden wordt met afgeleide effecten als mestafzet, activering van de MTR-premies, productiequota en verplichte oppervlakte permanent</p>	<p>Maatregelen die louter betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken en daardoor dus een strikt tijdelijk karakter hebben, zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning, die vergezeld zal zijn van een project-MER waarin de maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt moeten worden. In de vergunning zelf zullen, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken, concrete randvoorwaarden voor de uitvoering worden vastgelegd. Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>Voorbeelden hiervan zijn: een minder hinder programma, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones, routing van werfverkeer en omlegging van lokaal verkeer, beveiliging van werven, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, ..</p> <p>De realisatie van de infrastructuurwerken zal voor sommige percelen (zowel onbebouwde als</p>

	<p>grasland - Voor het verlies aan landbouwgrond dient uiteindelijk ook de boscompensatie in rekening gebracht te worden.</p> <p>Geluidsarme wegbedekking voorzien</p> <p>Aandacht voor verbetering structuurkwaliteit van de Barbierbeek bij heraanleg – kan geschiktheid van Barbierbeek als verbinding voor vleermuizen verbeteren</p> <p>Omleiden van de te onderbreken gracht via het tunneldak</p> <p>Compensatie waardevolle grasvegetatie door ecologisch beheer wegbermen</p> <p>Nieuwe poel voorzien</p> <p>Verlichting dusdanig kiezen dat verstrooiing maximaal vermeden wordt.</p> <p>Bij groeninkleding ervoor zorgen dat de weg aansluit bij het omliggend landschap</p> <p>Te verdwijnen KLE vervangen bij inkleding van de nieuwe weginfrastructuur</p> <p>Maatregelen voorzien om te vermijden dat verontreinigd hemelwater de Barbierbeek verontreinigt (het MER formuleert concrete voorstellen voor concrete locaties).</p>	<p>bebouwde) percelen) gepaard gaan met onteigening. De onteigening is niet opgenomen in het GRUP omdat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat zal instaan voor de realisatie van de Oostelijke Tangent gebruik kan maken van de specifieke onteigeningswetgeving voor infrastructuur. De onteigeningswetgeving voorziet in een passende vergoeding. Daarnaast voorzien de VCRO en de pachtwetgeving in compenserende vergoedingen voor eigenaars en gebruikers. Op het vlak van financiële schade hoeven derhalve geen bijkomende maatregelen genomen te worden in de verordenende bepalingen van het GRUP.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen die de structuurkwaliteit van de Barbierbeek en de geschiktheid voor vleermuizen garanderen.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen die de aanleg van een poel garanderen.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van verlichting.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen op het vlak van landschappelijk inpassing.</p>

## 7.2 Watertoets

In het kader van de bovenvermelde MER-studie is onderzoek gevoerd naar de effecten van het project op het grond- en oppervlaktewater. De bestaande toestand, effectbeschrijving en algemene milderende maatregelen worden behandeld in het milieueffectenrapport in paragraaf 9.1.4. De maatregelen voorgesteld in functie van waterbeheersing zijn vermeld onder punt 72 tot 81 van bovenstaande tabel. In paragraaf 6.1.6 van voorliggende toelichtingsnota is dieper ingegaan op de gereserveerde zones voor waterbeheersing, de buffervolumes en doorvoerdebieten.

## 7.3 Passende beoordeling ten aanzien van als speciale beschermingszones te beschouwen gebieden

Het decreet Natuurbehoud bepaalt dat ieder plan dat – afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's – een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling.

Het gaat om gebieden die door de Vlaamse regering zijn voorgesteld of aangewezen zijn als Speciale Beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG van 02.05.1979) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van 21.05.1992).

De beoordeling van de mogelijke impact op speciale beschermingszones is een onderdeel van het plan-MER. Uit dat onderzoek blijkt dat de opmaak van een passende beoordeling niet vereist is.

## 7.4 Ruimtelijk veiligheidsrapport

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn (omgezet in artikel 24 van het Samenwerkingsakkoord ) dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Op basis van de criteria die zijn vastgelegd in de bijlage bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR), beslist de dienst Veiligheidsrapportering of de opmaak van een RVR al dan niet vereist is.

