



R4- Knoop Wachtebeke

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Bijlage IIIa. Toelichtingsnota - tekst



**Vlaamse
overheid**



**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
2.	Situering GRUP in het geïntegreerde planproces	7
3.	Inleiding: doelstelling en situering.....	8
3.1	Aanleiding	8
3.2	Situering (Geografische situering).....	9
3.3	Historiek (Historische situering).....	9
4.	Doelstelling.....	11
5.	Planningscontext.....	15
5.1	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	15
5.1.1	Bindende bepalingen.....	15
5.1.2	Het richtinggevend gedeelte.....	15
5.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	15
5.3	GRUP Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west.....	16
6.	Bestaande ruimtelijke structuur	17
6.1	Bestaande juridische toestand	17
6.2	Bestaande feitelijke toestand	18
7.	Verantwoording van het planvoorstel en de planopties.....	21
8.	Specifieke beoordelingen en toetsen	29
8.1	Milieueffectrapportage - milieuverklaring	29
8.2	Veiligheidsrapportage	38
9.	Ruimtebegroting.....	39
10.	Stedenbouwkundige voorschriften	40
	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften.....	40
	Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften.....	50

1. Inleiding

Voorliggend document is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van deze codex. Voor de overige aspecten van de effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing, en titel IV, hoofdstuk IV, van het voormelde decreet voor de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De effectrapporten bevatten de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van deze codex al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in de effectrapporten.

In functie van het geïntegreerde planningsproces wordt een procesnota opgesteld die het volledige verloop van het planningsproces beschrijft. Het is een informatief en evolutief document dat in de loop van het planningsproces kan worden aangevuld.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat (de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening):

- een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan;
- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer en, in voorkomend geval, de normen, vermeld in artikel 4.2.4 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid; Dit is niet het geval in dit GRUP.
- een weergave van de juridische toestand;
- een weergave van de feitelijke ruimtelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan of de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van andere relevante beleidsplannen;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- de kwaliteitsbeoordeling en, in voorkomend geval, de verklaring, vermeld in artikel 4.2.11, § 7, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake

milieubeleid, en, in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van de volgende effectbeoordelingen waarbij aangegeven wordt hoe die geïntegreerd zijn in het plan:

- het planmilieueffectrapport;
 - de passende beoordeling; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - het ruimtelijk veiligheidsrapport; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - andere verplicht voorgeschreven of gemaakte effectenrapporten; Dit is niet het geval in dit GRUP.
- in voorkomend geval de monitoringsmaatregelen in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van deze codex, of een compensatie als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
 - in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt toegevoegd die aanleiding kan geven tot gebruikerscompensatie als vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen;
 - in voorkomend geval, een overzicht van de geheel of gedeeltelijk gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed, samen met de gegevens, vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met uitzondering van de aanduiding van de plaats van de aanplakking van het bericht over het openbaar onderzoek op het gegeorefereerde plan; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, het grondruilplan, vermeld in artikel 2.1.65 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, de inrichtingsnota, vermeld in artikel 4.2.1 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, een overzicht van de instrumenten waarover samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing genomen wordt door de bevoegde overheid om die aspecten te regelen of om de maatregelen of voorwaarden te bepalen die de bevoegde overheid op basis van het planningsproces, in het bijzonder de effectbeoordelingen, noodzakelijk acht voor de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan en die niet geregeld worden met toepassing van bovenstaande punten. Dit is niet het geval in dit GRUP.

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

De registers met betrekking tot planschade, planbaten, kapitaal- of gebruikersschadecompensatie hebben slechts een informatief karakter (Bijlage IV).

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt op een geïntegreerde manier gedurende het planproces. Deze toelichtingsnota bevat een eerste beoordeling van de milieueffecten in hoofdstuk 8. De volledige milieubeoordeling is opgenomen in bijlage V.

De RVR-toets is opgenomen als bijlage VI.

2. Situering GRUP in het geïntegreerde planproces

Voorliggend document is het GRUP R4 Knoop Wachtebeke.

Sinds de wijziging van de VCRO in 2017 worden de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en de milieubeoordeling geïntegreerd: het geïntegreerd planproces. In elke fase van het planproces wordt een procesnota opgemaakt waarin het doorlopen proces en de nog voorziene procesaanpak is weergegeven. De meest recente procesnota die hoort bij dit GRUP is procesnota 5.

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 overleg 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.

Info over het planningsproces en alle documenten vindt u bij:

Departement Omgeving

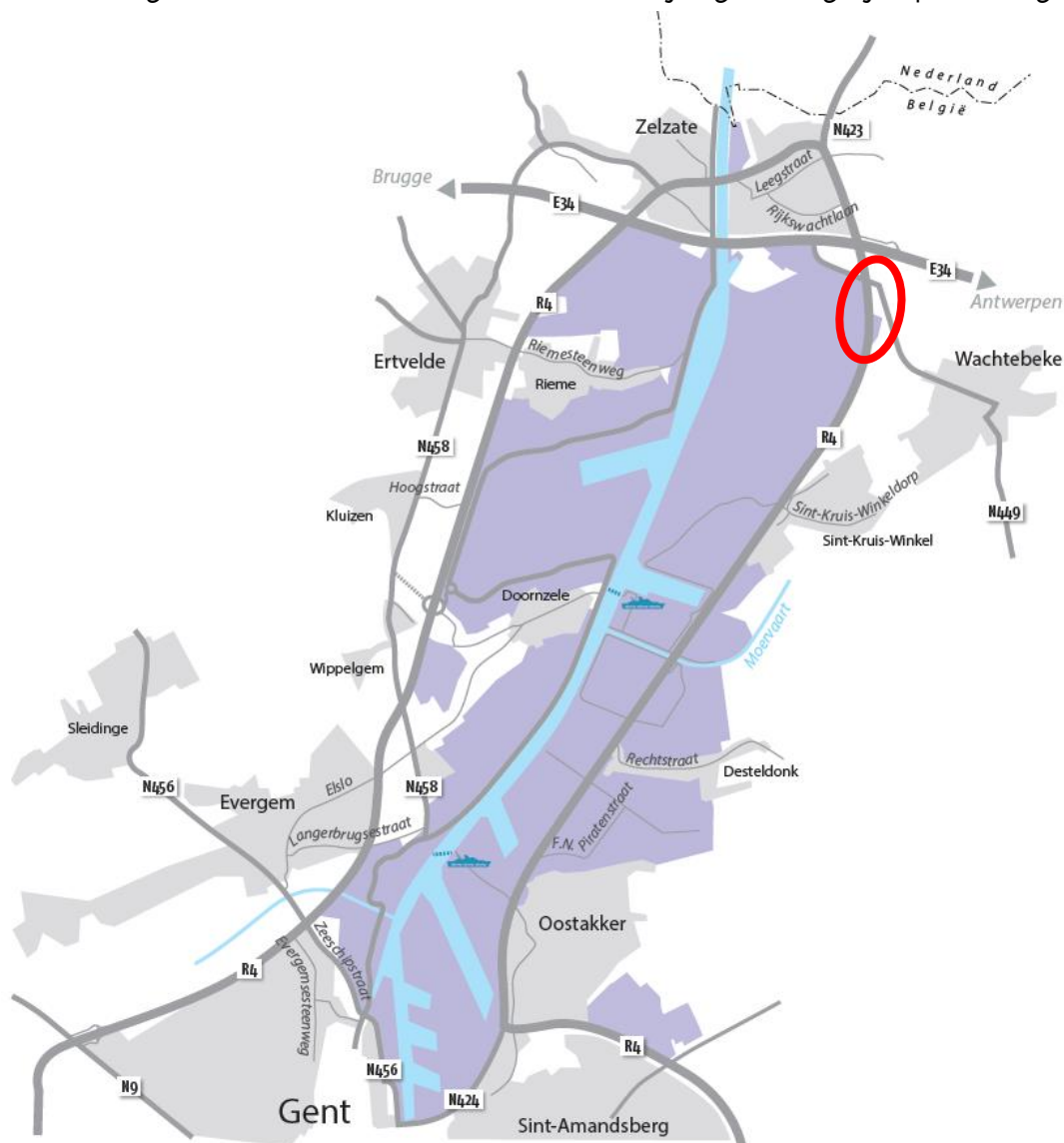
<https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan/GRUPs>

