



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4- knoop Wondelgem'

Startnota

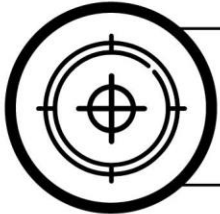


**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

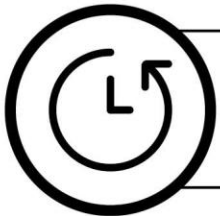


Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 - knoop Wondelgem'



Waarom maken we dit plan?

[[Doelstelling](#)]



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

Het plan wil de ombouw van R4 West tot primaire wegen bewerkstelligen, meerbepaald de zone Wondelgem. Specifiek wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid en de aansluiting met de kruisende wegen beoogd, alsook de verkeersleefbaarheid. Het voorkeurs-scenario voor deze knoop vereist een GRUP aangezien de huidige reservatiestrook onvoldoende ruimte voorziet. [Meer weten?](#) zie hoofdstuk 2. [Doelstelling](#)

Het project R4WO kent een lange geschiedenis die start in 1999 met opmaak van het raamplan. Een recentere nieuwe studie geeft aan dat voor de zone Wondelgem het voorkeursconcept een bestemmingswijziging vereist. De Werkvennootschap heeft daarom dit GRUP geïnitieerd. [Meer weten?](#) zie hoofdstuk 1. [Historiek](#)

Het gebied situeert zich tussen de Ringvaart en de Christoffelweg – Zeeschipstraat te Wondelgem. [Meer weten?](#) zie hoofdstuk 3. [het Plangebied](#)

Het realiseren van de uitwisselingsknoop zal voornamelijk effecten hebben op vlak van mobiliteit, geluid en lucht. [Meer weten?](#) zie hoofdstuk 4. [Scoping](#)

Het plan

Met huidig plan wil De Werkvennootschap, samen met alle andere betrokken actoren zoals Afdeling Wegen en Verkeer, Departement Omgeving, Departement Mobiliteit, Provincie Oost-Vlaanderen en de stad Gent, de nodige stappen zetten om de omgeving van de Zeeschipstraat – Evergemsesteenweg te kunnen omvormen tot een multimodale knoop met aandacht voor de omgeving. Voorbereidende analyses hebben uitgewezen dat het 'lamconcept' hiervoor de beste garanties biedt. Dit concept voorziet in een tunnel onder de beide bestaande kruispunten door met een uitwisselingszone tussen de R4 en de andere wegenis gelegen voorbij de tunnel in de zone tussen de Ringvaart en Zeeschipstraat. Hiertoe is de huidige industriezone tussen de Ringvaart en as Christoffelweg – Zeeschipstraat te herbestemmen.

Het gebied wordt momenteel aan de ene zijde gekenmerkt door de opslag- en verwerkingsplaats van gronden en de andere zijde betreft dit nog hoofdzakelijk weiland. Het gebied wordt daarbij doorsneden door een goederenspoorlijn. Aan de grenzen zijn enkele woningen gelegen en bevindt zich ook een kerkhof en aan terrein voor de jeugdbeweging.

In verdere fase zal nog vorm gegeven worden aan de (groen)buffering naar de omgeving toe.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

De PROCESNOTA toont de procesaanpak in elke fase

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.

De Procesnota is evolutief

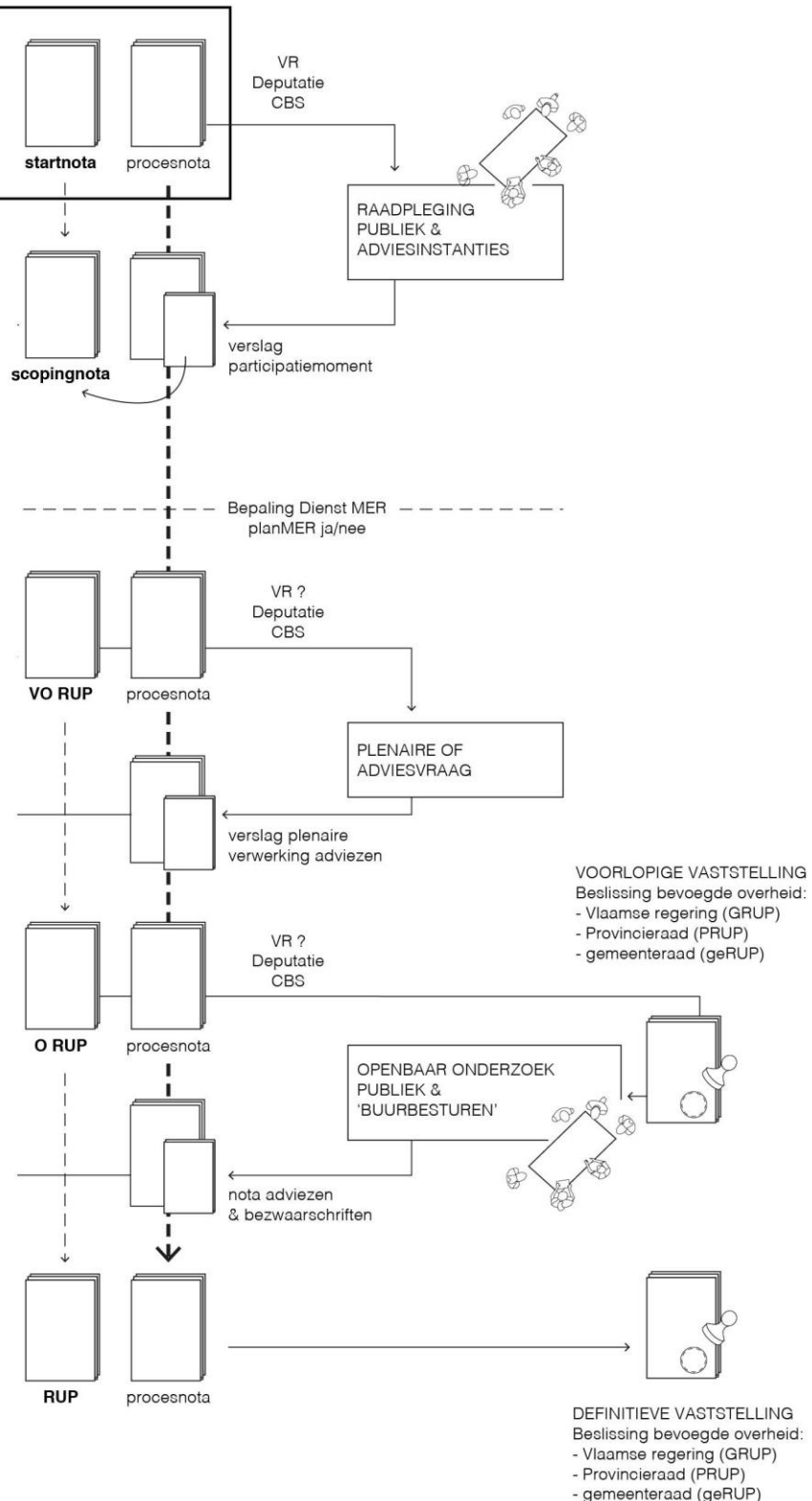
In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Opstartfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'R4- knoop Wondelgem' is gestart op 19/12/2017. Op dit moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota. Zowel start- als procesnota zijn te raadplegen op [Klik en vul websitelink in](#). De inspraakperiode op de startnota loopt van datum: xx/xx/xxxx tot xx/xx/xxxx.

Het proces

Een optimalisatiestudie werd in 2015 geïnitieerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. In 2017 werd het project Ombouwen R4 West en Oost overgenomen door De Werkvennootschap. Als gevolg daarvan wordt nu een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt.



Inhoud

1	Historiek	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Historische situering	8
1.3	Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken	8
1.3.1	Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau.....	8
1.3.2	Relevante bestemmingsplannen en RUP's	10
1.3.3	Relevante beleidsplannen.....	12
1.3.4	Relevante onderzoeken	15
2	Doelstelling.....	20
2.1	Doelstelling	20
2.2	Het planvoornemen	20
2.3	Alternatieven	23
2.3.1	Locatie(alternatieven).....	23
2.3.2	Programma(alternatieven)	23
2.3.3	Inrichting(salternatieven)	23
2.4	Reikwijdte en detailleringgraad.....	23
3	Het plangebied	24
3.1	Situering.....	24
3.2	Bestaande juridische toestand.....	25
3.3	Bestaande feitelijke toestand	26
3.3.1	Het plangebied.....	26
3.3.2	De omgeving	29
3.3.3	Ligging t.o.v. netwerken.....	31
4	Scoping	33
4.1	Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	33
4.2	Aanpak onderzoek effecten	36
4.2.1	Algemene methodologie.....	36
4.2.2	Discipline mobiliteit	38
4.2.3	Discipline geluid	40
4.2.4	Discipline lucht.....	43
4.2.5	Overige disciplines	45
4.3	Ruimtelijk Veiligheidsrapport	48
5	Bijlages	49

Startnota

Dit document is de startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'R4- knoop Wondelgem'. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's die elkaar opvolgen.

In deze startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Met deze startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

Email: gop.omgeving@vlaanderen.be

Telefoon: 02. 553 11 71 (Chris Fermon)

Adres : Phoenixgebouw, Koning Albert II-laan 19 bus 16, 1210 Brussel

De Werkvennootschap

www.dewerkvennootschap.vlaanderen

Email: R4WO@dwv.vlaanderen

Adres: Botanic Tower

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

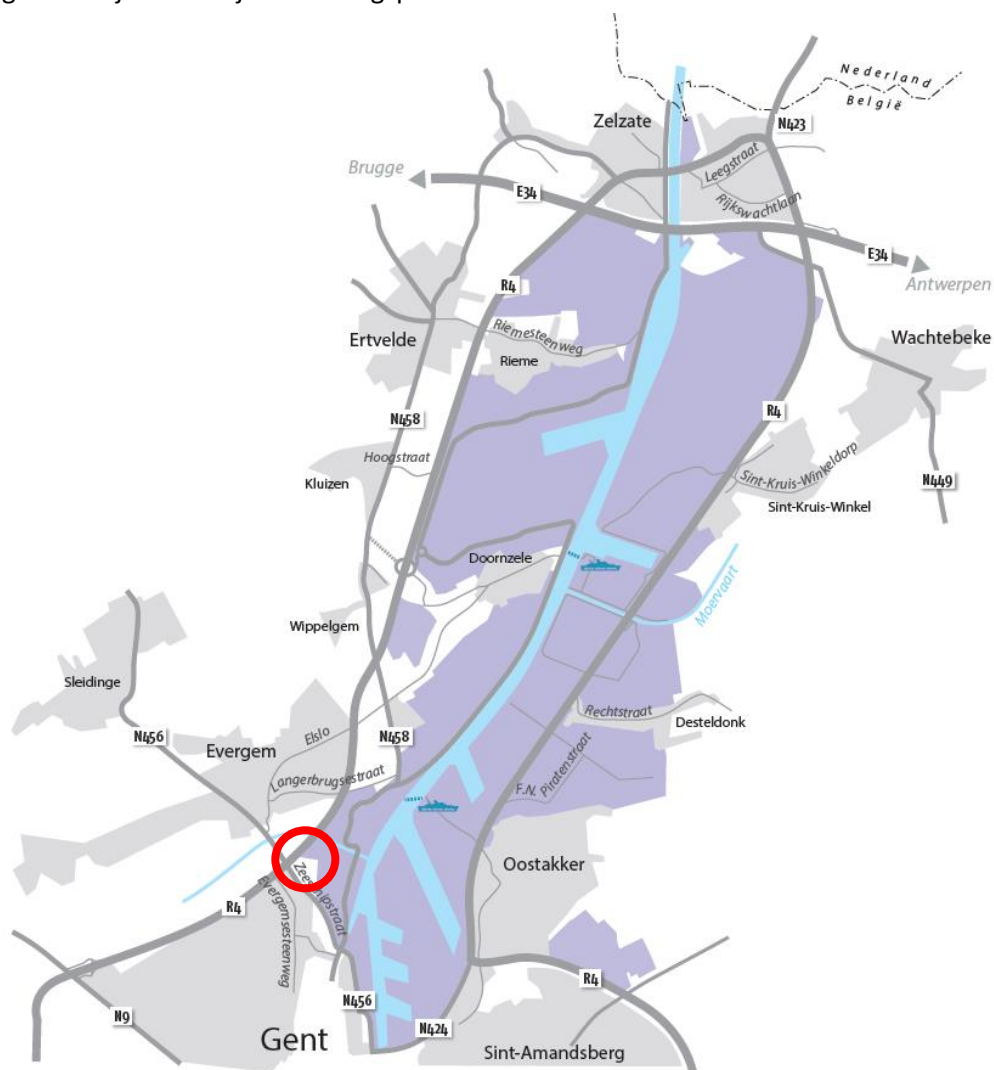
1 Historiek

1.1 Aanleiding

Met het project “Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen tot primaire wegen”, kortweg project R4WO, wil de Vlaamse Regering de inrichting van de R4 West en Oost afstemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet alsook de verkeersveiligheid én verkeersleefbaarheid langsheen deze as verbeteren. Dit impliceert het omvormen van verschillende kruispunten langsheen deze wegsegmenten al dan niet met nog aansluiting op deze R4 in de toekomst.

In het verleden werd voor een groot deel van deze omvorming al een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ¹ opgemaakt.

De zone Wondelgem valt buiten het destijds opgemaakte GRUP. Het voorkeursconcept voor deze knoop is niet realiseerbaar binnen de huidige reservatiestrook waardoor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor deze zone vereist is.



Figuur 1: Situering plangebied

¹ Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent – inrichting R4-oost en R4-west” dat door de Vlaamse regering op 15 juli 2005 definitief werd vastgesteld.

1.2 Historische situering

In 1993 startte men een onderzoek naar de wijze waarop de leefbaarheid in de Gentse Kanaalzone kon bevorderd worden. De centrale vraag hierbij was hoe de drie hoofdfuncties, zijnde de havenfunctie, de bedrijvenfunctie en de stedelijke functie, op een evenwichtige manier kunnen samengaan. Dit heeft geleid tot het ROM-project Gentse Kanaalzone (ROM: Ruimtelijke Ordening en Milieu). Onderdeel van het project was de opmaak van een streefbeeld voor de R4 West en Oost ('Ontwerp raamplan 'Gent zeehaven' R4 West en Oost' nov 1999).

Het streefbeeld voorziet in de omvorming van de R4 West tot primaire weg I tussen de E34/N49 en de N9 Brugsevaart en uit de omvorming van de R4 Oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Deze categorisering werd vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Met de rooilijnenstudie werd in 2001 bovenvermeld ontwerp raamplan technisch verder uitgetekend naar een eerste voorontwerp. Dit resulteerde in een document "R4 West en Oost: Omvorming tot primaire wegen I en II" in april 2001.

Naast deze ontwerpbeurt werd ook een milieuonderzoek uitgevoerd welke resulteerde in "Milieueffectrapport voor de aanleg van 11 knooppunten langs de R4 West, 99/2949/EE – sept 2002".

In de periode 1999 – 2001 lagen de conclusies uit de onderzoeken naar de herinrichting van de primaire wegen R4 West en N423/R4 Oost aan de basis van een grootschalige gewestplanherziening. Aangezien de resultaten van bovenvermelde rooilijnenstudie niet tijdig beschikbaar waren, werden bij de definitieve vaststelling in 2001 (te) brede reservatiestroken vastgelegd voor de zone R4 West vanaf N9 tot E34 en de N423/R4 Oost vanaf de grens met Nederland tot het kruispunt met de N424 (knoop 'Eurosilo').

Eens de resultaten wel beschikbaar waren, werd een GRUP-procedure doorlopen die uiteindelijk in 2005 leidde tot een definitieve vaststelling van het GRUP "Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4 Oost en R4 West". De zone Wondelgem echter valt buiten dit GRUP. Voor deze zone is de gewestplanwijziging van 2001 nog relevant.

De Vlaamse Regering heeft het voorstel inzake alternatieve financiering van openbare werken goedgekeurd. Via publiek-private samenwerking wil Vlaanderen een inhaalbeweging maken inzake openbare werken, waarbij onder meer een aantal 'missing link' in het Vlaamse wegennet aan bod komen. In het "Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014 – 2019" wordt het project "Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen" vermeld als prioritair PPS-infrastructuurproject.

1.3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

De relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is opgenomen bij de doelstellingen. In dit deel wordt de relatie aangegeven met de ruimtelijke beleids- en bestemmingsplannen van andere niveaus als ook andere onderzoeken en dit in relatie tot het 'voorgenomen plan'.

1.3.1 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau

1.3.1.1 PRS

Het ontwerp van het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) voor Oost-Vlaanderen werd op 10 december 2003 door de Provincieraad definitief vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS Oost-Vlaanderen in werking gesteld.

Aanvullend op de selectie die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is opgenomen, selecteert de provincie Oost-Vlaanderen volgende assen als secundaire wegen:

- N456, van N458 (Wiedauwkaai) tot Evergem (Brielken).