Binnen het plangebied van dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn geen Seveso-inrichtingen aanwezig of gepland. De hoofdweg E17/A14 is in de zin van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 (art. 2, §2, 2°, e, 1) wel een "aandachtsgebied". Het plan heeft evenwel betrekking op de aanleg van een primaire weg II en de herinrichting van een bestaand op- en afrittencomplex.

Tevens zijn er op minder dan 2 km afstand van dit aandachtsgebied 3 lage-drempel Seveso-inrichtingen (Fujifilm Hunt Chemicals Europe, Anorel en Sita Recycling Services) gevestigd.

De aanleg van de oostelijke tangent veroorzaakt geen nieuwe of bijkomende risico's op het vlak van mensveiligheid zodat er kan vanuit worden gegaan dat er bijgevolg geen RVR vereist is.

## 8 Ruimtebegroting

De ruimtebegroting geeft een overzicht van de oppervlakten van de bestemmingswijzigingen die door het plan van toepassing zijn. De gegevens hebben geen juridische waarde; ze worden ter informatie toegevoegd.

De relatief omvangrijke oppervlaktewijzigingen worden verklaard door het feit dat de aanduiding van lijninfrastructuur (o.m. wegen) in het gewestplan een symbolische aanduiding is en derhalve geen oppervlakte heeft; dit in tegenstelling tot de benadering van de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, waar ook voor lijninfrastructuur op kadastraal niveau wordt gewerkt en waar lijninfrastructuur dus ook een oppervlakte heeft.

De totale herbestemde oppervlakte in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (55 ha) wordt ingenomen door weginfrastructuur, en valt onder de categorie "overige bestemmingen".

Het gebied voor landschappelijke inpassing is aangeduid als overdruk. De oppervlakte ervan bedraagt 18 ha.

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen in het plangebied	Bestemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Vershil
Wonen	2 ha	0 ha	- 2 ha
Industrie	14 ha	0 ha	- 14 ha
Landbouw	25 ha	0 ha	- 25 ha
Overig groen	4 ha	0 ha	- 4 ha
Overige bestemmingen:			+ 45 ha
- Infrastructuur	22 ha	55 ha	
- waterbeheersing	0 ha	12 ha	
Totaal	67 ha	67 ha	0 ha

## 9 Register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie

In voorkomend geval dient een ruimtelijk uitvoeringsplan een register te bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding<sup>2</sup>, een planbatenheffing<sup>3</sup> of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie<sup>4</sup> ingevolge een bestemmingswijziging of overdruk.

Volgende bestemmingswijzigingen zijn opgenomen in het register:

- van industriegebied naar gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nutsvoorzieningen
- van agrarisch gebied naar gebied voor waterbeheersing.

De bestemmingswijzigingen naar gebied voor infrastructuur zijn niet opgenomen in het register omdat de categorie infrastructuur decretaal uitgesloten is van planbaten.

De overdruk voor landschappelijke inpassing is ook niet opgenomen in het register vermits er geen bestemmingswijziging wordt doorgevoerd en de planbatenregeling gekoppeld is aan de bestemmingscategorieën.

Bovendien moet er rekening mee gehouden worden dat er geen planbaten verschuldigd zijn voor gebieden waarop een onteigeningsplan van toepassing is. Voor de aanleg van de Oostelijke Tangent zal na de goedkeuring van het GRUP nog een onteigeningsplan worden opgesteld.

Het register is opgenomen in de afzonderlijke bijlage afzonderlijke bijlage IV.

In het gebied zijn geen percelen opgenomen die geregistreerd zijn als landbouwgebruikspercelen. Daardoor bevat het register geen aanduiding van mogelijke kapitaal- of gebruikersschadecompensatie.

Voor het register en meer toelichting er over wordt verwezen naar de afzonderlijke bijlage (bijlage IV).