3. Inleiding: doelstelling en situering

3.1 Aanleiding

Met het project “Ombouwen R4 West en Oost 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 het projectgebied al een GRUP¹ opgemaakt. Recent studiewerk heeft uitgewezen dat – rekening houdend met huidige richtlijnen, regels en gekende ontwikkelingen – voor de zone N49 – Arcelor, er afwijkingen nodig zijn op dit vroegere GRUP.



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.

Figuur 1: Situering plangebied

3.2 Situering (Geografische situering)

Kaart 0 – Situering plangebied

Kaart 1 – Bestaande feitelijke toestand : luchtfoto met aanduidingen



Figuur 2: situering plangebied Wachtebeke

3.3 Historiek (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 ontwerpdracht 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 Arcelor – N49 valt binnen dit GRUP.

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.

4. Doelstelling

De doelstelling voor de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is de inrichting van de R4 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 én dit conform de doelstellingen geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor primaire wegen I en II. Concreet gaat het in voorliggend plan om de zone Wachtebeke (O3 – O4 - O4bis).

Het project R4WO ligt aan de basis voor huidig plan. De aanleiding voor de definiëring van het project R4WO waren:

- Ombouwen van de N423/R4 Oost vanaf de Nederlandse grens tot A11/N49 tot primaire weg I en ten zuiden van de A11/N49 tot primaire weg II 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 Oost;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Kanaaldorpen;
- Realisatie van een BFF-hoofdroute langs de R4 Oost vanaf de Cosmos tot de Langerbruggestraat en verknoping van deze routes met het onderliggende (bovenlokale) fietsnetwerk.

Bij uitwerking van het project werden bijkomend volgende doelstellingen voor het globale project R4WO 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 zone Wachtebeke gaat het specifiek om volgende doelstellingen:

- De doorstroming op de A11/E34/N49 maximaal garanderen;
- Er moet een vlotte uitwisseling zijn tussen de A11/E34/N49 en het deel van de R4 Oost ten noorden ervan, en dit zowel richting Brugge als richting Antwerpen (cf modeldoorrekeningen, waaruit blijkt dat de intensiteiten op de verbinding Nederland – Brugge vergelijkbaar zijn met de intensiteiten op de verbinding Nederland – Antwerpen);
- De ontsluiting van het primaire II gedeelte van de R4 Oost gebeurt via de primaire weg I (hiërarchie respecteren, weerstand opbouwen) (cf. wegencategorisering);
- Het verkeer van/naar Zelzate mag niet gemengd worden met havenverkeer (cf. Raamplan) → bij voorkeur gescheiden systemen (ontsluiting woongebieden versus ontsluiting industrie- en havengebied);
- Een duidelijke ontsluiting voor Zelzate, die sluipverkeer ontmoedigt (cf mobiliteitsplan);
- Het niet onnodig bemoeilijken van herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar de haven via de R4 Oost.

Aanvullend werden nog een aantal doelstellingen geformuleerd, die eveneens op macroniveau werden goedgekeurd:

- Garanderen van vlotte fietsverbindingen langs, maar vooral over de R4 Oost;
- Geen of minimale conflicten met natuur- en bosgebieden;
- Geen conflict met een toekomstige doortrekking van spoorlijn L204;
- Inpasbaarheid vrachtwagenparking (ifv problematiek langs de R4 Oost thv de Rijkswachtlaan).

In het RSV is de R4 Oost van A11/N49 tot A14/E17 als primaire weg type II geselecteerd. Primaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het “verzamenen op Vlaams niveau” en als nevenfunctie “verbinden op Vlaams niveau”. Ze verzorgen de ontsluiting vanuit de zeehaven naar de primaire wegen type I en de hoofdwegen.

Wat de zone Wachtebeke (O3-O4bis) betreft, zijn eisen inzake het garanderen van de juiste doorstroming essentieel. Daarbij dient echter een evenwicht gevonden met de rol als ontsluitende weg. Het verschuiven van de aansluiting van de N449 heeft voornamelijk als doel de doorstroming te garanderen. Onderzoek in de “startnota mobiliteit microniveau O1-O2-O3-O4” heeft aangetoond dat de doorstroming niet gegarandeerd kan worden indien de aantakking behouden blijft ter hoogte van de knoop O4 én indien ook rekening wordt gehouden met de andere randvoorwaarden uit de omgeving, nl geplande spoorlijn L204. Het behoud van de rotonde Cosmos op de R4 Oost, zorgt dan weer voor het evenwicht met de ontsluitende rol van de R4 Oost.