Motivatie en/of aandachtspunten:

- o Grootstedelijke verzamel- en verbindingsfunctie; onder meer verzamelen verkeer van voorstads-kern Evergem, regionaal bedrijventerrein Durmakker en hoofddorp Sleidingen naar grootstedelijk gebied en hoger wegennet;
- o Label 'hoofdinvalsweg' vanaf R4 tot R40, met bijkomend label 'secundaire havenweg'.

De provincie formuleert onder meer volgende items onder de ontwikkelingsvisie voor de deelruimte "het Oost-Vlaams kerngebied":

- De R4 wordt uitgebouwd als grootstedelijke verdeelweg;
- Knooppunten van openbaar vervoer met de R4 vormen belangrijke locaties voor regionale bedrijvigheid;
- Het openbaar vervoersnetwerk en de radiale verzamelwegen moeten dan ook optimaal aansluiten op R4-openbaar vervoersknooppunten;
- De regionale bedrijvigheid wordt gesitueerd op goed bereikbare locaties. De voorkeur gaat uit naar locaties op knooppunten van openbaarvervoersassen met de R4.

1.3.1.2 GRS of BRG

Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Gent

Momenteel werkt de stad Gent aan een nieuw structuurplan, dat de lijnen zal uitzetten tot 2030: Ruimte voor Gent – structuurvisie 2030.

In het structuurplan daterend van 2003 zijn onder meer volgende aspecten opgenomen die relevant zijn voor het 'voorgenomen plan':

- De kleine en de grote stadsring verdelen het verkeer op respectievelijk stedelijk en grootstedelijk niveau. De stadsboulevard verbindt de steenwegen en buurten van de kernstad met een groene nieuwe inrichting. De R4 als grootstedelijke ringweg en groene ring heeft dezelfde verbindende functie voor de lobben van de randstad en diverse stedelijke groengebieden.
- De grote ring R4 heeft een verdeelfunctie van grensoverschrijdend, grootstedelijk niveau. Deze ring definieert een binnen- en een buitenkant van de stad.
- Structuurbepalende onderdelen van de ruimtelijke groenstructuur zijn onder meer de te beschermen en versterken natuurgebieden in de groene ring, een kralenketting van natuurlijke en recreatieve groengebieden langsheen R4 en de zuidelijke Ringvaart;
- Langs de beide armen van R4 wordt voorgesteld een 'havenstamlijn' met aangepaste, busverbindingen of op termijn met een lightrail verbinding uit te bouwen tot in Zelzate (vervoer op maat na opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de havenzone).
- R4 is de verbindende, verzamelende en verdelende weg voor het autoverkeer op Vlaams regionaal, haven- en stedelijk niveau. Deze grootstedelijke ring is gekoppeld aan verschillende hoofdwegen (N49/A11, E17, E40) enerzijds en via drie hoofdverzamelwegen (B401, Drongensesteenweg en Vliegtuig/Afrikalaan) aan de stadsboulevard R40 anderzijds. R4 West wordt als primaire weg type I en grootstedelijke verdeelweg uitgebouwd, R4 Oost wordt als havenverdeelweg sterk opgewaardeerd. R4 wordt daarom zowel ten noorden van de stad (met een volwaardige Sifferverbinding) als ten zuiden (met afwerking van het vak Zwijnaarde-Melle) gesloten. De R4 heeft dus op grootstedelijk niveau vooral tot doel het verkeer tussen de deelgemeenten en stadsdelen op te vangen, verkeer dat nu gedeeltelijk op het tussenliggende en onderliggende wegennet zit en ook gedeeltelijk op de stadsring R40.

Specifiek voor de zone Wondelgem, zijn onder meer volgende aspecten opgenomen in het structuurplan daterend van 2003:

- Langs spoorlijn L58 is een groenas die ook als fietsroute moet dienen geselecteerd die de rand met het centrum verbindt;
- De P&R Liefkensstraat wordt als P&R van de 3^{de} gordel aangeduid;
- De Zeeschipstraat – Wiedauwkaai wordt als hoofdinvalsweg aangeduid;
- Omgeving W9 is aangeduid als te ontwikkelen of te verdichten kleinhandelszone.

In de ontwerp-uitwerkingsnota “Ruimte voor Gent” is volgende tekst opgenomen i.v.m. de R4:

R4 als gesloten zuivere ringweg. De toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer is een derde belangrijk mobiliteitsnetwerk. Conform het concept om de stedelijke omgeving selectief en gestuurd toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer, vereist deze stad een zuiver en leesbaar hoofdwegenet voor gemotoriseerd verkeer. Dit start met het uitzuiveren van het hoofdwegenet. De R4 vormt een ringvormige hoofdverdeelweg rond de stad met twee parallelle hoofdverbindingen langsheen het havengebied. In het noorden van de stad wordt de ring gesloten zodat R4 West en Oost op een vlotte manier met elkaar verbonden zijn. De bijzondere uitdaging van deze verbinding situeert zich in het verzoenen van de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer en het creëren van kwalitatieve leefcondities voor Meulestede en Muide. Vertrekkend vanuit een gesloten ringstructuur haakt deze hoofddrager voor gemotoriseerd verkeer aan op het internationale verkeersnetwerk dat in Gent bestaat uit de aansluiting met E40 en E17. Vooral deze laatste dient sterk te worden geoptimaliseerd. Het kwalitatief faciliteren van het transinternationale verkeer in oost-westelijke richting zonder daarbij het stedelijk weefsel aan te tasten en doorsnijden, dat moet een uitgangspunt vormen.

Met betrekking tot het knooppunt W9 te Wondelgem kan uit “Ruimte voor Gent” aangevuld worden met:

Het gebied rond de knoop W9 wordt in ‘Ruimte voor Gent’ aangeduid als een stedelijk transferium met potentieel voor de toekomst. Dit zijn stedelijke knooppunten met een (toekomstige) P+R waar de overslag kan gemaakt worden van de hoofdwegen E40 / E17 en primaire weg R4 naar een duurzamer vervoer (fiets en openbaar vervoer). Deze knooppunten worden opgeladen met economische functies (handel, kantoren, bedrijvigheid). Wonen is in deze knooppunten minder gewenst, gelet op de ligging nabij grote infrastructuurnetwerken.

1.3.2 Relevante bestemmingsplannen en RUP's

1.3.2.1 GRUP Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west

De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2005 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west’ definitief vastgesteld.

De zone Wondelgem is gelegen nét buiten de afbakeningslijn van het zeehavengebied. Het gedeelte van het GRUP dat handelt over de inrichting van de R4 West en Oost, is beperkt tot de zone ten noorden van de Ringvaart zodat het GRUP geen bepalingen vastlegt voor het plangebied zone Wondelgem.

1.3.2.2 GRUP Afbakening zeehavengebied Gent – fase 2

De Vlaamse regering heeft op 20 juli 2012 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehaven Gent – fase 2” definitief vastgesteld. Het betreft een aanvulling op het sinds 2005 van kracht zijnde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west’.

Het bestemt de koppingsgebieden/buffergebieden die nog niet gedetailleerd werden vastgelegd en voert een aantal wijzigingen door. Het betreffen beperkte wijzigingen aan buffergebieden of overgangsgebieden ter ondersteuning van de leefbaarheid van de woonkernen nabij het zeehavengebied of van het stedelijk gebied grenzend aan het zeehavengebied.

Het koppingsgebied 4 – Langerbrugsestraat-Zuid ligt net ten noorden van de Ringvaart en raakt hierdoor aan huidig plangebied zone Wondelgem.

De belangrijkste elementen van de gewenste ruimtelijke structuur zijn:

- De volledig doorlopende natuurlijke, onder meer beboste, oevers van de Kale;
- De verschillende doorkijken naar het gebied.



Figuur 2: Afbakening Zeehavengebied Gent – fase 2 – deelplan 4 (bron: www2.vlaanderen.be)

1.3.2.3 GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent

De Vlaamse Regering heeft op 16 december 2005 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening grootstedelijk gebied Gent” definitief vastgesteld. In dit plan geeft de Vlaamse Regering aan binnen welke afbakeningslijn zij het stedelijk gebied Gent wil zien ontwikkelen.

Het plangebied voor de zone Wondelgem valt binnen de grens van het grootstedelijk gebied Gent. Er is echter geen deelplan opgenomen in de onmiddellijke omgeving van dit plangebied.

1.3.3 Relevante beleidsplannen

1.3.3.1 *Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013*

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de leidraad voor toekomstige beslissingen over mobiliteit in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waarvan de Vlaamse Overheid extra werk moet maken. Het richtinggevende gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee de Vlaamse overheid de mobiliteit in Vlaanderen concreet vorm wil geven. Het plan legt concrete doelstellingen vast.

Volgende strategische doelstellingen worden opgenomen:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven zich te verplaatsen met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijke leven;
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- De verkeerleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- De schade aan natuur en milieu terugdringen onafhankelijk van de ontwikkelingen van de mobiliteitsintensiteit.

Daarnaast werden ook onderstaande operationele doelstellingen opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen 2013:

- Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (OD1);
- Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen (OD2);
- Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (OD3);
- Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (OD4).

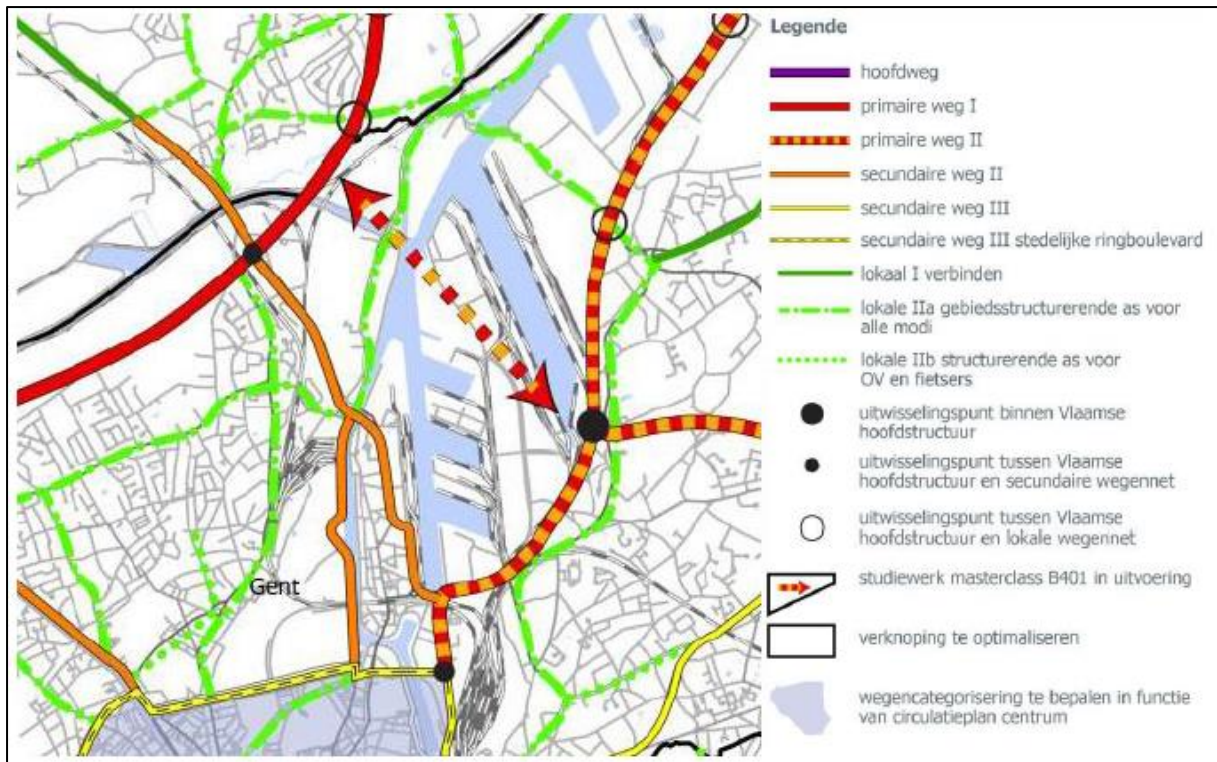
Aansluitend op de analyse van de kritische succesfactoren, volgt in het ontwerp-mobiliteitsplan ook een actieplan. Dit actieplan is opgesplitst in verschillende actiedomeinen. Onder 'Actiedomein 2: Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken' wordt melding gemaakt van de fietssnelwegen (onder actielijn 6: Fijnmazigheid van de netwerken verhogen) alsook van de 'Missing Links' (onder actielijn 8: Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuur-netwerken wegwerken).

1.3.3.2 *Mobiliteitsplan Gent*

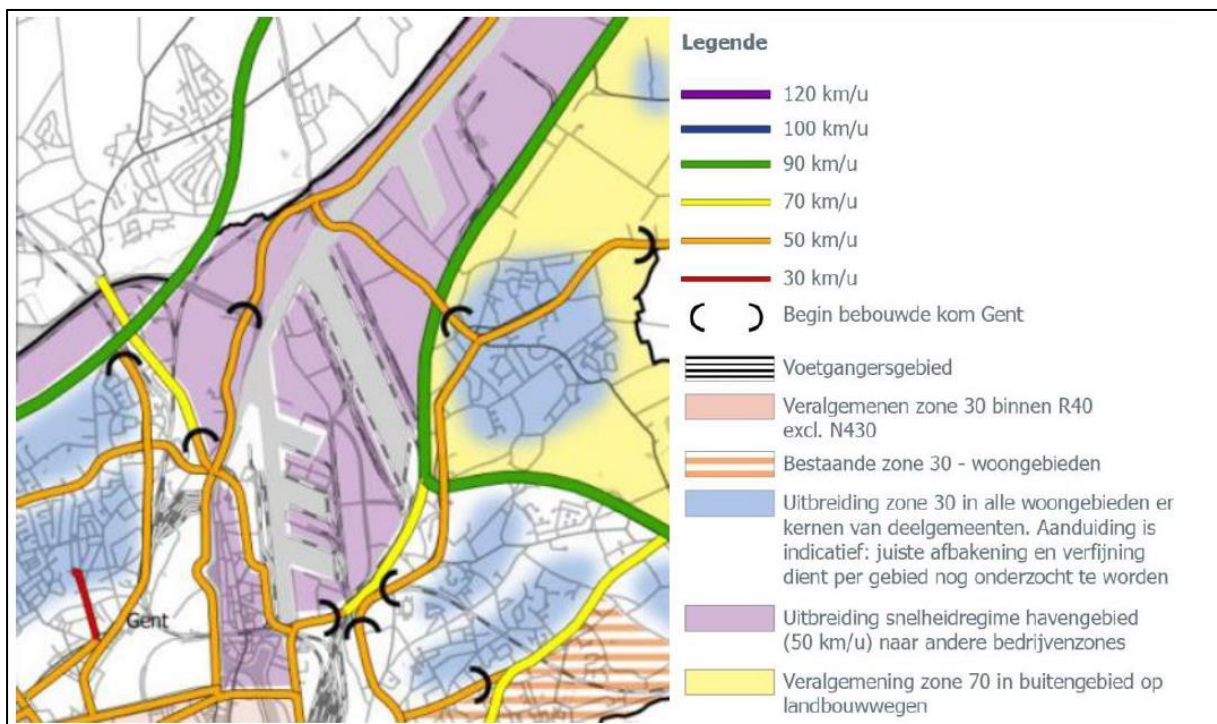
Het mobiliteitsplan van stad Gent kreeg een gunstig advies op de RMC van 20/7/2015.