---

<sup>2</sup> Zoals vermeld in artikel 2.6.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

<sup>3</sup> Zoals vermeld in artikel 2.6.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

<sup>4</sup> Zoals vermeld in boek 6, titel 2 of 3 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid en zoals vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

## 10 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften

### Vooraf:



Het verordenend grafisch plan wordt ingetekend op een kadasterplan als ondergrond. De meest recente ondergrond die beschikbaar is bij de opmaak van het ontwerp wordt gehanteerd. Diezelfde ondergrond blijft behouden in het definitieve plan vermits het hanteren van een andere ondergrond tot beperkte aanpassingen van het plan zou kunnen leiden na het openbaar onderzoek. In dit geval gaat het om de zogenaamde GRB of grootschalig referentiebestand zoals het wordt aangeleverd door de FOD Financiën. Bij het intekenen van bestemmingen wordt in principe aan elk kadastraal perceel een bestemming gegeven. Enkel wanneer het om zeer grote percelen gaat wordt omwille van ruimtelijke opties uitzonderd geopteerd om een perceel op te delen en er twee verschillende bestemmingen aan te geven. Vermits voorliggend plan een weginfrastructuur betreft is het bovenstaande vooral relevant voor de gebieds delen die ingetekend worden als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nutsvoorzieningen en waterbeheersing. De gebieden die bestemd worden voor infrastructuur of een overdruk landschappelijke inpassing krijgen volgen waar mogelijk perceelsgrenzen maar vaak is dat niet mogelijk en wenselijk. De inkleuring op een kadastrale ondergrond is dus verschillend van de gewestplannen die ingetekend zijn op een topografische kaart (schaal 1/10.000). Dit verschil in ondergrond vereist soms een interpretatie van het gewestplan, in de zin dat de bestemming van het gewestplan zo veel als mogelijk een vertaling naar de kadastrale ondergrond krijgt. Die gekozen interpretatie blijkt uit de inkleuring op het verordenend grafisch plan. De werkwijze garandeert ook dat er geen "snippers" overblijven waarvoor de bestemming onduidelijk blijft.

In een beperkt aantal gevallen zullen bestaande gebouwen niet op deze ondergrond zijn weergegeven, omdat ze recent opgericht of vernieuwd zijn, omdat ze te klein zijn of om andere redenen van technische aard. Hoewel dergelijke situaties de leesbaarheid van het grafisch plan kunnen bemoeilijken wordt er omwille van de vergelijkbaarheid van kaartmateriaal voor geopteerd om geen aanpassingen door te voeren aan de meest recente beschikbare GRB-achtergrond. Het feit dat een constructie niet is afgebeeld op de ondergrond van het grafisch plan heeft geen rechtsgevolgen in het kader van het beoordelen van stedenbouwkundige vergunningen.

De onderstaande stedenbouwkundige voorschriften zijn gebaseerd op de type stedenbouwkundige voorschriften zoals vastgesteld door de Vlaamse Regering op 11 april 2008. Door het toepassen van type stedenbouwkundige voorschriften wordt een zo groot mogelijke eenduidigheid en rechtszekerheid beoogd. De type stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit algemene bepalingen die worden aangevuld met gebiedspecifieke bepalingen waar de plaatselijke situatie dit vereist om tot een kwaliteitsvolle ruimtelijke inrichting van een gebied te komen.

De stedenbouwkundige voorschriften in dit GRUP moeten samen gelezen worden met de beoordelingsgronden opgenomen in de VCRO. Die zijn algemeen geldig bij het beoordelen van alle aanvragen voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning. De inpasbaarheid in de omgeving, de mobiliteitsimpact, het rekening houden met de bestaande toestand in de omgeving of de veiligheid (als geheel is dit de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening) worden dus niet herhaald in de stedenbouwkundige voorschriften van dit GRUP. Ze zijn natuurlijk wel van toepassing vermits ze rechtstreeks doorwerken vanuit de VCRO. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de regels die gelden voor het kruisen van waterlopen en wegen en de regels die gelden voor trage wegen of erfgoed en archeologie. Die generieke regels en afspraken blijven onverminderd van toepassing maar worden niet vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften.