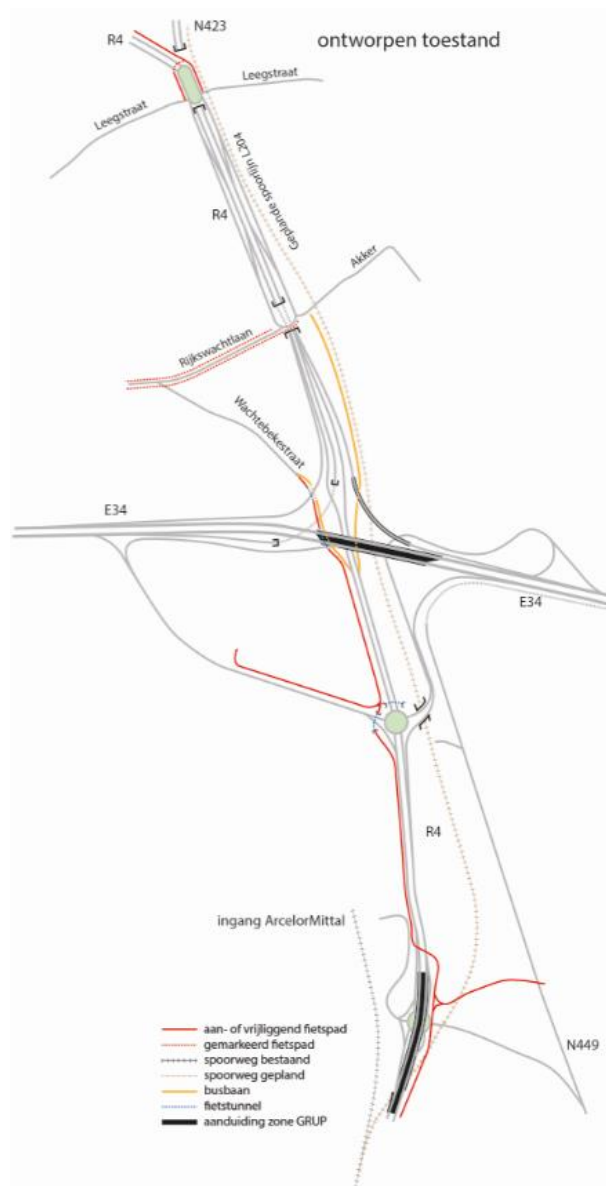
De figuur heeft voor de volledige zone grens NL – Arcelor Mittal weer hoe de bestaande infrastructuur omgebouwd zal worden.

Ter hoogte van de kruispunten Leegstraat – Kanaalstraat en Rijkswachtlaan – Akker worden onderdoorgangen voorzien van de R4 onder de lokale wegenis. Verkeer van en naar Zelzate krijgt tussen beide onderdoorgangen in, op- en afritten. Op maaiveldpeil wordt een langgerekte ovonde voorzien die de lokale wegenis Kanaalstraat, Leegstraat, Akker en Rijkswachtlaan met elkaar verbindt.

Voor verkeer van Brugge/R4 West naar NL is een nieuwe onderdoorgang (tunnel met beperkte lengte) onder de N49/E34 en R4 Oost voorzien. Verkeer van NL naar Antwerpen zal conform de bestaande toestand een bypass hebben aan de Cosmos met een aangepaste oprit naar de N49 toe.

De bestaande afrit van Brugge / R4 West naar de R4 Oost Haven, blijft behouden. Er wordt wel een nieuwe oprit voorzien voor verkeer van de R4 Oost Haven naar Antwerpen met bypass ter hoogte van de bestaande rotonde. De nieuwe oprit vanuit de R4 Oost Haven naar Antwerpen valt buiten de reservatiestrook en ligt mede aan de basis van huidig planvoornemen.

De bestaande afrit komende van Antwerpen naar de R4 Oost Haven en oprit van de R4 Oost Haven naar Brugge, worden gedeeltelijk verlegd. Dit in functie van afstemming op de geplande spoorlijn L204.



Teneinde de rotonde Cosmos verder te ontlasten, is voorzien om de N449 te verleggen en aan te laten sluiten op de geplande knoop aan Arcelor – Mittal. De verlegging van de N449 valt ook deels buiten de reservatiestrook én de aantakking van deze weg op de geplande knoop ter hoogte van Arcelor – Mittal vormt een afwijking op het geldende GRUP. Ook deze ingrepen vormen mede de basis voor huidig plan.

Voor de ligging van deze weg worden nog verschillende alternatieven meegenomen (cfr figuur). Omdat voorliggend plan een visie op lange termijn vastlegt, worden de drie alternatieven met het grafisch plan mogelijk gemaakt.



Figuur 3: Conceptschets voorkeursconcept knoop O4bis Arcelor-Mittal met aanduiding van de mogelijke alternatieven voor de verlegde N449.

Ter hoogte van Arcelor-Mittal zal de R4 Oost op hoogte worden aangelegd. Op die manier kan de geplande spoorweg hier zonder overweg kruisen onder de R4. Van deze ophoging wordt ook gebruik gemaakt om een rotonde onder de R4 aan te leggen. Op deze rotonde zullen niet enkel de op- en afritten van de R4 aansluiten maar ook de N449 en de ontsluitingsweg naar Arcelor-Mittal. De bestaande lichten verdwijnen hier en worden vervangen door een R4 op hoogte en een onderliggende rotonde met op- en afritten. Enkel verkeer voor Arcelor-Mittal en voor Wachtebeke zal dus de rotonde op deze plaats gebruiken. Doorgaand verkeer op de R4 rijdt hierboven ongehinderd door.

Op vlak van fietsinfrastructuur wordt- conform een duurzame mobiliteit - ingezet op een zeer vlotte verbinding tussen Gent, Wachtebeke en Zelzate. Hiervoor worden fietssnelwegen aangelegd langsheen de R4 Oost maar evengoed richting Wachtebeke waar aangetakt wordt op de geplande fietssnelweg op de oude spoorwegbedding. Deze fietssnelweg wordt zo gerealiseerd dat er geen oversteken zijn met de R4, noch met de verlegde N449. Hiertoe worden fietskokers/fietsonderdoorgangen voorzien.

De landschappelijke en ruimtelijke inpassing van bovenvermelde infrastructurele ingrepen maakt integraal deel uit van voorliggend plan en worden ook in het grafisch plan opgenomen.

De feitelijke boscompensatie (heraanplant van te rooien bomen) is een wettelijke verplichting die aan bod komt bij de concrete omgevingsvergunningsaanvraag. Dit wordt in huidig gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet mee onderzocht. Binnen het referentie-ontwerp wordt voldoende ruimte voorzien voor de feitelijke boscompensatie. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar nog niet beboste delen van het planologische bosgebied aansluitend aan het huidige Kloosterbos. Daarbij zal wel rekening gehouden worden met de geplande spoorlijn zodat nu geen bomen worden aangeplant die mogelijks later terug geroid moeten worden.