Relevant voor het plangebied zone Wondelgem, zijn onderstaande zaken opgenomen:

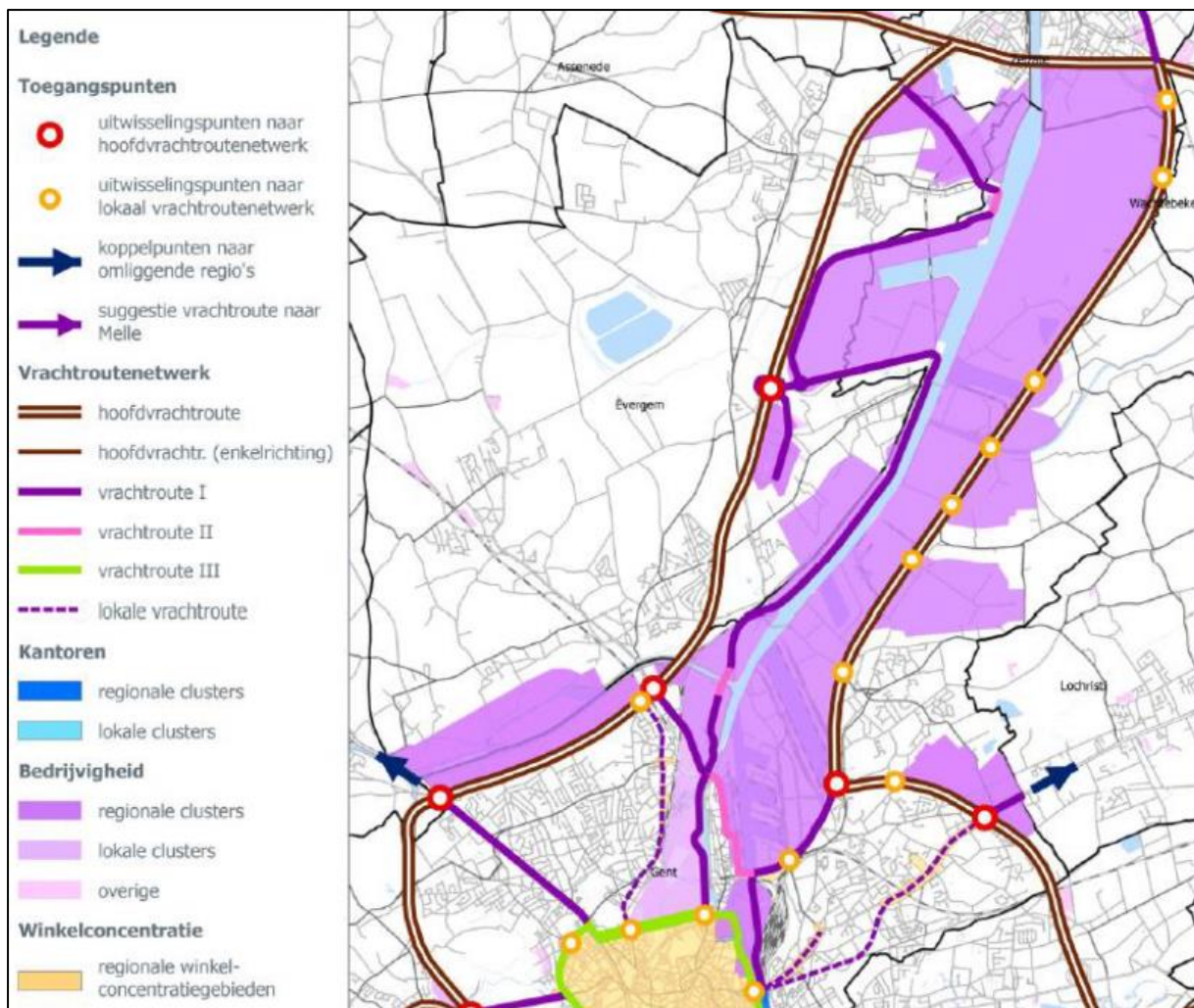
- Wegencategorisering:
 - o Secundaire weg type II: N456 Christoffelweg – Zeeschipstraat
 - o Lokale weg type IIa – gebiedsstructurende as: Evergemsesteenweg N456e
 - o Lokale wegen type III: overige wegen (Industrieweg (parallelweg), Liefkensstraat, Schouwingsstraat, Heinakker, Kiekenbosstraat, Viaductstraat, Waalbrugstraat, ...)
- Snelheidsregime:
 - o 70 km/u: Christoffelweg – Zeeschipstraat
 - o 50 km/u: Evergemsesteenweg – Industrieweg (parallelweg)
 - o 30 km/u: Liefkensstraat
- Vrachtroutes:
 - o Vrachtroute niveau I: Zeeschipstraat, knoop met R4 is uitwisselingsknoop naar hoofdvrachtroutenetwerk
 - o Lokale vrachtroute: Evergemsesteenweg, knoop met R4 is uitwisselingsknoop naar lokaal vrachtroutenetwerk.



Figuur 3: Wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Gent)



Figuur 4: Gewenste snelheidsregime (bron: mobiliteitsplan Gent)



Figuur 5: Gewenst vrachtroutenetwerk op korte termijn (bron: mobiliteitsplan Gent)

1.3.3.3 Mobiliteitsplan Evergem

Het mobiliteitsplan van Evergem werd verbreed en verdiept. Dit betekent dat de krachtlijnen van het mobiliteitsplan overeind blijven, maar dat er een aantal thema's verder dienden uitgewerkt te worden (verdiepen) en nog een aantal thema's dienden toegevoegd te worden (verbreden).

Onder meer volgende bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn voor het plangebied zone Wondelgem:

- Het kruisen van de Ringvaart en R4 betreft een bovenlokale materie waarvoor de GBC van de gemeente Evergem onbevoegd is. De gemeente vraagt dan ook met aandrang aan alle betrokken actoren om prioritair werk te maken van de fietsverbindingen naar Gent door het opnemen ervan als hoofdroute van het BFF. Bij de heraanleg van de R4 dient voldoende aandacht te gaan naar comfortabele en veilige fietsverbindingen over de Ringvaart, over of onder de R4 en eventueel langs spoorlijn 58;
- In Evergem Centrum heeft men te maken met doorgaand vrachtverkeer dat van het industrieterrein Durmakker via Kapellestraat – Elslo en Langerbrugsestraat zijn weg zoekt naar de R4. Dit sluipverkeer wordt toegeschreven aan het oververzadigde kruispunt R4/Zeeschipstraat, dat men probeert te vermijden. Er zal een tonnagebeperking worden ingevoerd om dit sluipverkeer te weren.

1.3.4 Relevante onderzoeken

1.3.4.1 Raamplan R4 West en Oost (1999)

Het Raamplan "Gent Zeehaven – R4 West en Oost" werd conform verklaard op 17/11/1999.

Volgende gemeenschappelijke doelstellingen worden gebruikt bij de ontwikkeling van R4 West en R4 Oost:

- Het verkeer voor de woongebieden mag niet worden gemengd met het verkeer voor de verschillende bedrijventerreinen;
- De veiligheid moet worden verhoogd onder andere door:
 - o het door infrastructuur afdwingen van de ontwerpsnelheid;
 - o het gebruiken van een grotere eenvormigheid;
- Fietzers moeten op een veilige en comfortabele manier R4 kunnen kruisen en hun werk kunnen bereiken;
- Een zuinig ruimtegebruik moet worden nagestreefd door maximale bundeling;
- De open ruimte moet op verschillende plaatsen voelbaar blijven langs R4;
- De vormgeving van de voorgestelde knooppunten en tracés moet zo goed mogelijk landschappelijk worden ingepast.

1.3.4.2 Rooilijnenstudie

Het eindrapport van de rooilijnstudie dateert van 2001. Het hoofddoel van de studie is om, uitgaande van de streefbeeldens zoals voorzien in het ontwerpraamplan, de rooilijnplannen voor beide wegen vast te leggen.

Er worden ontwerpparameters opgenomen voor de opmaak van het rooilijnenplan (lengteprofiel, trace, bochtstralen, weeflengtes, rotondes, vrije hoogtes, e.d.m.).

Er worden type oplossingen voorgesteld om de eigenheid van beide trajecten tot uiting te brengen.

1.3.4.3 Milieueffectrapport voor de aanleg van 11 knooppunten langs de R4 West, 99/2949/EE – sept 2002

Het milieueffectrapport 99/2949/EE werd opgemaakt in 2002 met het oog op de omvorming van de R4 West, wegvak gelegen tussen de N9 en N49, tot een primaire weg I aan de hand van 11 infrastructuurwerken. In deze MER werd ook de knoop W9 Evergemsesteenweg – Zeeschipstraat mee onderzocht (huidig plangebied Wondelgem).

Het concept dat indertijd werd onderzocht voor deze omgeving, zag er echter nog totaal anders uit dan huidig voorkeursconcept dat aan de basis ligt van huidig planvoornemen zone Wondelgem.

1.3.4.4 Startnota's Mobiliteit project R4WO

De ontwerpstudie "Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen" werd opgestart in maart 2015. Deze studie omvat onder andere ook de opmaak van voorstudies tot en met de opmaak van ontwerptekeningen voor het globale project.

In eerste instantie werd een optimalisatiestudie uitgevoerd waarbinnen verschillende alternatieven onderzocht worden voor de knopen en assen binnen het projectgebied R4WO. Het resultaat van de optimalisatiestudie is een startnota mobiliteit waarin de varianten voor de verschillende knopen en assen worden beschreven en tevens een onderbouwing wordt gegeven van de voorkeursvariant per knoop en per as.

De startnota mobiliteit is daarbij voorgelegd aan de intergemeentelijke BegeleidingsCommissie (iGBC) voor advies en vervolgens aan de Regionale BegeleidingsCommissie (RMC). In de iGBC zetelen onder meer de instanties die in het verdere traject advies moeten verlenen op de omgevings-vergunning. Voor het project R4WO betreft dit:

- De Werkvennootschap als bouwheer voor het project;
- Het Agentschap Wegen en Verkeer (Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen (WOV), Afdeling Elektromechanica en Telematica (EMT) en Tunnelorganisatie Vlaanderen (TOV);
- Provincie Oost-Vlaanderen;
- Stad Gent, Gemeentes Evergem, Zelzate en Wachtebeke;
- Haven Gent (als wegbeheerder van aansluitende wegen);
- Departement Mobiliteit, afdeling Beleid (MOW) alsook afdeling Maritieme Toegang (AMT);
- Departement Omgeving;
- De Lijn Oost-Vlaanderen;
- Infrabel;
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM);
- Waterwegen en Zeekanaal (De Vlaamse Waterweg).

In functie van het procesverloop werd de startnota mobiliteit voor het globale project opgesplitst in verschillende nota's en dit op 3 planniveaus: macro, meso en micro.

De startnota mobiliteit macro behandelt het volledige projectgebied (R4 West, R4 Oost en doortocht Zelzate) als geheel. De focus in die nota ligt daarbij op de rol van de betrokken weginfrastructuren in het wegennet op Vlaams en provinciaal niveau en de invloed van het project op deze netwerken.

De startnota's mobiliteit op mesoniveau werden opgemaakt voor elk van de 3 grote assen, zijnde R4 West, R4 Oost en doortocht Zelzate². Elke nota beschrijft hoe het betrokken deel in zijn geheel functioneert en welke rol het vervult in het grotere geheel (project R4WO). Ook de interactie tussen de op de as gesitueerde knopen onderling en de wisselwerking met de kruisende en aansluitende wegen en buiten de as gelegen knopen komen aan bod.

Tenslotte werd voor elke knoop afzonderlijk of een cluster van knopen een startnota mobiliteit op microniveau gemaakt. Deze nota bespreekt in detail de specifieke knelpunten en voorgestelde oplossingen van de desbetreffende knoop of cluster van knopen.

Voor huidig planvoornemen zijn de startnota's mobiliteit op macro- en mesoniveau R4 West relevant alsook de startnota mobiliteit op microniveau van knoop W9 Zeeschipstraat -Evergemsesteenweg.

Bovenvermelde startnota's mobiliteit zullen ten laatste bij de start van de publieke raadpleging ter beschikking gesteld worden op de website van het globale project www.R4WO.be.

Startnota mobiliteit macro

De startnota mobiliteit macro werd een eerste keer goedgekeurd op iGBC dd 12/04/2016 en op RMC dd 23/05/2016. Deze zal na terugkoppeling van de resultaten van de startnota's mobiliteit meso en micro een tweede keer ter goedkeuring worden voorgelegd aan iGBC en RMC.

In deze startnota mobiliteit macro werden afwegingen gedaan op vlak van snelheidsregime en werd voor de R4 West een ontwerpsnelheid van 120 km/u uiteindelijk vooropgesteld.

Startnota mobiliteit meso R4 West

De startnota mobiliteit meso R4 west werd een eerste keer goedgekeurd op iGBC dd 12/04/2016 en op RMC dd 23/05/2016. Deze werd na terugkoppeling van de resultaten van de startnota's mobiliteit micro een tweede keer voorgelegd en goedgekeurd op de RMC dd 16/10/2017.

Voor huidig planvoornemen is daarbij het variantenonderzoek i.v.m. het lengteprofiel van de R4 relevant. Daarbij werd geoordeeld dat een hellingspercentage van 4% steeds inpasbaar is; waar ruimtelijk mogelijk zal een percentage van 3% voorzien worden. Voor de zone Wondelgem is omwille van de ruimtelijke inpasbaarheid een helling van 4% aanvaardbaar.

² De startnota op mesoniveau voor de "Doortocht Zelzate" is nog in opmaak. In deze nota zal al een voldoende detailniveau gehanteerd worden, waardoor voor dit gedeelte geen nota's op microniveau meer worden opgemaakt.

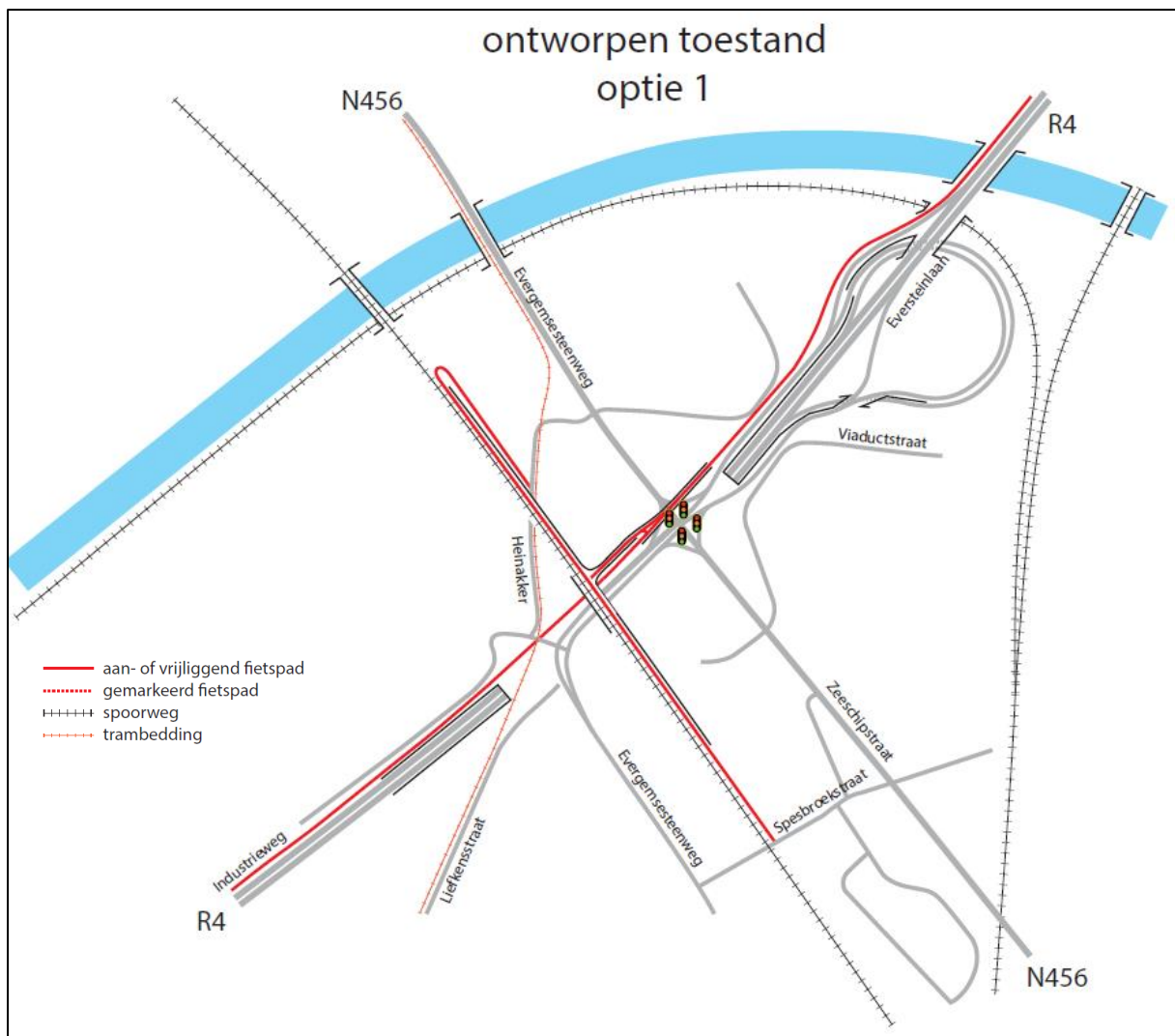
Startnota mobiliteit micro R4 West – knoop W9

De startnota mobiliteit macro werd goedgekeurd op iGBC dd 12/07/2017 en op RMC dd 16/10/2017. Voor de betreffende knoop werd een uitvoerig variantenonderzoek gevoerd. Daarbij werden meer dan 20 varianten beschouwd.

In eerste instantie werden voor de knoop enkele inleidende randvoorwaarden onderzocht zoals de ontsluiting van de bedrijven op het einde van de Schouwingsstraat, de ontsluiting Kiekenbosstraat, tramverbinding, spoorlijn L58, fiets snelweg L58 en goederenspoorlijn L216.

Voorafgaandelijk aan de analyse van de varianten voor de uitwisselingsknoop zelf werden in overleg met de actoren uitsluiting- en evaluatiecriteria geformuleerd. Deze zijn terug te vinden in de startnota mobiliteit microniveau W9 onder hoofdstuk 6 paragraaf 2.

Voor de knoop werden uiteindelijk een 25-tal concepten beschouwd. Deze werden op basis van de uitsluitingscriteria aan een eerste trechtering onderworpen. Hierdoor werden nog 3 concepten weerhouden. Via een bijkomende afweging werd hiervan nog 1 concept niet verder weerhouden. Voor de twee weerhouden concepten 'raamplan' en 'lamconcept' werd op basis van de geformuleerde 26 criteria een volledige afweging gedaan. Deze afweging is in de startnota mobiliteit op microniveau W9 in hoofdstuk 6 in tabelvorm opgenomen onder paragraaf 6 (pagina 157 en verder). Op basis van deze afweging, werd op IGBC de voorkeur uitgesproken voor het lamconcept.