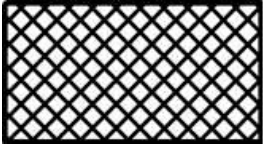

## Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

 <p>(aanduiding in overdruk)</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p><b>Artikel 1. Afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas</b></p> <p>De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas.</p> <p>Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen.</p> <p>Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.</p>	<p>De Oostelijke Tangent is noodzakelijk voor het functioneren van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en maakt dus deel uit van het stedelijk gebied. Dit plan houdt dus ook een aanpassing in van de begrenzing van het stedelijk gebied. Het gedeelte ten oosten van de spoorlijn was in de oorspronkelijke afbakening niet voorzien.</p> <p>Dit voorschrift wijzigt de bevoegdheidsverdeling tussen de drie planningsniveaus niet. De vervanging van de plannen van aanleg gebeurt conform de taakverdeling zoals die decretaal en in de structuurplannen is vastgelegd.</p> <p>Het aanduiden van de afbakeningslijn houdt geen beperkingen in voor het nemen van initiatieven door de gemeenten of de provincie voor het realiseren van hun eigen beleidsvisies. Zo kunnen opties voor de lokale ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten, stedelijke activiteiten en dergelijke die in overeenstemming zijn met de beleidsvisies zowel binnen als ook buiten de afbakeningslijn worden gesitueerd.</p> <p>Ook op gewestelijk niveau blijft de mogelijkheid bestaan om initiatieven te nemen voor stedelijke activiteiten die bij de totstandkoming van voorliggend plan (nog) niet gekend worden. Daarbij bestaat ook de mogelijkheid om stedelijke activiteiten te situeren buiten de afbakeningslijn. Indien daarvoor een nieuw gewestelijk RUP wordt opgemaakt wordt, indien nodig, de afbakeningslijn aangepast als een onderdeel van de nieuwe GRUP.</p>
 <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.</i></p> <p><b>Artikel 2. Gebied voor wegeninfrastructuur</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor wegen- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weg- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p>	<p>Voor de aanleg van de oostelijke tangent en aanhorigheden, met inbegrip van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de parallelwegen langs de E17/A14;</li> <li>- het aansluitingscomplex met de E17/A14;</li> <li>- de Mercatorknoop;</li> <li>- de ontsluitingsweg voor de bedrijvenzone Europark-Zuid;</li> <li>- de tunnel onder Eigenlo.</li> </ul> <p>Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies.</p>

<p>In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.</p>	<p>Alle werken van natuurtechnische milieubouw (vb. aanleg buffervijver) kunnen gerealiseerd worden.</p> <p>Voor werken die uit een watertoets voortvloeien. Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: <a href="http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecums-natuurtechniek">http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecums-natuurtechniek</a>. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</p>
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weg- of spoor infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p>Het gebied voor weginfrastructuur omvat de ruimte die wordt ingenomen voor weginfrastructuur en de ruimtes binnen de toekomstige lussen van de weginfrastructuur. Deze bepaling heeft hoofdzakelijk betrekking op de ruimtes die volledig zijn ingesloten door infrastructuur (vb. binnenzijde lussen). Bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning moet aangegeven worden wat met deze gebieden gebeurt en op welke wijze de invulling ervan zal bijdragen tot een kwalitatieve landschappelijke inpassing en groeninrichting van het project in de omgeving</p>
<p>Na aanleg van de infrastructuur kunnen, voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.</p> <p>De realisatie van weg- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor geluidsbuffering en visuele buffering, voor de prioritaire infiltratie van hemelwater en buffering daarvan, voor het tegengaan van oevers en talluds en voor een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving.</p>	<p>Bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren en de overgang naar de naastliggende bestemming beginnen. Het gebied voor weginfrastructuur kan aan de buitenzijde beperkte ruimtes bevatten die in de toekomst niet dienen ingenomen te worden voor weginfrastructuur.</p> <p>Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming in deze ruimtes toe te passen, voor zover deze het functioneren van de weginfrastructuur zelf niet hinderen. Hierdoor kunnen ruimtes aan de buitenzijde van het gebied voor weginfrastructuur desgevallend aangewend worden conform de naastliggende bestemming. Deze bepalingen houden geenszins een nabestemming ten aanzien van het gebied voor weginfrastructuur in.</p> <p>In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</p>