Omdat echter met voorliggend plan een oppervlakte aan bosbestemmingen verdwijnen, is er na overleg met de betrokken partners, wel voor gekozen om in een bijkomende bosbestemming te voorzien. Dit aansluitend bij de bosstructuur van het Kloosterbos zodat deze bijkomende bospercelen op termijn deel kunnen uitmaken van de gewenste ruimtelijk samenhangende bosstructuur voor het Kloosterbos.

Aan huidig plan wordt geen onteigeningsplan gekoppeld. De grondverwervingsplannen zullen opgemaakt worden in het kader van de verdere uitwerking van het globale project.

5. Planningscontext

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en kadert binnen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In de planningscontext hieronder wordt daarom ingegaan op beide documenten. Voor een overzicht van de relevante elementen uit lokale structuurplannen en beleidsplannen wordt verwezen naar de scopingnota. Bijkomend wordt hieronder ook ingegaan op het gewestelijk RUP Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west.

5.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

5.1.1 Bindende bepalingen²

In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de R4-west (vanaf B402 (Gent) tot de A11/N49 ter hoogte van Zelzate) en de N423 (tussen Nederlandse grens en N49/A11) als primaire weg I en de R4 Oost (van A14/E17 tot de A11/N49) als primaire weg II geselecteerd.

5.1.2 Het richtinggevend gedeelte

De primaire wegen hebben een belangrijke functie van gewestelijk belang en worden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd. De R4-oost (van de aansluiting 16 op de A10 ter hoogte van Merelbeke tot A14/E17) en de te ontwerpen tunnelverbinding tussen de R4-oost en R4-west worden geselecteerd als primaire wegen II. Primaire wegen 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. Primaire wegen II hebben als hoofdfunctie het “verzamelen op Vlaams niveau” en als nevenfunctie “verbinden op Vlaams niveau”. Ze verzorgen de ontsluiting vanuit de zeehaven naar de primaire wegen I en de hoofdwegen.

Inzake goederenvervoer per spoor is het zeehavengebied Gent via het vormingsstation Gent-Zeehaven en Merelbeke aangesloten op de geselecteerde hoofdspoorlijnen voor goederenverkeer in Vlaanderen. Voor het goederenvervoer wordt geopteerd om de spoorlijn op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen door te trekken naar Zeeuws-Vlaanderen.

5.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en het verminderen van geluidsoverlast, klimaatadaptatie, en logistieke en energie-efficiëntie. Het Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ook naar een beperking van het ruimtebeslag. Dit kan door, waar mogelijk, het wegnemen van de bestaande verharding, een beperking van de ruimte inname, de optimalisering en het hergebruik van het bestaande ruimtebeslag en het compenseren van verharding door wegnemen van verharding op andere locaties.

² Besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft.

5.3 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.

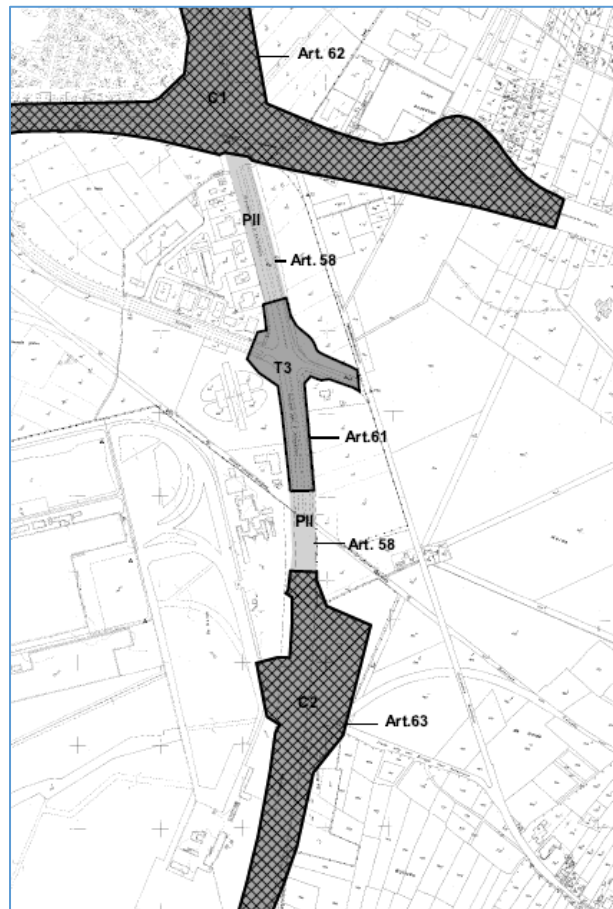
Het plangebied zone Wachtebeke is getroffen door dit GRUP.

De knooppunten O2 en O3 zijn gelegen in Artikel 62: Zone voor verkeerswisselaar tussen hoofdweg en primaire weg II. Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de verkeerswisselaar van de R4 Oost als primaire weg I ten noorden en de R4 Oost als primaire weg II ten zuiden met de hoofdweg A11/N49 en voor het knooppunt Rijkswachtlaan – Akker evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.

Het knooppunt O4 'rotonde Cosmos' is gelegen in Artikel 61: zone voor knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II. Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de knooppunten type 3 (rotonde) op de R4 Oost als primaire weg II evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.

Het niet verordenend gedeelte stelt dat dit gebied de noodzakelijke ruimte omvat voor de inrichting van het knooppunt Gebroeders Naudtslaan (N449) als type 3 op respectievelijk N423 als primaire weg I en R4 Oost als primaire weg type II tussen de A11/N49 en de R4 Oost Eisenhowerlaan.

Het knooppunt O4bis 'Arcelor-Mittal' is gelegen in Artikel 63: Zone voor toegangscomplex op primaire weg II. Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van het toegangscomplex aan de Arcelor-Mittalsite op de R4 Oost als primaire weg II evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.



Figuur 4 Uittreksel GRUP Zeehavengebied Gent – inrichting R4 Oost en West – Grafisch plan R4 Oost (bron: www2.vlaanderen.be).

6. Bestaande ruimtelijke structuur

6.1 Bestaande juridische toestand

Kaart 2. – Bestaande juridische toestand : gewestplan, gewestplanwijzigingen en gewestelijke RUP's

Kaart 3. – Bestaande juridische toestand : anderen plannen

Onderstaande tabel is een weergave van de bestaande juridische toestand van het plangebied en eveneens aangrenzend.