Figuur 6: Conceptschets 'lamconcept' knoop W9 Zeeschipstraat - Evergemsesteenweg

1.3.4.5 ProjectMER R4WO – Kennisgeving

De Kennisgevingsnota werd ingediend bij de Dienst Mer en werd volledig verklaard. Ter inzage legging van het kennisgevingsdossier vond plaats van 3 april tot 31 mei 2017. De richtlijnenvergadering heeft eveneens plaats gevonden. De onderzoeken in het kader van de opmaak van een ontwerp_MER zijn momenteel in uitvoering.

Binnen het projectMER R4WO worden de effecten onderzocht van de “Ombouw van de R4 West en Oost tot primaire wegen”. Meer specifiek situeren de werken zich op de R4 West van kmpt 42,9 tot 58,0 en op de R4 Oost van kmpt 0 tot ca. 15. Ze betreffen de herinrichting van 19 aansluitingscomplexen en kruisingen van de R4 en de heraanleg van de daarbij horende wegenis van de R4 zelf. Daarnaast zal ook de N423 worden heringericht. Mogelijks – afhankelijk van het gekozen concept – zal ook gewerkt worden op de R4 Oost aansluitende delen van de N449 en de N424.

In de projectMER zullen specifiek voor de knoop W9 volgende 2 concepten worden onderzocht:

- Concept Raamplan met aansluitingen van de R4 via twee halve complexen met VRI, resp. op N458 (verkeer richting haven) en Evergemsesteenweg (verkeer richting E40);
- “Lampconcept” waarbij de op- en afritten gebundeld worden aan de oostzijde van de N458, met keerlussen voor het verkeer van en naar het zuidwesten (waardoor het complex de vorm van een gloeilamp heeft), zonder aansluiting van de R4 op de Evergemsesteenweg.



Figuur 7: Concept raamplan



Figuur 8: Lampconcept

Intussen is het lampconcept als voorkeursconcept weerhouden. De raamplanconcept wordt alsnog onderzocht in het MER voor het geval het GRUP niet vastgesteld kan worden.

Het raamplanconcept kan gerealiseerd worden binnen de contouren van de reservatiestrook en behoeft geen GRUP en wordt dan ook voor huidig GRUP niet mee beschouwd.

1.3.4.6 Studie Stad Gent “Transferium Wondelgem- R4”

De opdracht 'Ruimtelijk onderzoek van het stedenbouwkundig weefsel rond de mobiliteitsknoop W9 R4 te Wondelgem - TDS/2017/003 – ID4351' houdt een ruimtelijk onderzoek van het stedenbouwkundig weefsel rond deze mobiliteitsknoop in om de gevolgen van de inrichting van de infrastructuurknoop W9 op het omliggende weefsel in kaart te brengen en om ruimtelijke oplossingen hiervoor aan te reiken. Als resultaat van dit ruimtelijk onderzoek zullen er een aantal ruimtelijke acties en/of processen voor de verdere ontwikkeling van het gebied in beeld worden gebracht.



Figuur 9: Plangebied zoals opgenomen in het bestek voor de studie

Het referentieontwerp en huidig GRUP vormen een basisprogramma van eisen voor de verdere uitwerking van de studie en worden niet verder in vraag gesteld binnen deze studie. Het onderzoek bevat verscheidene werkpunten op het (raak)vlak van mobiliteit, economie, klimaat en milieu, groen, voorzieningen en participatie. Ook de screening van het instrumentarium van de verschillende beleidsdomeinen en het opmaken van een prioriteitenplan / gefaseerd actieplan behoort tot de opdracht.

2 Doelstelling

2.1 Doelstelling

De doelstelling voor de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is de inrichting van de knoop Zeeschipstraat – Evergemsesteenweg die noodzakelijk is om de R4 West af te stemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet alsook de verkeersveiligheid én verkeersleefbaarheid langsheen deze as verbeteren. Dit impliceert het omvormen van verschillende kruispunten langsheen deze as al dan niet met nog aansluiting op deze R4 in de toekomst én dit conform de doelstellingen geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor primaire wegen I en II.

De hoofdoelstellingen voor het project R4WO welke aan de basis ligt voor huidig planvoornemen zijn:

- Ombouwen van de R4 West tot primaire weg I en dit volgens de bindende bepalingen uit het RSV;
- Bewerkstelligen van een goede verkeersafwikkeling op alle knopen;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid langsheen en rondom de R4 West;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Kanaaldorpen;
- Vervolledigen van de hoofdroute van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) langs R4 West en verknoping van deze route met het onderliggende (bovenlokale) fietsnetwerk.

In tweede instantie worden ook onderstaande neven doelstellingen gedefinieerd:

- Logisch en leesbaar wegbeeld vormen;
- Ondersteunen van de hiërarchie in het wegennet door infrastructurele maatregelen;
- Kwalitatieve ruimtelijke inpassing in het omliggend landschap;
- Mildereren van negatieve effecten van de R4 op de onmiddellijke omgeving.

Voor de omgeving Wondelgem (knoop W9) worden volgende doelstellingen geformuleerd:

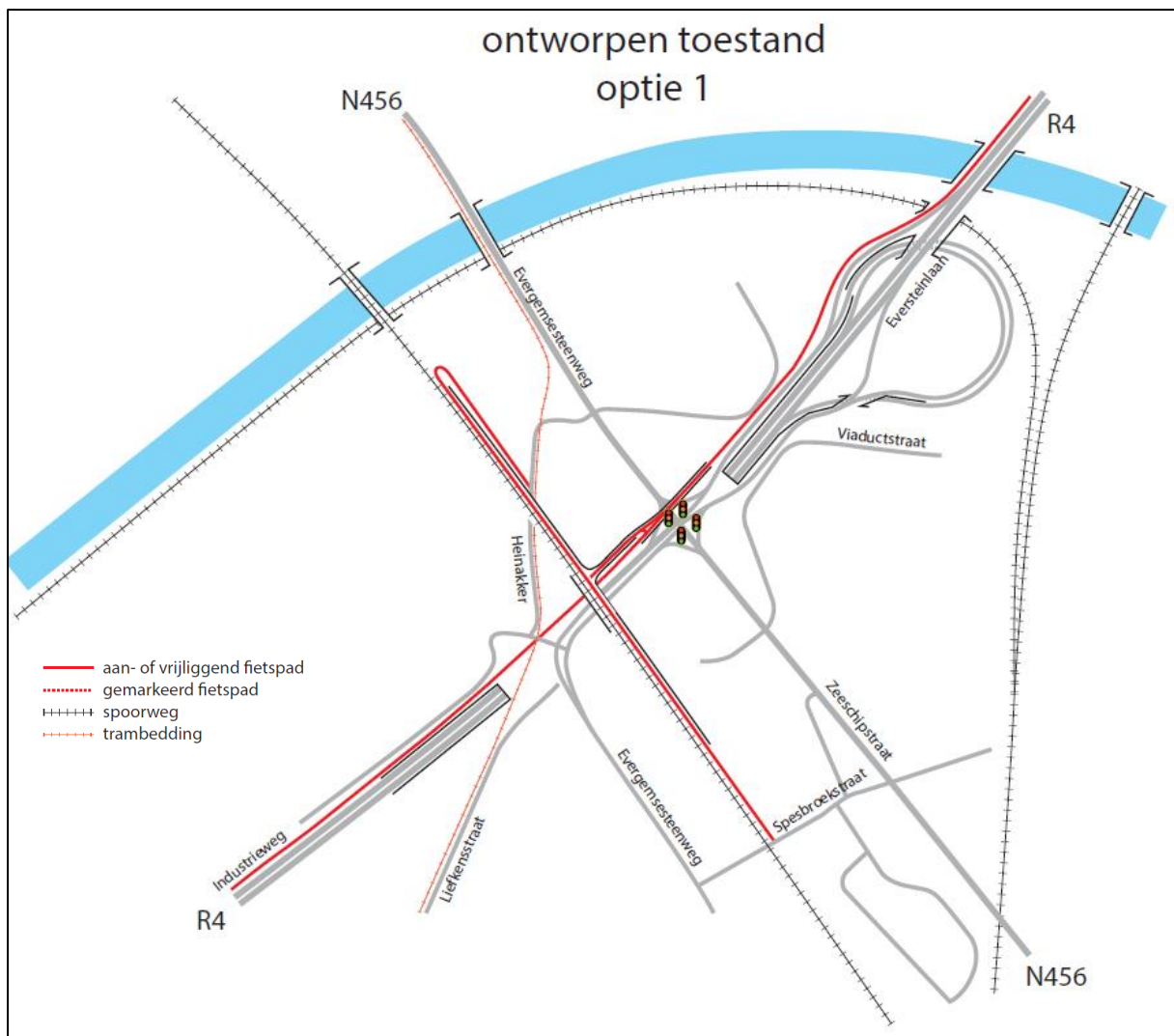
- Ruimtelijke opwaardering van de knoop (poort tot de stad);
- Vlotte verknoping van tram – bus – fiets – auto;
- De ontwikkeling van een transferium op langer termijn (buiten projectgebied) maximaal ondersteunen.

2.2 Het planvoornemen

In het RSV is de R4 West vanaf B402 (Gent) tot A11/N49 (ter hoogte van Zelzate) als primaire weg type I geselecteerd. Primaire wegen type I hebben in de eerste plaats een verbindingsfunctie op Vlaams niveau en een nevenfunctie “verzamelen op Vlaams niveau”. Ze staan in voor de verbinding met de internationale hoofdwegen in casu A11/N49, A14/E17 en E40.

Voor W9 is de herinrichting noodzakelijk omwille van het vergroten van de multimodaliteit van de plek; het gaat hier om het realiseren van potenties voor de zwakke weggebruikers én voor het openbaar vervoer.

Onderstaande figuur geeft conceptueel weer hoe herinrichting ter hoogte van de knoop W9 eruit zal zien.



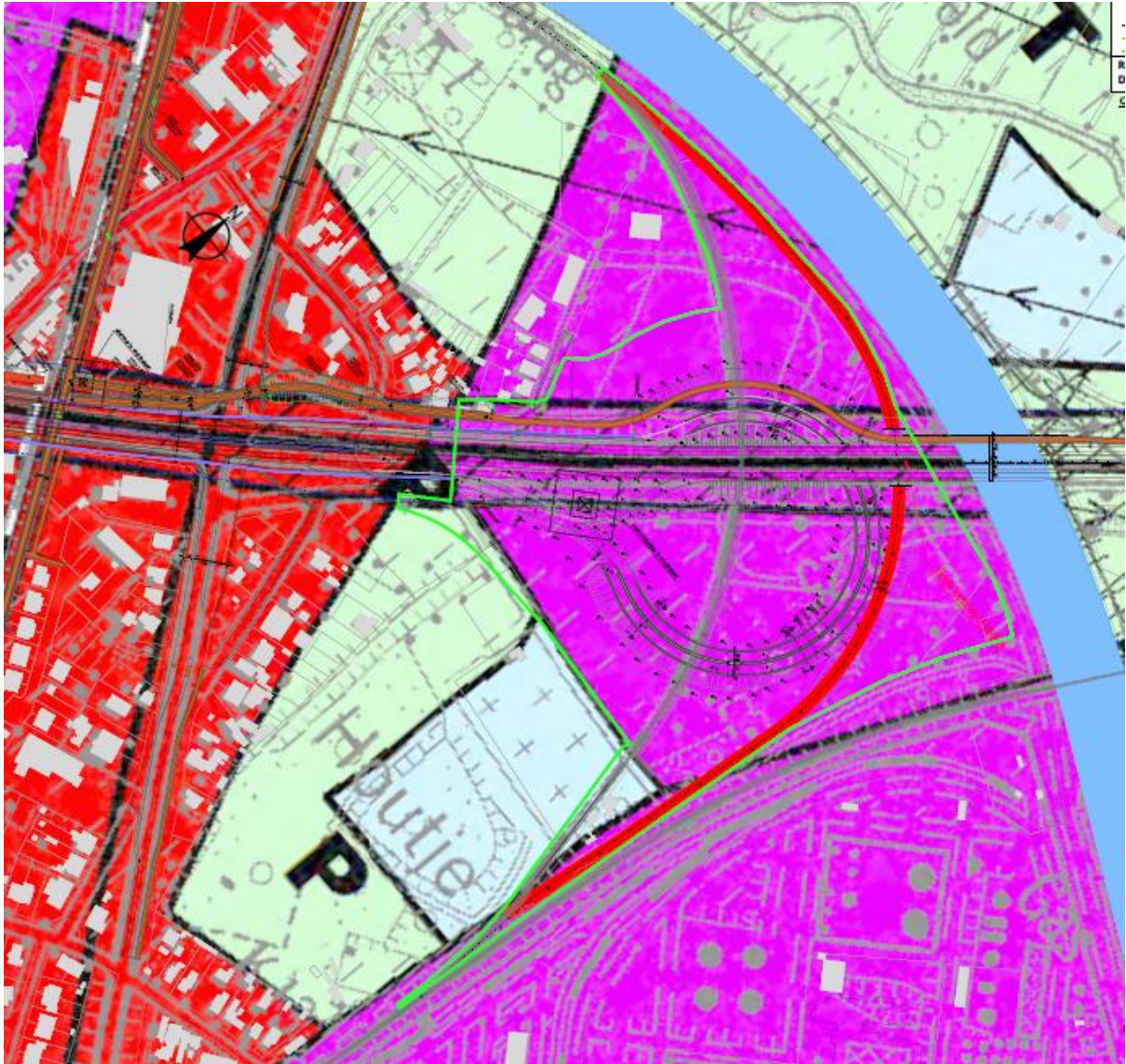
Figuur 10: Conceptschets 'lamconcept' knop W9 Zeeschipstraat - Evergemsesteenweg

Voor het doorgaand verkeer wordt een tunnel gebouwd onder de beide kruispunten, Evergemsesteenweg – R4 en Zeeschipstraat – R4, door. Uitwisseling van het verkeer tussen R4 en de lokale wegenis, gebeurt in de zone tussen de Ringvaart en de Zeeschipstraat. Verkeer komende van Gent dat in deze omgeving moet zijn, rijdt eerst door de tunnel om voorbij de tunnel via de geplande lus naar het kruispunt Zeeschipstraat geleid te worden. Verkeer komende van Zelzate komt via de afrit ook op dit kruispunt toe. Van hieruit kunnen alle richtingen gekozen worden: Christoffelweg, Zeeschipstraat, Evergemsesteenweg, ...

Verkeer dat vanuit dit punt naar de R4 wil, zal ook het kruispunt met de Zeeschipstraat moeten passeren. Eens ingedraaid dient een keuze gemaakt tussen Zelzate of Gent. Richting Zelzate rij je via de oprit iets voor de brug over de Ringvaart de R4 op. Verkeer richting Gent wordt via de binnenste lus de tunnel ingeleid om zo verder Gent te rijden.

De geplande 'lussen' vallen buiten de reservatiestrook en liggen aan de basis van huidige planvoornemen zone Wondelgem (het zogenaamde lamconcept).

Onderstaande figuur heeft een eerste voorlopige intekening weer van de weginfrastructuur welke aan de basis ligt van het planvoornemen voor de zone Wondelgem. Hieruit blijkt dat voor het planvoornemen herbestemmingen nodig zijn.



Figuur 11: Voorlopige intekening van de weginfrastructuur die in de basis ligt van het planvoornemen zone Wondelgem.

Volgende zaken dienen gerealiseerd binnen het plangebied:

- Heraanleg R4 als primaire I;
- Realisatie weginfrastructuur voor de uitwisseling tussen de R4 en de lokale wegenis (aanleg lussen alsook op- en afritten);
- Verleggen van de spoorlijn L216 zodat geen kruisingen met de geplande weginfrastructuur nodig zijn;
- Realisatie van een hoofdroute bovenlokale functionele fietsroute, fietssnelweg langsheen de R4;
- Lokale verlegging van de Viaductstraat voor het inpassen van de gewestelijke wegenis;
- Realisatie van de nodige waterbuffer;
- Realisatie van de nodige groenbuffers of andere ingrepen in functie van de landschappelijke inpassing van deze infrastructuur;
- (Her)definiëren van zones voor nutsleidingen en dit zowel onder andere hoogspanning (zowel luchtleidingen als ondergrondse leidingen) als gasleidingen (fluxys en air liquide).

2.3 Alternatieven

2.3.1 Locatie(alternatieven)

Voor beide knopen werd in het voorgaande traject (zie ook hoofdstuk historiek) diepgaand onderzoek gevoerd. Hierbij werden voor de verschillende zones alternatieven bekeken en getoetst aan doelstellingen. Gezien de specifieke doelstellingen van voorliggend plan (aanpassingen aan de bestaande knoop) en het reeds gevoerde onderzoek kan worden geoordeeld dat er geen redelijke locatie-alternatieven voorhanden zijn die een bestemmingswijziging (en dus een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) tot gevolg hebben.