<p>Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;</li> <li>- voorzien wordt in geluidsbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de weginfrastructuur en een kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving. De buffering gebeurt zodanig dat de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid worden bereikt;</li> <li>- voorzien wordt in specifieke geluidswerende maatregelen en geluidswering die het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid garanderen ter hoogte van de Damstraat, in de omgeving van de Galgstraat en aan de tunnelmonden;</li> <li>- de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen;</li> <li>- de nodige maatregelen voor waterbuffering en afwatering worden genomen door het voorzien van voldoende ruime langsgrachten of andere vormen van open en ondiepe hemelwaterbuffers met een buffer volume van minstens 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte en een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijks 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie. Siphoning van grachten onder de weg door dient vermeden. Het bestaande buffervolume van de bestaande grachten moet minstens behouden blijven. Voor hemelwater afkomstig van nieuwe aan te leggen verhardingen moet additioneel buffervolume voorzien worden;</li> <li>- de verlichting van de infrastructuur zodanig wordt aangelegd dat lichtverstrooiing en lichthinder tot een minimum wordt beperkt;</li> <li>- natuurvriendelijk bermbeheer wordt toegepast na realisatie van infrastructuur en ter compensatie van de waardevolle grasvegetatie die door de infrastructuur verloren gaan;</li> <li>- gelijktijdig met de realisatie van de weginfrastructuur of er aan voorafgaand, een nieuwe poel wordt gerealiseerd met vergelijkbare kenmerken en grootte als de poel gelegen tussen de spoorlijn en de oostelijke tangent die bij de aanleg van de oostelijk tangent zal verdwijnen;</li> <li>- maatregelen worden genomen om verontreiniging van grond- en oppervlaktewater</li> </ul>	<p>Dit gedeelte van de stedenbouwkundige voorschriften bevat maatregelen die gebaseerd zijn op de milderende maatregelen zoals omschreven in het plan-MER.</p> <p>In een inrichtingsplan zal onderzocht worden hoe het geheel van de weg en de waterbuffers begeleid door kleine landschapselementen aansluiting vinden op de omgeving. De nodige aandacht zal besteed worden aan het garanderen dat de inbuffering en inpassing het hele jaar door effectief is.</p> <p>Binnen deze zone worden fietspaden aangelegd. Onder meer ter hoogte van Eigenlostraat wordt langsheen de Oostelijke Tangent een dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Het is van essentieel belang dat dit op een veilige manier aansluit op de bestaande fietsinfrastructuur van Eigenlostraat.</p> <p>Wat betreft de maatregelen voor waterbuffering en afwatering dient siphoning van grachten onder de weg door vermeden te 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.</p>
--	---

<p>ten gevolge infiltratie of afvoer van afstromend verontreinigd regenwater tegen te gaan;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de uitgegraven gronden maximaal worden aangewend voor de noden binnen het plangebied, voor zover de gronden voldoen aan de kwaliteitseisen.</li> </ul>	
 <p>(aanduiding in overdruk)</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p><b>Artikel 3. Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</b></p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, gelden de bepalingen zoals opgenomen in artikel 2, voor zover het kruisen van de oostelijke tangent met Eigenlo wordt uitgevoerd als tunnel.</p> <p>De aanvraag voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een tunnel moet ook een voorstel bevatten voor het herstel van de Barbierbeek bovenop het tunneldak.</p>	<p>Dit gedeelte van de Oostelijke Tangent wordt voorzien als tunnel.</p> <p>Onder aanhorigheden van weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies, de parkeerplaatsen langs autosnelwegen.</p> <p>Alle werken van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.</p>
 <p>(aanduiding in overdruk)</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p><b>Artikel 4. Overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur</b></p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing of afstand tot de toegelaten weg- en spoorinfrastructuur.</p> <p>Daarnaast zijn, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden, alle handelingen toegelaten met het oog op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen;</li> <li>- de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;</li> <li>- onverharde paden voor niet-gemotoriseerd verkeer.</li> </ul>	

Zolang heel het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing

Aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning worden voor advies voorgelegd aan de betrokken beheerder van de weg- en spoorinfrastructuur. De adviesaanvraag wordt behandeld in overeenstemming met, naargelang het geval, artikel 4.7.16, § 1, dan wel artikel 4.7.26, § 4, eerste lid, 2°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Werfzones zijn tijdelijk - gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur - bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, evenals de opslag van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.

In dit gebied zijn gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur alle handelingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de werfzones toegelaten.

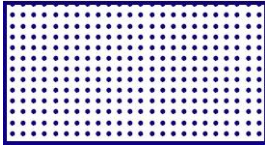
Na de realisatie van de wegeninfrastructuur moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om de verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. Daarbij moeten perceelsrestanten en overhoeken maximaal worden ingezet voor natuurontwikkeling of als buffer voor het verhogen van de woonkwaliteit.

In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.

In het gebied zijn eveneens toegelaten, in zoverre in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle handelingen nodig voor de instandhouding, de vervanging, het herstel of de ontwikkeling van natuur en het natuurlijk milieu in de speciale beschermingszone voor de gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats, de habitats van de soorten en soorten waarvoor de betreffende speciale beschermingszone is aangewezen of van het beperken van de milieu-impact.

Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de realisatie van deze bestemming moet de aanvrager minstens aantonen dat de ruimte-inname voor de landschappelijke en functionele inpassing zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen.

<div data-bbox="135 241 467 427" style="background-color: #e0f2f7; padding: 10px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>WB</b></p> </div> <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'Overige'.</i></p> <p><b>Artikel 5. Zone voor waterbeheer</b></p> <p>Handelingen die nodig of nuttig zijn voor de volgende activiteiten, zijn toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;</li> <li>- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie;</li> <li>- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;</li> <li>- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen.</li> </ul> <p>Dit gebied wordt ingericht met het oog op waterbuffering en afwatering door het voorzien van open en ondiepe hemelwaterbuffers met een buffer volume van minstens 410 m<sup>3</sup>/ha aangesloten verharde oppervlakte en een maximaal lozingsdebiet: 5 l/s/ha, zo mogelijk 2 l/s/ha door toedoen van infiltratie.</p>	
<div data-bbox="148 1323 453 1384" style="text-align: center;"> </div> <p>(symbolische aanduiding in overdruk)</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p><b>Artikel 6. Verbinding voor langzaam verkeer</b></p> <p>Om functionele relaties te leggen, wordt een verbinding gerealiseerd voor de zachte weggebruiker. De pijl duidt symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden. Deze verbinding dient op een ongelijkvloerse wijze uitgevoerd te worden.</p> <p>Handelingen voor een verbinding voor langzaam verkeer zijn alleen toegelaten als de verbinding zonder onderbreking en op een veilige manier aansluit op fiets- en voetgangersvoorzieningen.</p>	<p>Ter hoogte van de Damstraat wordt een symbolische verbinding voor langzaam verkeer aangeduid. Gelet op de selectie van de Oostelijke Tangent als primaire weg type II, dient de verbinding ongelijkvloers te worden gerealiseerd.</p> <p>De infrastructuur voor langzaam verkeer die binnen dit gebied wordt aangelegd, moet op een kwaliteitsvolle wijze aansluiten op de fiets- en voetgangersvoorzieningen in de omgeving, zowel op het vlak van continuïteit als op het vlak van veiligheid. Meer specifiek gaat het om de verbinding tussen de wijk ten oosten van de Oostelijke Tangent en het stadscentrum van Sint-Niklaas, en ruimer de verbinding tussen het Waasland Shopping Center en het provinciaal domein De Ster.</p>



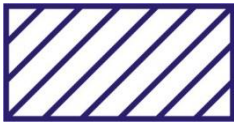
(aanduiding in overdruk)

*Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.*

**Artikel 7. Op te heffen bepalingen**

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de stedenbouwkundige bepalingen van de geldende verkavelingen opgeheven. Het betreft de verkavelingen 5.00/46021/1652 van 30/07/2003 en 5.00/46021/1489 van 29/07/1996).

De bepalingen van de bestaande verkavelingen binnen het plangebied, die de realisatie van de beoogde infrastructuur verhinderen, worden opgeheven. Concreet gaat het om twee verkavelingen in de Galgstraat.



(overdruk)

*Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.*

**Artikel 8. Op te heffen bepalingen**

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de geldende stedenbouwkundige bepalingen opgeheven.

De nieuwe stedenbouwkundige bepalingen die met voorliggend plan worden opgelegd hebben een relatief verspreid voorkomen. Om interpretatieproblemen met de bepalingen in het bestaande GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied en het gewestplan te vermijden wordt er voor geopteerd om expliciet alle bestaande bepalingen binnen de contouren van voorliggend plan op te heffen.

## 11 Op te heffen bepalingen

Door de vaststelling van voorliggend GRUP worden de bepalingen van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren en het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas' opgeheven voor de gebieden gelegen binnen de perimeter van het plangebied.

Door de vaststelling van voorliggend GRUP Oostelijke tangent worden eveneens de bepalingen van de verkavelingen 5.00/46021/1652 (vergund op 30/07/2003) en 5.00/46021/1489 (vergund op 29/07/1996) opgeheven voor de percelen (deels) gelegen binnen de perimeter van het plangebied: het gaat om de percelen C 915/F, C 916/H en C 1092/B2).