Tabel – bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse kanaalzone (KB 14/09/1977). Gewestplanwijziging van 09/12/1997 Gewestplanwijziging van 28/10/1998 Gewestplanwijziging van 26/01/2001. GRUP Afbakening Zeehaven Gent – Inrichting R4 West en Oost dd 14/07/2005 GRUP Afbakening Zeehavengebied Gent fase 2 dd 19/07/2012 (naastliggend – zone Arcelor)
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	PRUP 'reconversie verblijfsrecreatie'- 1c Wachtebeke (beslissing provincieraad 18/11/2015)
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde dorpsgezichten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Geen
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Geen

Plan	Naam
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Geen
Onbevaarbare waterlopen	(O1310b – niet geklasseerd) – via herinschaling wel vraag tot klassering

6.2 Bestaande feitelijke toestand

De R4 oost vormt de grens en tegelijk een barrière tussen het Zeehavengebied en het open ruimtegebied. Ten noorden van het plangebied vormt de E34 een tweede, oost-west-gerichte barrière, die het plangebied scheidt van de kern van Zelzate en het open ruimtegebied ten oosten daarvan. Ten oosten en zuidoosten van het Kloosterbos bevindt zich de kern van Wachtebeke, die noordwaarts doorloopt in het woonlint Langelede, tot voorbij de E34.

De ruimtelijke functies in de omgeving zijn op hoofdlijnen:

- Ten westen en ZW (overzijde R4) het zeehavengebied van Gent (met in het bijzonder de staalfabriek Arcelor Mittal en kantoorgebouw OCAS nv)
- Ten NW (overzijde E34) de woonkern van Zelzate
- Ten noorden (overzijde E34) landbouwgebied en een kleine KMO-zone
- Ten oosten het Kloosterbos en een klein landbouwgebied met hotel JFK aan rotonde Cosmos
- Ten zuiden landbouwgebied met ten oosten daarvan de woonkern van Wachtebeke

Binnen het plangebied zelf komen volgende ruimtelijke functies voor:

- Bestaande weginfrastructuur van de R4, de E34 en de N449
- Delen van het Kloosterbos
- Landbouwpercelen ten noorden van het hotel
- Een Fluxys-station aan de Gebroeders Naudtslaan, net ten zuiden van de E34

Er komen geen woningen voor binnen het plangebied.

Zowel het landbouwgebied ten noorden (“Poldergebied van Wachtebeke-Moerbeke”) als ten zuiden (“Landbouwgebied tussen Wachtebeke en de R4”) behoren tot HAG (herbevestigd agrarisch gebied).

Het Kloosterbos is een bos dat vanaf eind 18^{de} eeuw werd aangeplant als productienaaldbos; daarvoor was dit eeuwenlang een heidegebied. De ecologische waarde van dit bos was eerder beperkt door haar functie als productiebos en de dominantie van de exotische boomsoort Corsicaanse den (84% van het totaal bomenbestand in 2005, de overige 16% bestond uit grove den). In 2005 kwam het bos in het bezit van de provincie Oost-Vlaanderen, die de systematische

houtproductie stopzette en het bos wil omvormen tot een ecologische waardevoller bos met streek-eigen soorten. Daartoe werd in 2006 het bosbeheersplan opgesteld.

De in dit plan vastgelegde beheersdoelstellingen m.b.t. de ecologische functie zijn:

- Omvorming van het homogeen dennenbestand naar structureel berken-eikenbos, door sterke uitdunning van het dennenbestand en inplanten van verjongingskernen met zomereik
- Creatie van (cirkelvormige) open plekken (5 à 15% van de oppervlakte) i.f.v. heideherstel
- Creatie van geleidelijke bosovergangen (bosranden) met heidevegetatie langs de randen, de spoorweg (L77) en het fietspad

Het plangebied is gelegen op het grensgebied van twee contrasterende landschapstypes:

- Ten westen het Zeehavengebied van Gent, met de staalfabriek van Arcelor Mittal als de meest structuur- en beeldbepalende entiteit;
- Ten oosten het open ruimtegebied dat deel uitmaakt van de zgn. Stuifzandrug van Maldegem-Stekene, en in deze zone grotendeels bebost is (Kloosterbos).

Doorheen het zuidelijk deel van het plangebied loopt het tracé van de voormalige spoorlijn naar de suikerfabriek van Moerbeke. Ter hoogte van het plan, aan de westzijde van de R4, loopt goederenspoorlijn L204, die op heden eindigt aan Arcelor Mittal. Een aftakking van deze lijn richting Moerbeke (meer bepaald naar de vroegere suikerfabriek, deel van de oude lijn 77 Zelzate-Sint-Gillis-Waas) is nog aanwezig en kruist de R4 gelijkvloers t.h.v. de geplande knoop O4bis, maar wordt sinds de sluiting van de suikerfabriek (in 2007) niet meer gebruikt. Op het tracé doorheen het Kloosterbos zijn inmiddels de sporen verwijderd in functie van de geplande aanleg van een fietssnelweg op dit tracé.

Het plangebied ligt geheel binnen de polder “Moervaart en Zuidlede” (waarvan de R4 de westgrens vormt). Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Schelde, het bekken van de Gentse kanalen en het deelbekken “Moervaart” (03-06). Binnen het plangebied komen geen waterlopen voor. Binnen de 500m van het plangebied, meer bepaald t.h.v. de oostelijke zone die als bos bestemd wordt, komen twee geklasseerde waterlopen voor: Langelede (cat. 2) ten oosten en de Meirens (cat. 3) ten noorden.

Inzake wegverkeer ligt het plangebied t.h.v. een belangrijk knooppunt binnen het wegennetwerk. Het complex van knopen O3, O4 en O4bis is een uitwisselingspunt tussen:

- De E34 (hoofdweg)
- De R40 ten noorden van de E34 (primaire weg type I, op Nederlands grondgebied doorlopend in de Traktaatweg naar de Westerscheldetunnel en de haven van Terneuzen)
- De R40 ten zuiden van de E34 (primaire weg type II), die de oostelijke ontsluitingsweg voor het zeehavengebied van Gent en de omliggende woonkernen vormt, en de facto ook de verbindingsweg tussen de E34 ten noorden en de E17 ten zuiden
- De N449 Wachtendonk (secundaire weg type II), die de R4 verbindt met Wachtebeke-centrum (en verder naar Zaffelare, Zeveneken, Beervelde en de E17)
- De doortocht van de R4 door Zelzate (lokale weg), die aan de westzijde van Zelzate aansluit op de E34 en de R4W

In beperkte mate is knoop O4 ook een knooppunt van openbaar vervoer:

- buslijnen 49 en 73 verbinden Zelzate en Wachtebeke via de Rijkswachtlaan, knoop O2, de R4, knoop O4 (rotonde Cosmos) en de N449 (Walderdonk);
- buslijn 55s verbindt Zelzate met Gent via de Rijkswachtlaan, knoop O2 en de R4.