Het andere concept dat na trechtering op basis van de uitsluitingscriteria nog weerhouden werd, nl het raamplanconcept, kan gerealiseerd worden binnen de reservatiestrook en vergt dus geen herbestemmingen en dus geen gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.3.2 Programma(alternatieven)

Er zijn voor dit specifieke planvoornemen geen programma-alternatieven.

2.3.3 Inrichting(salternatieven)

Gezien de specificiteit van het project, nl het realiseren van het voorkeursconcept voor de knoop W9, zijn er geen inrichtingsalternatieven.

2.4 Reikwijdte en detailleringsgraad

Er bevinden zich in het plangebied geen functies die het noodzakelijk maken om de reikwijdte van het plan verder uit te breiden dan de contour van het GRUP.

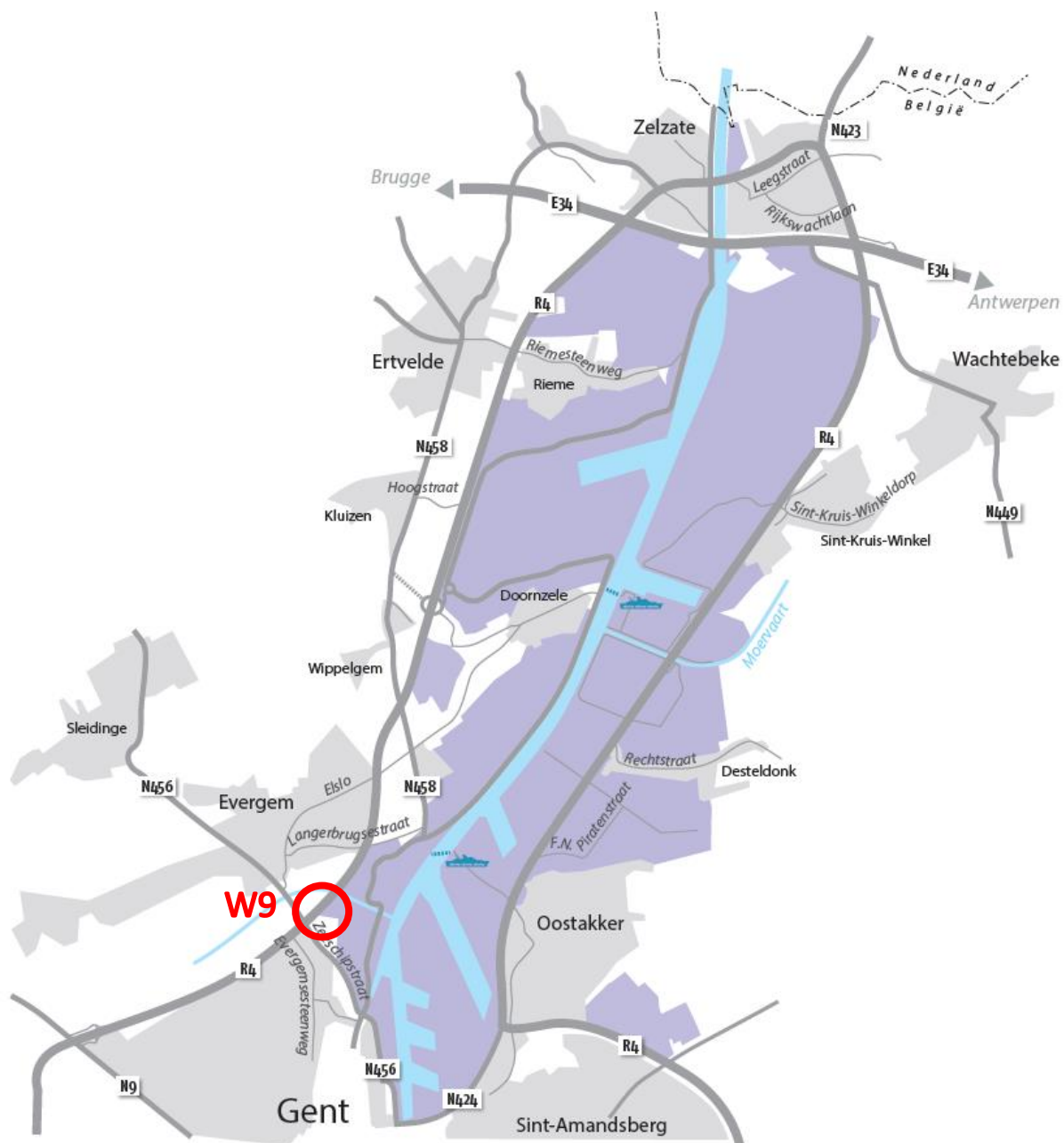
De voorschriften van het GRUP worden opgemaakt op perceelsniveau. Ze leggen de bebouwingmogelijkheden vast op de schaal van het kadastraal perceel. Het GRUP vormt het kader voor de afgifte van de omgevingsvergunning voor de infrastructuurprojecten in beide zones.

3 Het plangebied

In bijlage is volgend kaartmateriaal toegevoegd:

- Kaart 0 Situering plangebied
- Kaart 1.1 Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen
- Kaart 2.1 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 3.1 Bestaande juridische toestand: andere plannen

3.1 Situering



Figuur 12: Situering plangebied



Figuur 13: Eerste voorlopige afbakening plangebied Wondelgem

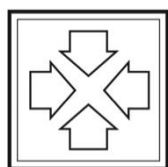
3.2 Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse kanaalzone (KB 14/09/1977). Gewestplanwijziging van 19/12/1996. Gewestplanwijziging van 26/01/2001. GRUP Afbakening Grootstedelijkgebied Gent van 16/12/2005.
Provinciale ruimtelijk uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Verkavelingsvergunningen	Geen niet vervallen verkavelingsvergunningen
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde dorpsgezichten en beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen

<i>Plan</i>	<i>Naam</i>
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Geen
Habitatrichtlijnengebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuureservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Buurtwegen	Buurtweg nr 6 door gebied, nr 26 (huidige Viaductstraat) op grens van gebied, nr 5 (huidige Kiekenbosstraat – Waalbrugstraat) ³
Bevaarbare waterlopen	Ringvaart
Onbevaarbare waterlopen	Geen
Gewestwegen	R4 Primaire weg type I N456 Zeeschipstraat – Evergemsesteenweg
Spoorwegen	(L58); L216; L55

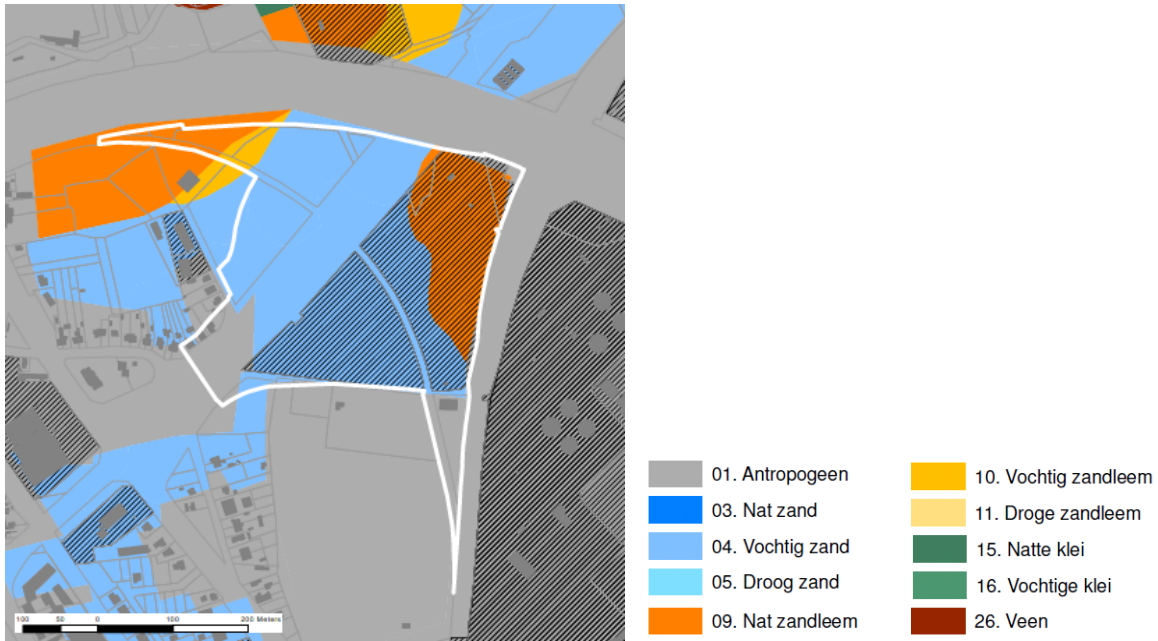
3.3 Bestaande feitelijke toestand

3.3.1 Het plangebied



In dit deel wordt het plangebied zelf beschreven. Hier kunnen aspecten van bodem, water, fauna & flora, landschap, mensruimte, onroerend erfgoed en archeologie, menselijke hulpbronnen, ... aan bod komen.

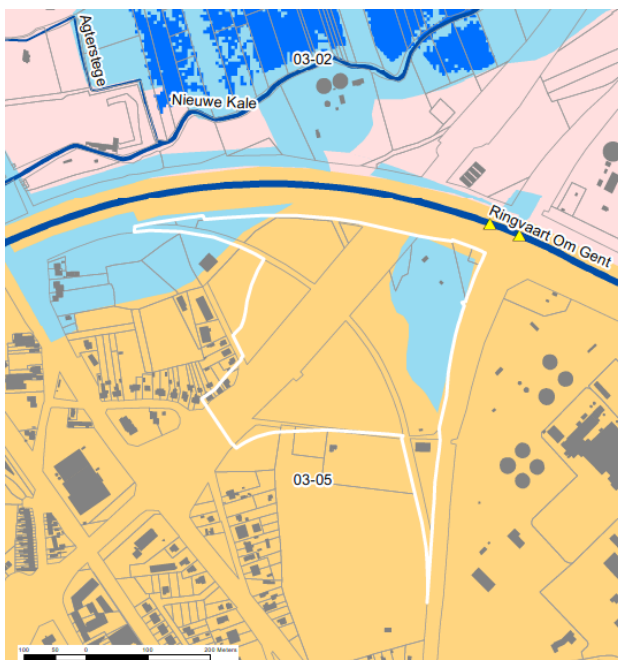
³ In en aan de rand van het plangebied zijn buurtwegen gelegen. In functie van de realisatie van de knoop W9 kan het nodig zijn één of meerdere buurtwegen te verleggen of af te schaffen. Dit gebeurt niet automatisch met voorliggend plan. Hiertoe dient de betrokken gemeente de nodige initiatieven te nemen conform de geldende wetgeving.



Figuur 14: Situering plangebied t.a.v. bodem (arcering: dossier OVAM)

De **bodem** van het plangebied bestaat volgens de bodemkaart grotendeels uit vochtig zand (blauw). De NW- en NO-hoek hebben een vochtig tot natte zandleembodem (oranje) en de ZO-hoek is geklasseerd als “antropogeen”. Op de percelen tussen de R4 en de spoorweg werd in 2012 een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd.

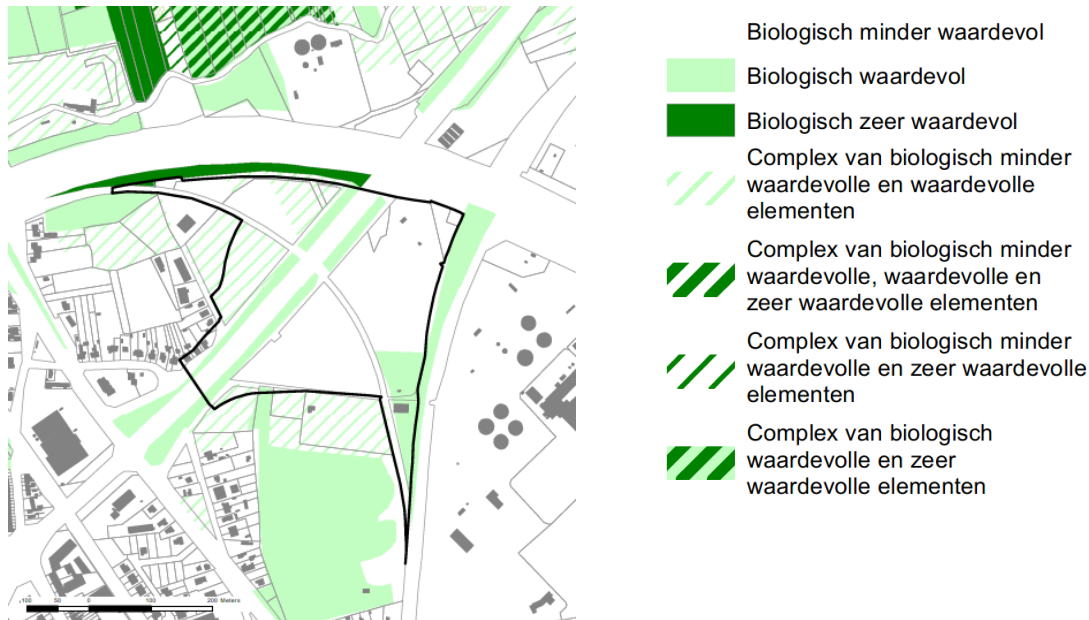
Het **grondwater** in heel het plangebied en omgeving is zeer kwetsbaar vanwege de vnl. zandige ondergrond. De zandbodems zijn infiltratiegevoelig en matig grondwaterstromingsgevoelig, de zandleembodems zijn niet infiltratiegevoelig maar zeer grondwaterstromingsgevoelig. Er zijn geen grondwaterwinningen binnen het plangebied.



Oranje/roze: deelbekkens;
 Lichtblauw: mogelijk overstromingsgevoelig;
 Donkerblauw: effectief overstromingsgevoelig;
 Driehoekjes: meetpunten VMM

Figuur 15: Situering plangebied t.a.v. oppervlaktewater

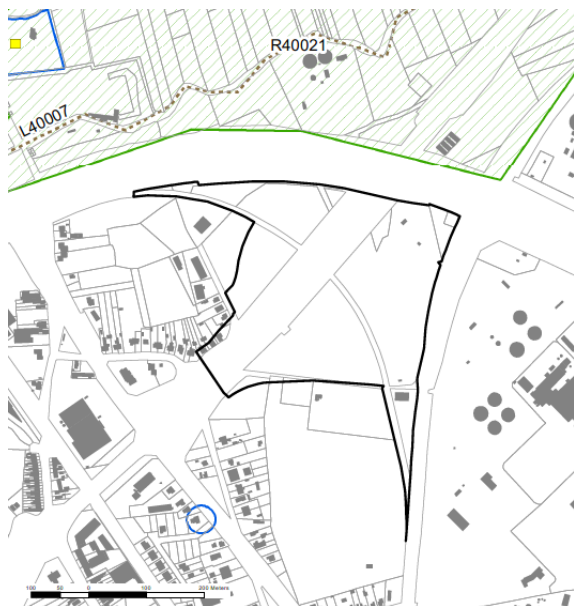
Inzake **oppervlaktewater** is het plangebied gelegen in het stroomgebied van de Schelde, het bekken van de Gentse kanalen en het deelbekken "Gentse binnenwateren" (03-05, oranje). Binnen het plangebied komen geen waterlopen voor. De NW- en NO-hoek van het plangebied (overeenkomend met de natte zandleembodems, zie hoger) zijn mogelijk overstromingsgevoelig. Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van de RWZI van Gent (Drongensesteenweg, capaciteit 207.000 inwonerequivalenten).



Figuur 16: Situering plangebied t.a.v. biodiversiteit (Biologische Waarderingskaart)

Wat **biodiversiteit** betreft: volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) zijn een aantal biologisch (zeer) waardevolle percelen binnen of grenzend aan het plangebied:

- Zeer waardevol: oever Ringvaart tussen brug R4 en brug N456;
- Waardevol: taluds R4 en havenspoorweg, ZO -hoek plangebied (scoutslokaal en omgeving);
- Complex van minder waardevolle en waardevolle elementen: twee weilandpercelen.



Groene arcering: relictzone; stippellijn: lijnrelict

Figuur 17: Situering plangebied t.a.v. landschap en erfgoed

Binnen het plangebied komt geen **landschappelijk, bouwkundig of gekend archeologisch erfgoed** voor.

Qua **ruimtelijke functies** valt het plangebied grosso modo uiteen in vier deelzones:

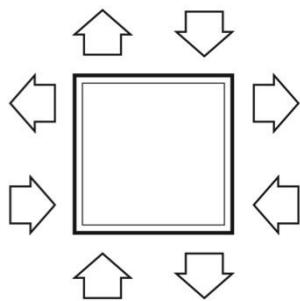
- In het NW vnl. landbouwpercelen;
- Centraal het talud van de bestaande R4;
- Ten oosten daarvan een groot terrein met opslag van bouwmaterialen;
- In de ZO-hoek het terrein van een scoutsvereniging.

Het plangebied wordt van ZO naar NW doorsneden door de te verleggen spoorweg L216.

Langs de Kiekenbosstraat is bebouwing aanwezig.

In het kader van het lopend project-MER R4WO werd door het departement Landbouw en Visserij een Landbouwimpactstudie (LIS) opgemaakt voor de gronden binnen het projectgebied (april 2017). Een LIS geeft indicatief de impact weer van een gebiedsontwikkeling op de aangegeven landbouwpercelen, de bijhorende bedrijven en de huidige agrarische bestemmingen. De impact van de aanleg van knoop W9 op de twee betrokken landbouwpercelen wordt in het LIS als “laag” beoordeeld.

3.3.2 De omgeving



In dit deel worden die aspecten van de omgeving die relevant zijn voor het voorgenomen plan beschreven. Hier kunnen aspecten van water, klimaat, geluid & trillingen, lucht, licht, veiligheid, gezondheid, ... aan bod komen.

3.3.2.1 Ruimtelijke disciplines

Water: Het plangebied grenst aan de Ringvaart (bevaarbare waterloop) en ten noorden daarvan loopt de Nieuwe Kale (onbevaarbare waterloop, categorie 1), behorend tot het deelbekken van de Burggravenstroom (03-02, roze). De vallei van de Nieuwe Kale is volledig mogelijk en deels effectief overstromingsgevoelig. Op de Ringvaart t.h.v. het plangebied komen twee VMM-meetpunten voor, waar de waterkwaliteit wordt gemonitord.

Biodiversiteit: Er zijn geen Natura 2000-gebieden, VEN-gebieden of erkende natuurreervaten in de omgeving van het plangebied. De Kalevallei ten noorden van het plangebied bevat heel wat biologisch (zeer) waardevolle percelen.

Landschap en erfgoed: Volgens de Landschapsatlas zijn er enkele landschappelijk waardevolle entiteiten ten noorden van het plangebied, nl. de Relictzone R40021 “Vallei van de Kale – Evergem” en het Lijnrelict L40007 “Oude Kale” en enkele kastelen als Puntrelicten. Het meest nabije beschermd erfgoedelement is het beschermd dorpsgezicht “Eindeken 21 (dekenij met ommuurde tuin)”, ca. 400m ten NW van het plangebied.

De **ruimtelijke functies** in de omgeving van het plangebied zijn op hoofdlijnen:

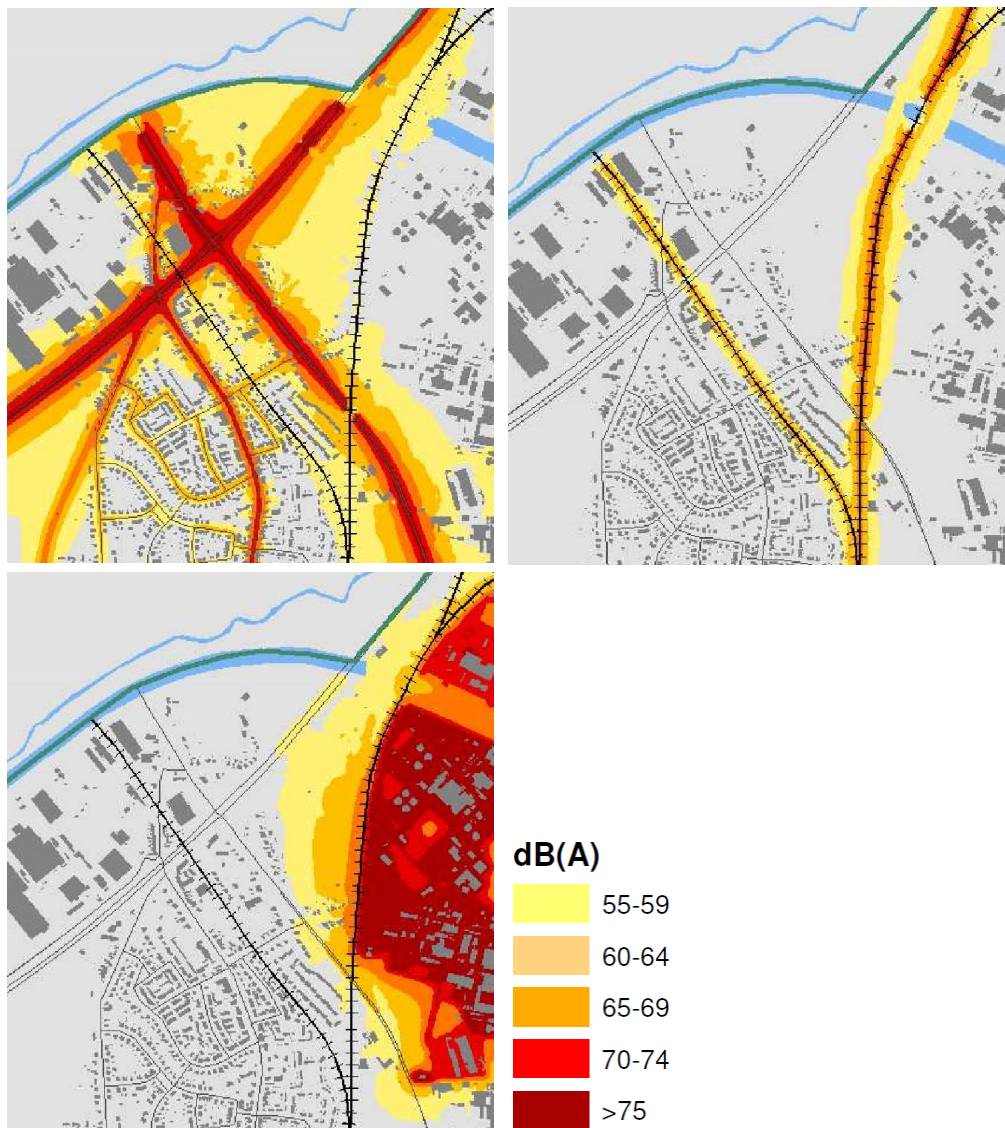
- Ten zuiden en westen de woonkern van Wondelgem met ZW daarvan het industriegebied tussen de Ringvaart en de R4;
- Ten oosten het industriegebied langs het kanaal Gent-Terneuzen, deel van het zeehavengebied Gent;
- Ten noorden, aan de overzijde van de Ringvaart het openruimtegebied van de Kalevallei met ten noorden daarvan de woonkern van Evergem.

T.h.v. de knoop liggen een aantal verkeersaantrekkende voorzieningen: Brico, McDonalds, Facq, autokeuring, ...

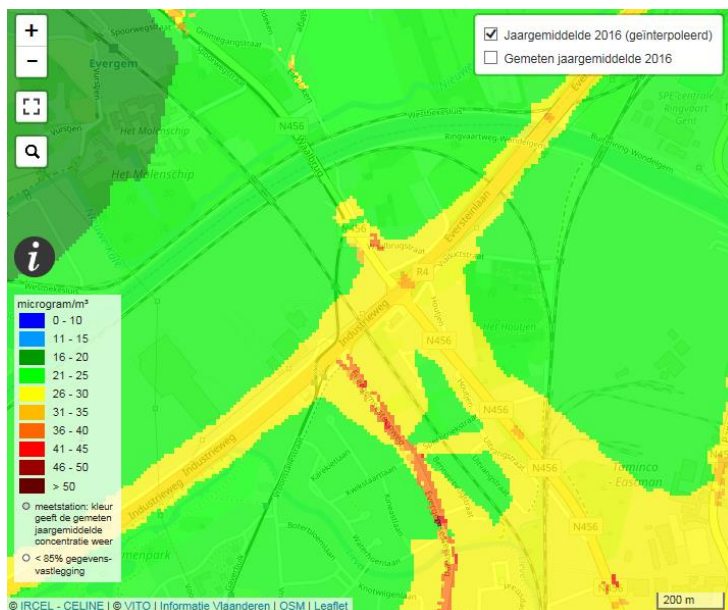
Hoewel de Kalevallei grotendeels wordt ingenomen door landbouw, behoort ze niet tot HAG (herbevestigd agrarisch gebied) omdat dit gebied binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Gent valt.

3.3.2.2 Geluid, lucht en gezondheid

Inzake **geluid** blijkt uit de geluidsbelastingskaarten van de agglomeratie Gent (Dep. Omgeving, toestand 2011) dat zowel wegverkeer, spoorverkeer als industrie relevante geluidsbronnen zijn t.a.v. het plangebied. Wegverkeer is echter veruit de dominante geluidsbron binnen de driehoek gevormd door de N456, de Ringvaart en de havenspoorlijn, waar het plangebied deel van uitmaakt. Het Lden-niveau ligt overal boven de 55 dB(A) (grenswaarde voor woonkwaliteit) en boven de 65 dB(A) langs de R4, de N456 en in mindere mate de Evergemsesteenweg. De havenspoorweg en de spoorweg naar Eeklo hebben slechts op korte afstand een relevante impact. De 55 dB(A)-contour van het industriegeluid, afkomstig van de zone langs het kanaal, reikt ongeveer tot aan de R4 en de N456.



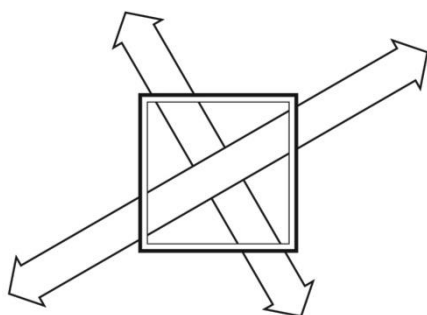
Figuur 18 Geluidsbelastingskaarten Lden van de agglomeratie Gent t.h.v. het plangebied



Figuur 19: Luchtimmissiekaart NO2 (2016) t.h.v. het plangebied (IRCEL-kaart, VMM)⁴

T.a.v. **luchtkwaliteit** is wegverkeer de dominante emissiebron t.h.v. het plangebied en NO2 de meest kritische pollutant. Volgens de IRCEL-kaarten lag het jaargemiddeld NO2-niveau in 2016 in de omgeving van de drukke verkeersassen (en verder zuidwaarts richting Gent-centrum) tussen 26 en 30 µg/m³ en op enige afstand van deze assen tussen 21 en 25 µg/m³. In de zate van de drukke wegen zelf, en daarbij vooral in de zgn. “street canyon” van de Evergemsesteenweg, ligt het NO2-niveau hoger en wordt plaatselijk de Vlaremnorm van 40 µg/m³ overschreden. Voor fijn stof is er veel minder lokale differentiatie. Het PM10-gemiddelde lag in 2016 in heel het gebied tussen 21 en 25 µg/m³ en dat van PM2,5 tussen 13 en 15 µg/m³, met enkel licht hogere waarden in de zate van de Evergemsesteenweg, maar zonder overschrijding van de Vlaremnormen.

3.3.3 Ligging t.o.v. netwerken



In dit deel worden de netwerken die relevant zijn voor het voorgenomen plan beschreven. Hier kunnen aspecten van mens-mobiliteit, ecologie, water, ... aan bod komen.

3.3.3.1 Mobiliteit

Inzake mobiliteit vormt knoop W9 een belangrijk knooppunt binnen het wegennetwerk. De knoop vormt het uitwisselingspunt tussen:

- De R4W (primaire weg type I), die enerzijds de regionale verbinding vormt tussen hoofdwegen E34 in het noorden en E40 in het zuiden, en anderzijds de westelijke ontsluitingsweg voor het grootstedelijk gebied en het zeehavengebied van Gent;
- De N456 Zeeschipstraat-Christoffelweg (secundaire weg II), die Gent-centrum (stadsring R40) verbindt met Evergem (en verder naar Sleidinge, Lembeke, Watervliet en de Nederlandse grens);

⁴ Bron: <http://www.vmm.be/data>

- De N456a Evergemsesteenweg, de centrale noord-zuid as van de woonkern Wondelgem.

De huidige inrichting als dubbel gelijkgronds, lichtengeregeld kruispunt voldoet niet aan de ontwerp-normen voor een primaire weg en vormt een belangrijk congestiepunt op de R4W en voor het verkeer binnen NW-deel van het grootstedelijk gebied Gent. Dit knelpunt en de gewenste omvorming tot een ongelijkgronds knooppunt vormt precies de aanleiding voor het GRUP.

Knoop W9 wordt ook doorsneden door openbaar vervoersassen:

- Spoorlijn Gent-Eeklo (met stations Evergem en Wondelgem ten N en Z van het plangebied);
- Tramlijn 1 Gent Flanders Expo – Evergem Brielken (met haltes Industrierweg en Heinakker);
- Buslijnen 52, 53, 54, 57 en 58 (met haltes Liefkensstraat en Waalbrugstraat).

Het is tevens een knooppunt in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), met de R4 als hoofdroute en de N456 en de N456a als functionele route.

Zoals aangegeven in §1.3.1.2 wenst de stad Gent het gebied rond knoop W9 in te richten als stedelijk transferium, een uitwisselingspunt (P&R) tussen autoverkeer en duurzame modi, opgeladen met economische functies.

Ter hoogte van het plangebied lopen ook twee goederenspoorlijnen, waarvan er één zal moeten verlegd worden i.f.v. de herinrichting van de knoop (mede-aanleiding tot het GRUP).

De Ringvaart verbindt het kanaal Gent-Terneuzen met het kanaal Gent-Brugge en de Schelde en vormt daarmee een belangrijke schakel in het Vlaams waterwegennetwerk.



Figuur 20: netwerk openbaar vervoer (Netplan De Lijn Gent) en fiets t.h.v. het plangebied

3.3.3.2 Hydrografische en ecologische netwerken

Het natuurlijk hydrografisch en ecologisch netwerk in de omgeving van het plangebied, gevormd door de vallei van de Kale als onderdeel van de historische waterloop Poekebeek-Kale-Moervaart-Durme, is de voorbije eeuw volledig verstoord en versnipperd door de weg-, spoor- en waterweg-infrastructuren en havenontwikkelingen.

4 Scoping

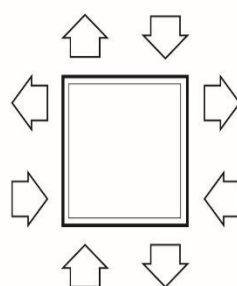
4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het plan en op welk schaalniveau (binnen plangebied, in de directe omgeving of op netwerken).

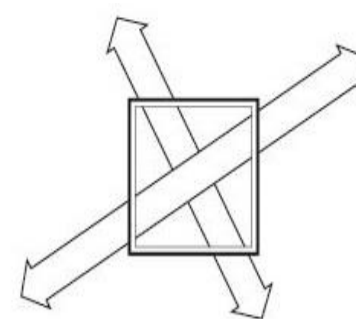
De effectgroepen aangeduid met “N” worden niet relevant geacht voor onderhavig plan. De effectgroepen met “M” zijn relevant op projectniveau (waarbij doorgaans gewoon moet voldaan worden aan de sectorale regelgeving), maar niet relevant of onderscheidend op planniveau.