Ter hoogte van het plangebied passeren twee functionele fietsroutes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF): een route die Zelzate met Wachtebeke verbindt (grotendeels via de N449), en een route die daarvan aftakt en langs de E34 naar Langelede loopt.

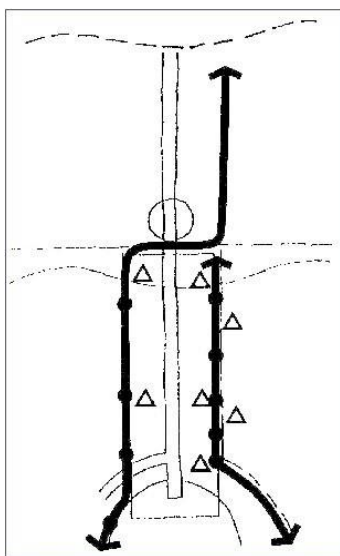
Van net ten noorden van de E34 tot aan de toegang van Arcelor is er een vrijliggend fietspad langs de westzijde van de R4. T.h.v. knoop O4 takt een fietspad af dat in fietstunnel onder de R4 doorgaat net ten noorden van de rotonde en voorloopt langs de N449 (aanliggende fietsstroken). Ten zuiden van de toegang van Arcelor heeft de R4 aanliggende fietspaden die enkel door de pechstrook gescheiden zijn van de rijweg. De provincie Oost-Vlaanderen plant op korte termijn de omvorming van de oude spoorlijn L77 Zelzate – Sint-Gillis-Waas tot fietsnelweg.

7. Verantwoording van het planvoorstel en de planopties

Met voorliggend plan wordt tegemoet gekomen aan de doelstellingen zoals geformuleerd in hoofdstuk 4. Hierbij werd aangegeven dat de visie op 1 concrete knoop het huidige functioneren van de R4 op die plek kan hypothekeren.

Dit wijzigt echter de globale principes en visie op het functioneren van de R4, zoals ook opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west' (BVR 15 juli 2005) niet. Hieronder worden de belangrijke visie-elementen herhaald:

Opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving



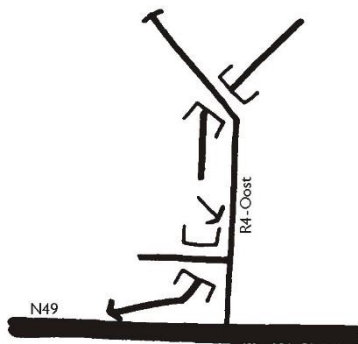
De twee armen van de R4 functioneren als de ontsluiting voor de zeehaven, vangen het doorgaand verkeer op en scheiden het bedrijvenverkeer van het woonverkeer. De R4 vormt het verzorgde contactvlak tussen het zeehavengebied, het buitengebied en het stedelijk gebied. Ze worden opgewaardeerd door een veilige en overzichtelijke herinrichting van de weg en zijn knooppunten en het versterken van de zichtbakens op de knooppunten (graansilo's, zwevende ovale rotondes, windmolens, markante bedrijfsgebouwen, ...). Zichten op de open ruimte worden behouden en landschappelijk ondersteund; randen van dorpen worden met kwaliteitsvolle afschermingen afgewerkt. De verdere uitwerking van beide R4's is in het "raamplan Gent zeehaven R4 west en oost" gebeurd.

De R4-west vangt het doorgaande verkeer op en krijgt hiervoor een beperkt aantal ongelijkgrondse knooppunten. Lokale verbindingen tussen dorpen worden gelijkgronds over een ingesleufde R4-west gelegd. R4-oost wordt ontlast van het doorgaande verkeer uit de Westerschelde-oeververbinding en fungeert als een verdeelweg voor de haven.

Dit wordt ondersteund door remmende rotondes aan de beide uiteinden en een systeem van ongelijkgrondse knooppunten, aangevuld met enkele parallelwegen die de naastgelegen bedrijventerreinen ontsluiten. Op iets langere termijn zal de zuidelijk gelegen Siffertunnelverbinding een vlotte en veilige oost-westverbinding tussen beide R4-armen garanderen.

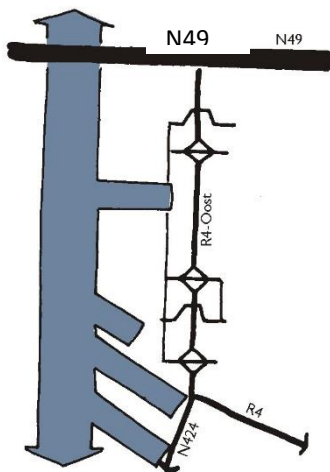
Concreet voor R4- Oost werden volgende krachtlijnen vooropgesteld die nog steeds gelden en waar nodig geactualiseerd worden op basis van voorliggende plan:

Tunnels leiden Traktaatweg af richting R4-west



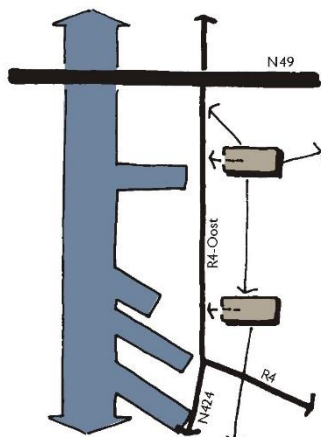
Om te verhinderen dat men van Traktaatweg ongehinderd door rijdt richting R4-oost en deze daardoor de rol van verbindingsweg krijgt, moet de Traktaatweg worden afgeleid naar de R4-west. Wie toch naar het zuidelijke deel van de R4-oost wil zal daar bewust voor moeten kiezen en langs twee rotondes zijn weg moeten vervolgen.

Economisch verkeer verzamelen via laterale wegen, Hollandse complexen en bruggen



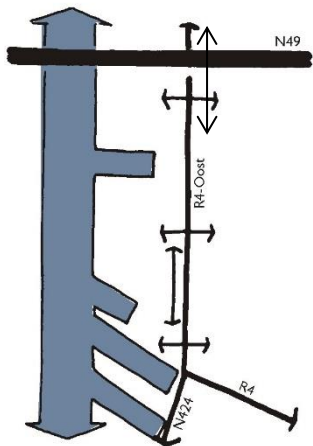
Waar op de R4-oost wegen toekomen die verkeer verzamelen, worden Hollandse complexen aangelegd over de R4. Deze complexen hebben het voordeel dat zij relatief goedkoop zijn en weinig ruimte in beslag nemen. Door ze in de hoogte aan te leggen kan men eveneens zonder hinder de spoorlijn kruisen. Waar nodig verbinden bruggen oostelijk gelegen gebieden met de laterale weg.

Een apart systeem voor de woonkernen



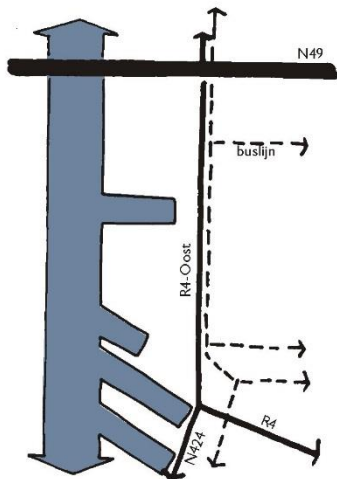
Om te vermijden dat de woonkernen te lijden hebben van economisch verkeer wordt een apart systeem ontwikkeld langs de bestaande wegen om de verschillende dorpen te ontsluiten. De kernen Wachtebeke en Oostakker zijn voor personenwagens aangesloten op R4-oost. Om sluikroutes te vermijden worden in de kernen filters ingebouwd. Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk worden via beperkte toegangen aangesloten. Sint-Kruis-Winkel via een parallelweg en Desteldonk via een aansluiting op de richting Gent-Zelzate.

Een apart systeem voor fietsers



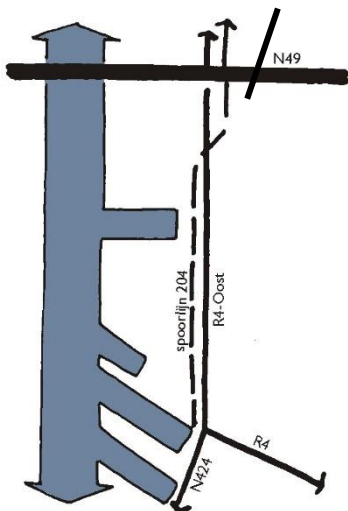
Fietsers beschikken over een apart systeem om de zeehaven te bereiken. Daar waar de toegangen tot kernen en gehuchten voor autoverkeer worden afgesloten zullen fietstunnels (met aandacht voor de sociale veiligheid) de R4-oost kruisen. Langs de parallelwegen zullen fietspaden het fietsverkeer verdelen. Het fietsnetwerk van de haven sluit aan op het provinciaal fietsnetwerk.

Een rol in de haven voor het openbaar vervoer



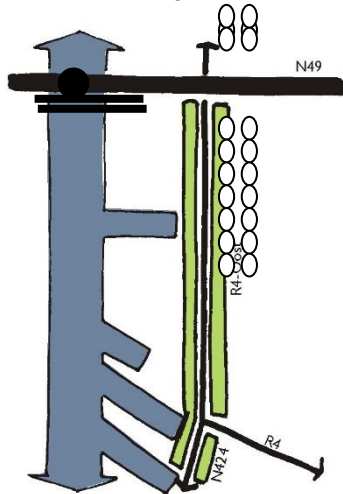
De bestaande buslijnen en de belbus worden niet fundamenteel gehinderd door de voorgestelde ingrepen. Mogelijk moeten hier en daar bushaltes worden verplaatst.

Het goederenspoor een belangrijke slagader



De verschillende ingrepen zullen het goederenvervoer per spoor niets in de weg leggen. Door bruggen over de spoorlijn te leggen kan de capaciteit van de lijn worden opgehoogd. Met voorliggend plan worden de lopende ontwikkelingen (project Rail Ghent Terneuzen dat kadert in het Connectef Europe Facility) niet onmogelijk gemaakt. Dit betreft onder meer het onderzoek naar het doortrekken van de spoorlijn L204 en de openstelling van de goederenlijnen voor personenvervoer via het spoor.

R4-oost/N424 de groene navelstreng van de rechteroever



Om R4-oost duidelijk van de A11/N49 en van R4-west te kunnen onderscheiden en om het ruimtelijk voorkomen van de haven te verbeteren worden langs de pechstrook en in de middenberm op regelmatige afstanden (om de 20m) bomen geplant. Deze bomenrij wordt niet enkel gemotiveerd vanuit esthetische redenen. Verkeerstechnisch biedt deze bomenrij volgende voordelen namelijk een lagere snelheid door een smallere horizon en een betere bescherming van de fietsers op de fietspaden.

Deze visie en krachtlijnen zijn vertaald in een technisch voorontwerp en waarbij niet alleen de wegentechnische aspecten zijn in aangegeven maar tevens de ruimte is aangeduid die nodig is voor de herinrichting van deze weg met alle bijbehorende aspecten als geluidsbermen, afwateringsgrachten, buffers, in te nemen delen.

Herinrichten van de knoop

De herinrichting van knoop O3-O4bis omvat:

- De huidige oprit naar Brugge en afrit vanuit Antwerpen worden afgekoppeld van de R4 (huidige knoop O3 wordt m.a.w. gesupprimeerd).
- Verkeer tussen E34 west (en R4 west) en R4 oost richting Nederland wordt gestimuleerd door de huidige lastige aansluitingen (Brugge > Nederland via rotonde Cosmos, Nederland > Brugge via linksaf aan knoop O3) te vervangen door rechtstreekse ongelijkvloerse verbindingen (viaduct over Wachtebekestraat richting Brugge, tunnel onder knoop richting Nederland).
- Oprit naar Brugge (vanuit zuiden) en afrit vanuit Antwerpen worden afgeleid naar een nieuwe verbindingsweg naar knoop O4 (rotonde Cosmos, met bypass voor verkeer vanuit zuiden en naar Zelzate/Nederland).
- Verkeer vanuit noorden richting Antwerpen blijft, zoals in de huidige situatie, verlopen via knoop O4 (bypass) en Industriepark Rosteyne, maar verkeer vanuit zuiden richting Antwerpen gaat van O4 (bypass) via de nieuwe verbindingsweg naar de E34.
- Knoop O4bis wordt omgevormd van een gelijkvloerse aansluiting van Arcelor Mittal tot een Hollands complex.
- Om knoop O4 te ontlasten wordt de aansluiting van de N449 (Walderdonk) op de R4 oost afgekoppeld van rotonde Cosmos en aangesloten op de nieuwe knoop O4bis, waarbij voor het nieuw gedeelte van de N449 het zuidelijk voorkeustracé wordt gevolgd.