ONDERZOEK



ONDERZOEK



ONDERZOEK

IN HET PLANGEBIED

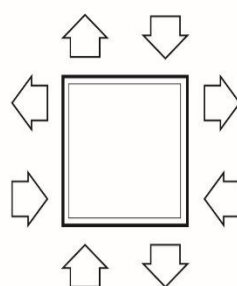
NAAR EN VAN OMGEVING

OP NETWERKEN

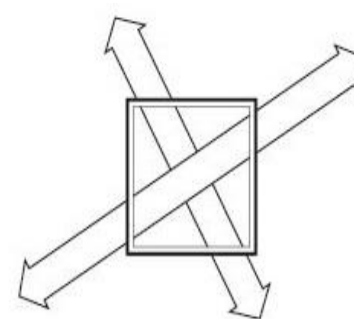
BODEM						
Verharding	verlies onverharde bodems	O				
Bodemkwaliteit	mogelijke verontreiniging	M				
Bodemkwaliteitsrisico's	risicobeperking, -verhoging	N				
Bodemstabiliteit	impact uitgravingen en ophogingen op stabiliteit	M	impact uitgravingen en ophogingen op stabiliteit	M		
Erfgoedwaarde	verlies waardevolle bodems (archeologie)	M				
WATER						
Wateroppervlak	verlies/winst wateroppervlak	N				
Oppervlaktewaterkwaliteit			wijziging waterkwaliteit	M		
Waterberging	verlies/winst overstroombare ruimte, waterberging	O				
Grondwater & -kwaliteit			risico verandering grondwaterpeil en afgeleide effecten	M		
Afvoergedrag water			wijziging afvoer oppervlaktewater en effecten op wateroverlast	M	effecten op waterbeschikbaarheid, wateroverlast	N
BIODIVERSITEIT						
Biotopen/habitats (Europees)	verlies/winst biotopen	O				
Leefgebied soorten	verlies/winst leefgebieden	M				
Connectiviteit natuurgebieden					versnipperen, ontsnipperen	O
Migratie soorten					versnipperen, verbinden, risico op slachtoffers	O
LANDSCHAP						
Erfgoedwaarde	verlies/winst erfgoedwaarde (archeologie)	M				
Visuele kwaliteit / landschapsstructuur			wijziging visuele kwaliteit omgeving	O		
MENS - RUIMTE						
Landbouw	verlies landbouwoppervlakte of -functie	O				
Recreatie	impact op recreatieve functie (m.n. scouts)	O				
Bedrijvigheid	verlies economische functie (industriegebied)	N				
Mobiliteit					impact op verkeersdoorstroming, modal split en verkeersveiligheid	O
Wegenis					effecten op verkeersnetwerken door nieuwe infrastructuur	O
Kanalen, Spoorwegen					effecten verleggen spoorweg	O



ONDERZOEK



ONDERZOEK



ONDERZOEK

IN HET PLANGEBIED

NAAR EN VAN OMGEVING

OP NETWERKEN

MENS - HULPBRONNEN					
Oppervlakedelfstoffen	verlies/valorisatie oppervlakedelfstoffen	N			
Afval	productie/hergebruik afval - secundaire grondstoffen	N			
Water	duurzaam hergebruik water	N			
Energie	duurzame energievoorziening	N			
LUCHT					
Verontreining			effecten verkeersgeneratie en -verschuivingen op lokale luchtkwaliteit	O	
Geur			geurhinder	N	
KLIMAAT					
lokaal			negatief effect/mitigatie op lokaal klimaat (wind, ...)	N	
bovenlokaal			impact wijziging CO2-uitstoot	M	
GELUID/TRILLINGEN					
Verstoring			effecten verkeersgeneratie en -verschuivingen op geluidsklimaat t.h.v. bewoning	O	
VEILIGHEID					
			verkeersveiligheid wordt behandeld onder mobiliteit; externe veiligheid is apart luik	N	
LICHTHINDER					
			impact verlichting gewijzigde weginfrastructuur	O	

4.2 Aanpak onderzoek effecten

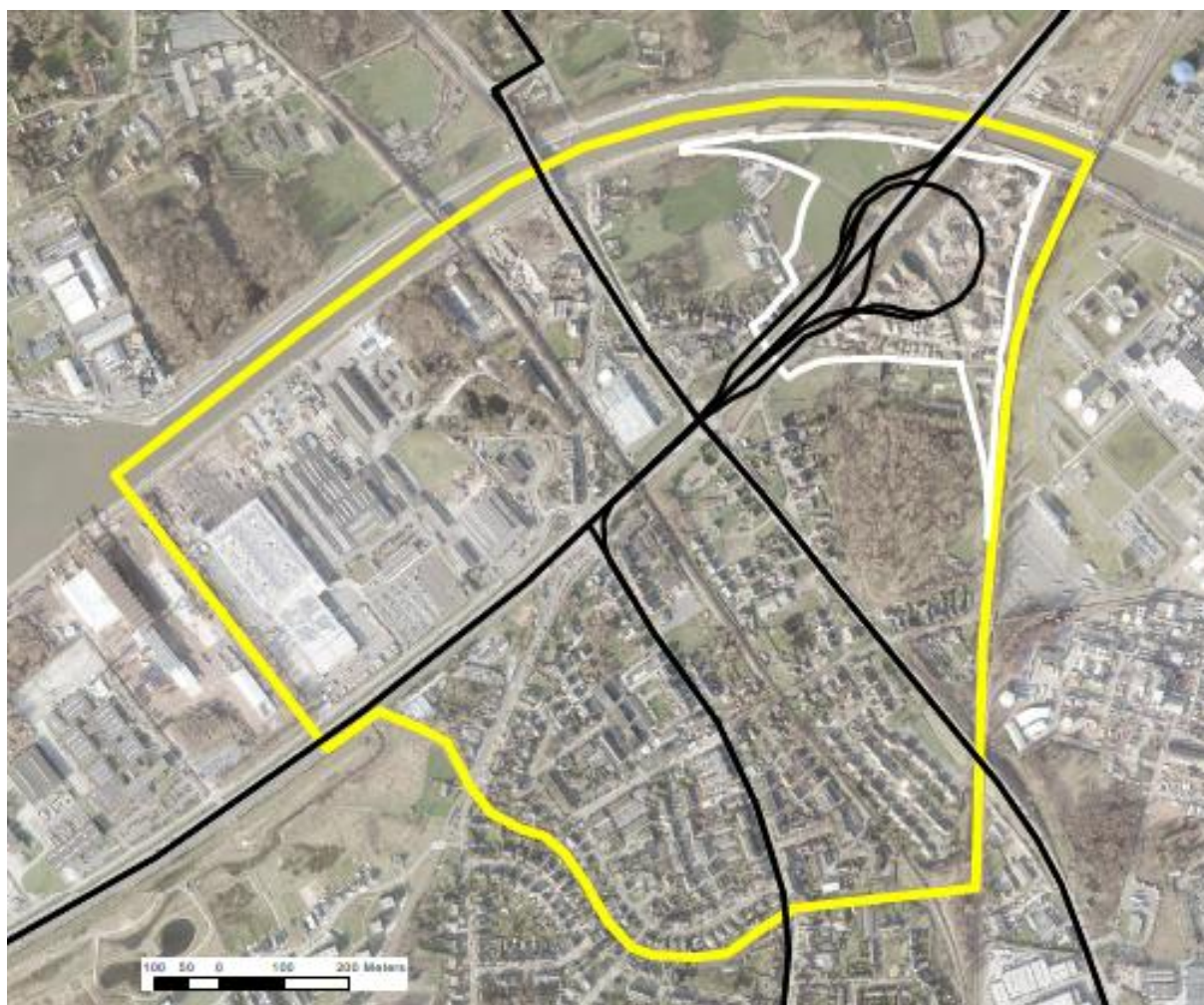
4.2.1 Algemene methodologie

Onderhavig plan wordt enkel opgemaakt in functie van de realisatie van die delen van knoop W9 die buiten de reservatiestrook van het gewestplan vallen en daardoor een bestemmingswijziging vereisen. Voor de meeste effectgroepen kunnen de effecten van de delen van de knoop binnen en buiten het plangebied echter niet van elkaar gescheiden worden. Voor de effecten ten gevolge van directe ruimte-inname wordt de effectbeoordeling beperkt tot de delen binnen het plangebied, maar voor alle effecten die tot buiten de footprint van de wegenis reiken, gebeurt de effect-beoordeling voor knoop W9 als geheel.

4.2.1.1 Studiegebied

De afbakening van het studiegebied hangt af van het beschouwde schaalniveau van de effecten:

- Effecten in het plangebied: plangebied zelf (footprint ingrepen en directe omgeving);
- Effecten naar de omgeving (vnl. visuele impact en lucht- en geluidseffecten): gebied indicatief afgebakend tussen de Ringvaart, de havenspoorweg en de loop van de Lieve (doorgetrokken tot aan de spoorweg resp. de Ringvaart);
- Netwerkeffecten: wegennet doorlopend buiten het studiegebied (tot waar relevante effecten te verwachten zijn, wat afhangt van de resultaten van de verkeersmodellering, zie verder).



Figuur 21: Indicatieve afbakening plangebied en studiegebied voor geluid/lucht/gezondheid (gele contour) en mobiliteit (zwart netwerk, doorlopend buiten figuur)

4.2.1.2 Effectbeoordeling en milderende maatregelen

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per uitvoeringsvariant een effectscore toegekend tussen -3 en +3:

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
geen significant effect (0)	

Deze scores worden toegekend op basis van expert judgement of waar mogelijk gekoppeld aan eenduidige kwantitatieve criteria. Op basis van de effectbeoordeling zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel hangt af van de ernst van het negatief milieueffect, die bepaald wordt door de toegekende scores:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen;
- Beperkt negatief (-1): milderende maatregelen kunnen wenselijk zijn maar worden niet noodzakelijk geacht;
- Negatief (-2): milderende maatregelen zijn wenselijk maar niet noodzakelijk voor de uitvoering van het project;
- Aanzienlijk negatief (-3): milderende maatregelen zijn noodzakelijk; zonder implementatie van deze maatregelen wordt uitvoering van het project niet acceptabel geacht.

4.2.1.3 Relatie tussen plan-MER GRUP knoop W9 en project-MER R4WO

Parallel met en deels voorafgaand aan de opmaak van het plan-MER i.k.v. het GRUP voor knoop W9, wordt een project-MER opgemaakt voor het integrale project R4WO, waarvan de herinrichting van knoop W9 slechts één – weliswaar zeer belangrijk – onderdeel vormt.

De ruimtelijke effecten van de weginfrastructuur (disciplines bodem, water, biodiversiteit, landschap en erfgoed en mens-ruimtelijke aspecten) zijn uiteraard dezelfde op planniveau als op projectniveau, en kunnen voor knoop W9 dan ook één op één overgenomen worden uit het project-MER, met dien verstande dat:

- gefocust wordt op de onderdelen van de knoop binnen het plangebied (zie hiervoor);
- de effecten van de aanlegfase die geen planologische consequenties hebben buiten beschouwing gelaten worden.

Voor wat de mobiliteitseffecten en de daarvan afgeleide geluids-, lucht- en gezondheidseffecten betreft, is er echter geen één-op-één-relatie tussen plan-MER en project-MER. In het project-MER worden immers de cumulatieve effecten onderzocht van alle projectonderdelen samen, terwijl het plan-MER de effecten moet beschrijven van de voorgenomen activiteit binnen het plangebied, zijnde enkel die van knoop W9. Dit betekent echter niet dat de andere projectonderdelen van R4WO niet relevant zijn voor het plan-MER; zij vormen t.a.v. het plan een ontwikkelingsscenario, en het is daarom essentieel dat de cumulatieve effecten van heel het project R4WO t.h.v. het plangebied van knoop W9 ook in beeld worden gebracht.

De gebruikte indicatoren en significantiekaders per discipline (voor de relevante effectgroepen) zijn identiek of analoog aan die gebruikt in het project-MER (cfr. kennisgevingsnota, februari 2017).

4.2.2 Discipline mobiliteit

4.2.2.1 Verkeersmodellering

Aan de basis van de verkeerskundige afweging van het planvoornemen liggen de verkeerscijfers uit de doorrekeningen met het verkeersmodel van het Zeehavengebied voor het referentiejaar 2020. Dit model is een aangepaste versie van het provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen, dat omwille van de belangrijke grensoverschrijdend relaties van de R4 met Nederland (haven van Terneuzen, Westerscheldetunnel, ...) aangevuld en verfijnd werd met data uit het Nederlands verkeersmodel. Het betreft een spitsuurmodel dat de situatie weergeeft tijdens het ochtend- en avondspitsuur (8-9u en 17-18u), zowel voor het personenvervoer als het vrachtvervoer.

Er worden drie scenario's doorgerekend in het verkeersmodel:

1. Referentietoestand: bevat van project R4WO enkel die knopen die reeds gerealiseerd zijn (W1 E34 x R4W, W5 ovlende Wippelgem, O4 rotonde Cosmos en O7 Skaldenpark) of in uitvoering zijn (W2 Rieme-noord en O8 Oostakker-Langerbruggestraat);
2. Geplande toestand: referentietoestand + herinrichting knoop W9;
3. Toestand na volledige realisatie van project R4WO (herinrichting van alle knopen).

Wat de demografische en economische aannames (bepalend voor de herkomst en bestemming van de verkeersstromen) en de overige infrastructuren en voorzieningen betreft, zijn de drie scenario's volledig identiek.

Scenario's 1 en 3 zijn reeds beschikbaar uit het lopend project-MER R4WO; scenario 2 zal specifiek voor het plan-MER worden doorgerekend. Voor scenario 3 worden in het project-MER 2 varianten meegenomen met een verschillend snelheidsregime op de R4: 90 km/u op R4W en R4O (basisvariant met behoud huidige toestand) en 120 km/u op R4W en 100 km/u op R4O. Voor zover deze varianten t.h.v. knoop W9 tot significant verschillende verkeersintensiteiten leiden op de R4W en/of andere wegen leiden, zullen ze allebei worden meegenomen in het plan-MER (zo niet enkel de basisvariant).

4.2.2.2 Beoordelingskader

Onderstaande tabel geeft de indicatoren weer die zullen beschouwd worden in de effectbeoordeling voor mobiliteit:

Effect	Aspecten
Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer	
Verkeersintensiteiten	<ul style="list-style-type: none">- Algemeen druktebeeld- Functioneren bestaand wegennet
Doorgaand verkeer	<ul style="list-style-type: none">- Routekeuze doorgaand verkeer- Trajecttijden doorgaand verkeer- Geïnduceerde vraag t.g.v. opwaardering knoop W9 en R4WO als geheel- Robuustheid (incidentgevoeligheid, mogelijkheid tot rerouting)
Functioneren knoop W9 met bestaand wegennet	<ul style="list-style-type: none">- Verkeersafwikkeling op de knooppuntarmen- Verschuiven van verkeersstromen

Effect	Aspecten
Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en multimodaliteit	
Functioneren openbaar vervoernet	- Directe impact van het project op lijnvoering/routes - Evolutie verkeersdruk op OV-routes
Functioneren fietsnetwerk	- Directe impact op het fietsroutenetwerk (routes, barrières, rijafstanden) - Druk op bestaand wegennet waar autoverkeer in direct conflict is met fiets
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid	
Verkeersveiligheid op R4	- Wegkenmerken die het rijgedrag beïnvloeden: bochten, hellingen - Voorkomende kruisende en weefbewegingen - Samenstelling verkeer: aandeel vrachtverkeer
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid op onderliggend wegennet	- Druk op wegennet in de omliggende woonkernen - Oversteekbaarheid van de belangrijke assen - Aantal conflictpunten tussen autoverkeer en zacht verkeer

Voor een aantal aspecten worden specifiek vastgelegde significantiekaders gebruikt, conform het Richtlijnenboek Mens-mobiliteit:

- Verkeersafwikkeling: Hierbij wordt de verzadigingsgraad (I/C of intensiteit/capaciteit) op kruispunt-niveau als indicator gebruikt (voor een significant effect moet de I/C-verhouding met minstens 5 procentpunt dalen resp. toenemen t.o.v. de referentiesituatie):

Verzadigings- graad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %- punt	10 à 20 %- punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %- punt	10 à 20 %- punt	20 à 50 %- punt	> 50 %- punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

- Oversteekbaarheid: Hierbij wordt de gemiddelde wachttijd voor zacht verkeer als indicator gebruikt (voor een significant effect moet de gemiddelde wachttijd met minstens 3 s toe- of afnemen t.o.v. de referentietoestand):

Referentiesituatie	Evolutie ten opzicht van referentie	Toekomstige eindsituatie		
		> 30 s	15 - 30 s	< 15 s
> 30 s	Verbetering	+	++	+++
	Status quo	0		
	Verslechtering	-		
15 - 30 s	Verbetering			++
	Status quo		0	
	Verslechtering	--		
< 15 s	Verbetering			+
	Status quo			0
	Verslechtering	---	--	-

Met de resultaten van de doorrekeningen in het verkeersmodel werden i.k.v. het project-MER ook microsimulaties uitgevoerd, waarmee de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau nauwkeuriger kan beoordeeld worden dan met bovenstaande indicatoren. Uiteraard zullen de resultaten van deze microsimulaties ook in het plan-MER worden gebruikt.

De andere deelaspecten worden gelijkaardig gescoord, maar dan op een kwalitatieve wijze. Merk op dat het aspect “verkeersintensiteiten” op zich geen effectgroep is, maar enkel basisinformatie vormt voor de beoordeling van andere effectgroepen (verkeersafwikkeling, oversteekbaarheid, ...).

Aanzienlijk negatieve effecten worden gekoppeld aan milderende maatregelen cfr. het algemeen significantiekader.

4.2.3 Discipline geluid

4.2.3.1 Geluidsmetingen en -modellering

I.k.v. het project-MER werden begin 2018 **geluidsmetingen** uitgevoerd t.h.v. de bewoning rond de verschillende knopen. Rond knoop W9 werden 1 langdurige meting op een vast meetpunt en 3 kortstondige ambulante metingen uitgevoerd op de locatie aangeduid op onderstaande figuur.



Rode driehoek: vast meetpunt

Gele driehoek: meetpunt ambulante meting

Figuur 22: Locatie geluidsmetingen t.h.v. knoop W9 i.k.v. project-MER R4WO (bron: geluidskundige project-MER R4WO)

Daarnaast werd/wordt i.k.v. het project-MER een geluidsmodellering uitgevoerd van de referentietoestand en de toestand met volledige realisatie van project R4WO. De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel⁵, toegelaten snelheid, wegdektype) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit en AWW.

Deze twee situaties werden/worden doorgerekend in het akoestisch rekenmodel Geomilieu v4, op basis van de Standaard Rekenmethode II voor wegverkeer. De berekeningshoogte is standaard 4m+mv (gebruikelijke hoogte van de slaapkamer in een eengezinswoning). Geomilieu maakt gebruik van de Standaard Rekenmethode II voor wegverkeer. Naast geluidsveroorzakende factoren houdt het model ook rekening met ruimtelijke factoren: afstand, hoogte, luchtabsorptie, akoestische eigenschappen van de bodem, afscherming en reflecties door bebouwing, schermen, bermen, ...

Voor dit plan-MER kan een eenvoudige uitsnede gemaakt worden uit de geluidskaarten van beide scenario's uit het project-MER t.h.v. het studiegebied voor knoop W9.

Merk op dat dit geluidsmodel enkel rekening houdt met wegverkeersgeluid. De huidige bijdrage van de andere geluidsbronnen (spoorverkeer en industrie) kan afgeleid worden uit de geluidsbelastingkaarten (zie §3.3.2.2). Het industriegeluid wordt verondersteld niet te wijzigen maar haar impact t.h.v. bewoning kan wel beïnvloed worden door het plan (meer of minder afscherming). Idem voor spoorgeluid, waarbij bovendien de geluidseffecten van het verplaatsen van lijn L216 beoordeeld moeten worden. Omwille van de sterke dominantie van wegverkeersgeluid binnen het studiegebied wordt het spoor- en industriegeluid niet mee gemodelleerd maar apart kwalitatief beoordeeld.

In het project-MER wordt enkel de geluidsimpact van het gehele project R4WO berekend (eventueel gedifferentieerd naar snelheidsregime). In het plan-MER moet echter ook de toestand met enkel de realisatie van knoop W9 beschouwd worden. Op basis van de vergelijking van de verkeerscijfers t.h.v. knoop W9 tussen beide scenario's zal beslist worden of een bijkomende geluidsmodellering noodzakelijk is. Dit is enkel het geval indien de verkeersintensiteiten met enkel knoop W9 *beduidend hoger* zouden liggen in de situatie met volledig project R4WO. Dit is onwaarschijnlijk omdat de realisatie van *alle* knopen normaliter tot een betere doorstroming en meer doorgaand verkeer zal leiden op de R4W, ook t.h.v. knoop W9. Sowieso zal de "worst case" situatie maatgevend zijn voor omvang van de voorgestelde milderende maatregelen (zie verder).

4.2.3.2 Beoordelingskader

Aangezien wegverkeersgeluid op planniveau de enige relevante geluidsbron is, wordt getoetst aan de zgn. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

⁵ De voertuigaantallen per dagdeel werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams wegennet.

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon- ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-
secundaire en lokale wegen	nieuwe woon- ontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die: - ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde - ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
	65	55		

In principe kan gediscussieerd worden of de R4 na grondige aanpassing een bestaande dan wel een nieuwe (primaire) weg is. Het toegepast significantiekader maakt echter geen onderscheid tussen bestaande en nieuwe wegen maar laat de "strengheid" van de beoordeling afhangen van het effect absoluut geluidsniveau.

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentie-toestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau t.h.v. de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe primaire wegen ligt;
- Positieve tussenscores worden eveneens afgezwakt indien het niveau zowel voor als na plan-realisatie boven de norm voor bestaande wegen ligt.

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden/Lnight na – Lden/Lnight voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
tussenscore		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 60 dB(A)	<= 60 dB(A)	+3	+2	+1	0	0	0	0
	> 60 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
60 – 70 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 70 dB(A)	<= 70 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	nvt
	> 70 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

(voor Lnight liggen de absolute geluidsniveaus 10 dB(A) lager)

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt om de noodzaak aan milderende maatregelen weer te geven. Milderende maatregelen worden voorgesteld volgens onderstaande volgorde:

1. Bronmaatregelen (vb. ander type wegdek, ...);
2. Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen, ...);
3. Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, ...) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen.

De effecten van het plan na mildering zullen opnieuw doorgerekend worden om hun effectiviteit na te gaan.

4.2.4 Discipline lucht

4.2.4.1 Luchtmodellering

I.k.v. het project-MER werd/wordt een luchtmodellering uitgevoerd van de referentietoestand en de toestand met volledige realisatie van project R4WO (al dan niet gedifferentieerd naar snelheidsregime). De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per etmaaldeel⁶, "free flow" snelheid, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit en AWW.

Deze twee situaties werden/worden doorgerekend in twee luchtmodellen, nl. IFDM Traffic en CAR Vlaanderen:

- IFDM-Traffic: Dit model werd in 2009-2010 door VITO ontwikkeld i.o.v. Departement LNE ter ondersteuning van de opmaak van milieueffectrapportages en het Vlaamse luchtkwaliteits-beleid, specifiek rekening houdend met verkeersemisies. Dit is een gebiedsdekkend model, dat zal toegepast worden op het volledig studiegebied. Dit model kan echter geen rekening houden met afscherming door bebouwing of andere elementen die een vrije luchtcirculatie belemmeren. Eind 2016 kwam een nieuwe, geactualiseerde versie v2 beschikbaar.

⁶ De voertuigaantallen per etmaal werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams wegennet.

- CAR Vlaanderen: Dit model werd in 2006 door TNO ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse Overheid. In 2010 is het model geactualiseerd en aangepast volgens de meest recente inzichten en in 2016 werden de achtergrondwaarden in het model geüpdatet. Dit model is specifiek ontwikkeld voor het bepalen van binnenstedelijke luchtkwaliteit in een stedelijke omgeving (*street canyon-niveau*), en zal – als aanvulling op IFDM Traffic – toegepast worden op de wegsegmenten binnen bebouwde kom die t.g.v. het project een aanzienlijke wijziging in verkeersintensiteit ondergaan.

Als referentiejaar voor de luchtmodellering wordt 2020 genomen, aangezien de verkeerscijfers uit het verkeersmodel ook op dit jaar betrekking hebben.

Voor dit plan-MER kunnen de resultaten van het project-MER eenvoudig overgenomen worden, resp.:

- Uitsnedes uit de immissiekaarten van beide scenario's in IFDM Traffic t.h.v. knoop W9;
- De in CAR Vlaanderen doorgerekende wegsegmenten die relevant zijn voor het plan-MER.

Voor het scenario met enkel de realisatie van knoop W9 zal, zoals bij de discipline geluid, op basis van de vergelijking met de verkeerscijfers van het scenario met volledig project R4WO beslist worden of de doorrekening van een bijkomend scenario wenselijk geacht wordt. Aangezien in CAR Vlaanderen elk wegsegment individueel doorgerekend wordt, kan dit eventueel wel het geval zijn voor segment A maar niet voor segment B (in IFDM Traffic gaat het altijd om een doorrekening van het volledig modelgebied).

4.2.4.2 Beoordelingskader

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand(en) worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen volgens Vlarem⁷:

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	25 (20 in 2020)	-

De effectbeoordeling van het plan gebeurt op basis van de immissiebijdrage (verschil geplande – referentietoestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het richtlijnenboek lucht (2012):

⁷ Voor PM_{2,5} zal getoetst worden aan de toekomstige, strengere norm van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm van de pollutant of toegelaten aantal overschrijdingen	Beoordeling	Milderende maatregel
X < +1%	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)	Geen milderende maatregel noodzakelijk
X > +1%	Beperkte bijdrage (-1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, tenzij de milieukwaliteitsnormen in de referentiesituatie reeds voor 80% ingenomen is (link met milieugebruiksruimte).
X > +3%	Belangrijke bijdrage (-2)	Milderende maatregelen moeten gezocht worden met zicht op implementatie op korte termijn.
X > +10%	Zeer belangrijke bijdrage (-3)	Milderende maatregelen zijn essentieel.

De significantiedrempels zijn dus 1, 3 en 10% van de norm. Voor NO₂ en PM₁₀ levert dit als grenswaarden resp. +/- 0,4, 1,2 en 4 µg/m³ op, voor PM_{2,5} zijn de grenswaarden resp. +/- 0,2, 0,6 en 2 µg/m³.

Negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen (zie tabel). Indien de milieugebruiksruimte in de referentiesituatie reeds voor meer dan 80% is ingenomen (voor NO₂ komt dit bijvoorbeeld overeen met 32 µg/m³), dan moet dus ook reeds bij een beperkte bijdrage (score -1) dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen. Qua mogelijke maatregelen komen o.a. (geluids)schermen en –bermen in aanmerking. Hoewel ze niet specifiek gericht zijn op luchteffecten, hebben ze ook hiervoor een milderend effect. De omvang van dit effect kan evenwel niet doorgerekend worden in IFDM Traffic of CAR Vlaanderen.

4.2.5 Overige disciplines

4.2.5.1 Ruimtelijke disciplines

De effectbeoordeling van de effectgroepen in de ruimtelijke disciplines gebeurt steeds kwalitatief, ondanks het feit dat deze beoordeling soms gebaseerd zal zijn op kwantitatieve informatie (b.v. oppervlakte-inname van bijkomende verharding, overstromingsgevoelig gebied, biotopen,...).

Volgende effectgroepen zullen behandeld worden:

Bodem en grondwater

- Impact op bodemprofiel en –structuur:
 - o Verstoring/vernietingen van bodemprofielen
 - o Risico op bodemverdichting (afhankelijk van textuur en vochtgehalte)
- Grondverzet:
 - o Volume en grondkenmerken uitgravingen en ophogingen
 - o Grondbalans (>> nood aan aan- of afvoer en tijdelijke opslag van grond)

- Impact op stabiliteit:
 - o risico op bodemzetting (afhankelijk van samendrukbaarheid en dikte grondlaag)
- Impact op grondwaterpeil en –stromingen:
 - o Impact verharding op voeding grondwatertafel
 - o Impact uitgravingen (tunnel/sleuf) op grondwaterstromingen
- Bodem- en grondwaterverontreinigingen:
 - o Verontreiniging door wegwater
 - o Mogelijke permanente effecten bemaling op nabije bestaande verontreinigingen

Oppervlaktewater

- Impact op oppervlaktewaterkwantiteit:
 - o Impact op afwateringsstructuur (grachtenstelsel)
 - o Impact verharding op infiltratie en buffering van hemelwater
 - o Impact op waterberging (overstromingsgevoelige gebieden)
- Impact op oppervlaktewaterkwaliteit:
 - o Verontreiniging door wegwater
 - o Impact op structuurkwaliteit waterlopen

Biodiversiteit

- Ecotoopwijziging:
 - o Inname van (waardevolle) vegetatie (cfr. BWK)
 - o Inname van leefgebied voor fauna
- Verstoring biotopen:
 - o via bodem of water (wijziging grondwatertafel > vernatting/verdroging)
 - o via lucht (eutrofiëring door stikstofdepositie)
- Versnippering en barrièrewerking:
 - o Versnippering van waardevolle natuurgebieden
 - o Barrièrewerking: impact op connectiviteit tussen natuurgebieden
- Verstoring fauna:
 - o Door verkeersgeluid
 - o Door licht (wegverlichting, koplampen)

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

- Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken:
 - o Wijziging landschappelijke structuur en samenhang (barrièrewerking)
 - o Impact op perceptieve kenmerken omgeving
- Impact op bouwkundig erfgoed:
 - o Inname/verstoring bouwkundig erfgoed (cfr. Inventaris Onroerend Erfgoed, al dan niet beschermd)
- Impact op archeologie:
 - o Mogelijke aantasting van archeologisch patrimonium door uitgravingen

Mens – ruimtelijke aspecten

- Wisselwerking met de ruimtelijke context:
 - o Functionele inpassing in omgeving
 - o Barrièrewerking/corridorvorming
 - o Functionele meerwaarde voor omgeving

- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit per functie (direct en indirect):
 - o Impact op bewoning
 - o Impact op landbouw (mede op basis van het LIS)
 - o Impact op bedrijvigheid
 - o Impact op andere functies (scouts,...)
- Ruimtebeleving:
 - o Visuele impact
 - o Lichteffecten (wegverlichting, koplampen)
 - o Impact op sociale beleving, veiligheid, privacy,...

4.2.5.2 Discipline mens – gezondheid

In deze discipline worden de resultaten van de geluids- en luchtmodellering gekoppeld aan demografische data. T.a.v. volksgezondheid is een negatief geluids- of lichteffect immers ernstiger naarmate er meer blootgesteld zijn. Het afgebakend studiegebied telt ca. 1750 inwoners, verdeeld over de statistische sectoren M03 Woestijnegoed-Molenhoek, M052 Houtjen en M080 Lieve-Noord.

Door het kruisen van de kaart van de statistische sectoren met de geluidscontourkaarten en de IFDM Traffic-kaarten kan bij benadering het aantal inwoners berekend worden per geluids- en lucht-immissieklasse in de referentietoestand en de geplande toestand(en).

Voor geluid kan op basis daarvan het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden ingeschat met volgende dosis-respons-formules:

- Hinder: $%A = 1,795 * 10^{-4} (L_{den} - 37)^3 + 2,110 * 10^{-2} (L_{den} - 37)^2 + 0,5353 (L_{den} - 37)$
- Ernstige hinder: $%HA = 9,868 * 10^{-4} (L_{den} - 42)^3 - 1,436 * 10^{-2} (L_{den} - 42)^2 + 0,5118 (L_{den} - 42)$
- Slaapstoring: $%SD = 13,8 - 0,85 L_{night} + 0,01670 L_{night}^2$
- Ernstige slaapstoring: $%HSD = 20,8 - 1,05 L_{night} + 0,01486 L_{night}^2$

Daarbij is het % gehinderden steeds de hoogste waarde en dus maatgevend voor de beoordeling van het geluidseffect op gezondheid. Voor lucht is het NO₂-jaargemiddelde de maatgevende parameter, omdat deze de hoogste kans op overschrijding van de gezondheidkundige advieswaarde (GAW, voor NO₂ gelijk aan de Vlaremnorm) en de grootste impact van lokaal verkeer vertoont. Derhalve worden volgende twee beoordelingscriteria gebruikt:

- Mate van wijziging van de gemiddelde NO₂-immissie per inwoner in het studiegebied in % van de GAW;
- Mate van wijziging van het % gehinderden door verkeersgeluid binnen het studiegebied.

Hier wordt onderstaand significantiekader op toegepast. Voor NO₂ is dit kader conform het nieuw richtlijnenboek Mens-gezondheid (2017), waarbij de effectscore afgezwakt, resp. versterkt wordt afhankelijk van het absoluut immissieniveau in de geplande toestand. Voor het % ernstig gehinderden bestaat geen significantiekader, maar werden klassegrenzen genomen die in een grootstedelijke context vrij goed overeenkomen met de klassegrenzen voor NO₂⁸.

⁸ In het kader van het lopend project-MER Oosterweelverbinding werd het gemiddeld NO₂-niveau per inwoner in 2020 en het % gehinderden berekend binnen de agglomeratie Antwerpen. In de referentietoestand bedroeg dit resp. 32,8 µg/m³ NO₂ en 25,4% gehinderden.

Wijziging t.o.v. Referentiesituatie gem NO2 immissie / % gehinderden	NO2 gem na <32 µg/m ³ %A na <25%	NO2 gem na 32-40 µg/m ³ %A na 25-50%	NO2 gem na >40 µg/m ³ %A na >50%
$x \leq -10\%$	+2	+3	+3
$-10\% < x \leq -3\%$	+1	+2	+3
$-3\% < x \leq -1\%$	0	+1	+2
$-1\% < x \leq 0\%$	0	0	+1
$0\% < x < +1\%$	0	0	-1
$+1\% < x \leq +3\%$	0	-1	-2
$+3\% < x \leq +10\%$	-1	-2	-3
$x > +10\%$	-2	-3	-3

4.3 Ruimtelijk Veiligheidsrapport

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn basis 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.

Met voorliggende startnota wordt verondersteld dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgesteld. Dit wordt bevestigd door het advies van de dienst VR dat als bijlage bij deze startnota terug te vinden is.

5 Bijlages

Kaartmateriaal (afzonderlijke bijlage)

Advies dienst Veiligheidsrapportage

DEPARTEMENT OMGEVING

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van 21/03/2018	uw kenmerk	ons kenmerk RVR-AV-0740	bijlagen /
vragen naar / e-mail Griet Goossens Griet.goossens@vlaanderen.be		telefoonnummer 02 553 27 21	datum 30/03/2018

Betreft: Advies over het Gewestelijk RUP "Ombouw R4WO tot primaire wegen – zone Wondelgem"
(op basis van de startnota)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ 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.

Het advies van de dienst VR heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in de startnota.

De dienst VR voert hieronder de toetsing uit. Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de startnota in het plangebied geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de startnota in het plangebied aandachtsgebieden gepland zijn, met name hoofdtransportwegen;
- volgens de gegevens van de dienst VR ^{Foot 1} ~~bladvjzer niet gedefinieerd.~~ het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone van volgende Seveso-inrichtingen, met name de lage drempel Seveso-inrichtingen Belgian Shell, Varo Energy Tankstorage, PVS Chemicals Belgium en Wiljo en de hoge drempel Seveso-inrichtingen CRI Catalyst Company Belgium, Buckman Laboratories en Taminco;
- de dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichting blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij dit bedrijf en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichting;

beslist de dienst VR dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.

De dienst VR vraagt evenwel om het aspect externe veiligheid (bovenstaande toetsing) op te nemen in het verdere verloop van het RUP.

Daarnaast wil de dienst VR aangeven dat transport van gevaarlijke stoffen geen onderdeel uitmaakt van dit advies. Indien dit aspect verder onderzocht wordt, dan is de dienst VR graag betrokken partij.

Met vriendelijke groeten,

Liesl Vanautgaerden
Projectmanager Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)