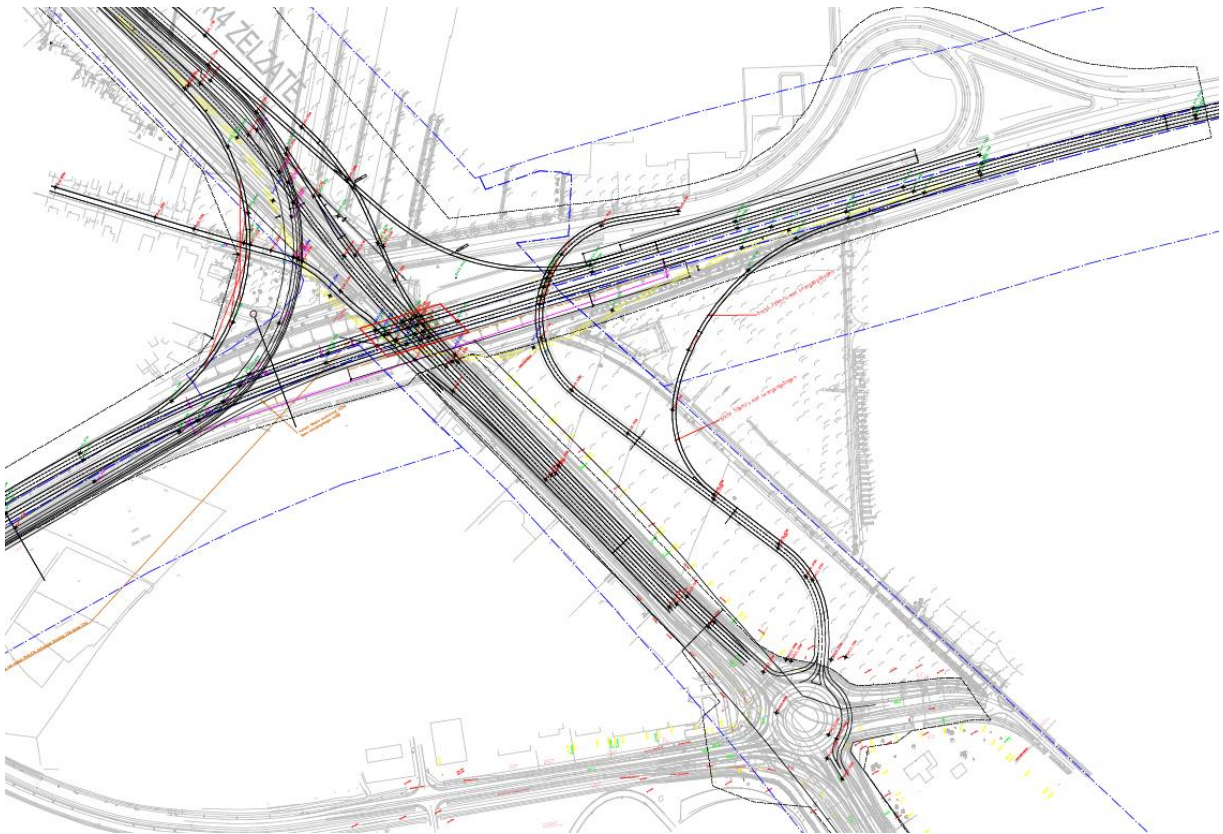
Aan de zuidzijde wordt de huidige gelijkvloerse toegang van Arcelor omgevormd tot een Hollands complex op maaiveld, waarbij de R4 naar het oosten wordt opgeschoven en op talud wordt aangelegd. Vanaf deze nieuwe knoop O4bis wordt een nieuwe weg voorzien naar de N449 (Walderdonk) aan de zuidrand van het Kloosterbos. De huidige N449 wordt afgekoppeld van knoop O4, maar de wegenis wordt (normaliter) behouden. De verlegde R4 en knoop O4 worden aangelegd

in een niet beboste strook, terwijl de nieuwe N449 het tracé volgt van een bestaande veldweg, die de (huidige) zuidgrens vormt van het Kloosterbos³.

De herinrichting van knoop O3-O4bis heeft volgende impact op de ontsluiting en bereikbaarheid van de omliggende woonkernen en functies:

- Wachtebeke: De aansluiting van Wachtebeke op de R4 via de N449 verschuift van knoop O4 naar O4bis. Functioneel verandert er niets, maar het traject richting Arcelor en Gent wordt wel korter (waardoor de (sluip)route vanaf Gent via Sint-Kruis-Winkel minder interessant wordt⁴) en richting E34, Nederland en Zelzate is het verschil in afstand marginaal.
- Arcelor Mittal: De aansluiting op de R4 wordt ongelijkvloers (Hollands complex) en daardoor vlotter en veiliger; het wegontwerp voorziet ook de nodige infrastructuur voor de uitzonderlijke transporten van Arcelor.
- Bedrijventerreinen Rosteyne en Kloosterbos: Deze behouden hun aansluiting via resp. de Z en N op- en afrit van de E34; Kloosterbos wordt afgekoppeld van knoop O3 maar aangesloten op knoop O4, waardoor er functioneel niets verandert.

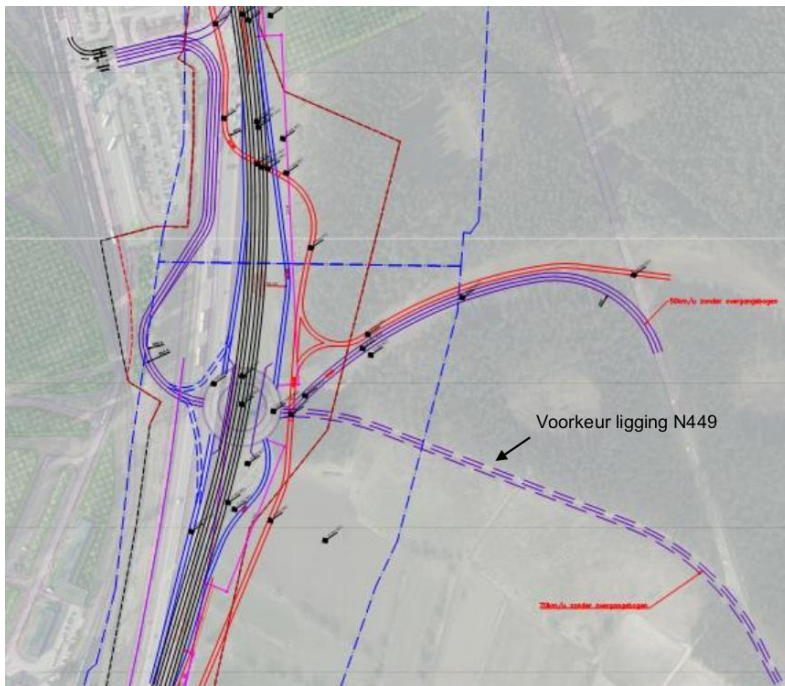
De ontsluiting van Zelzate wordt vooral beïnvloed door de herinrichting van knoop O1-O2.



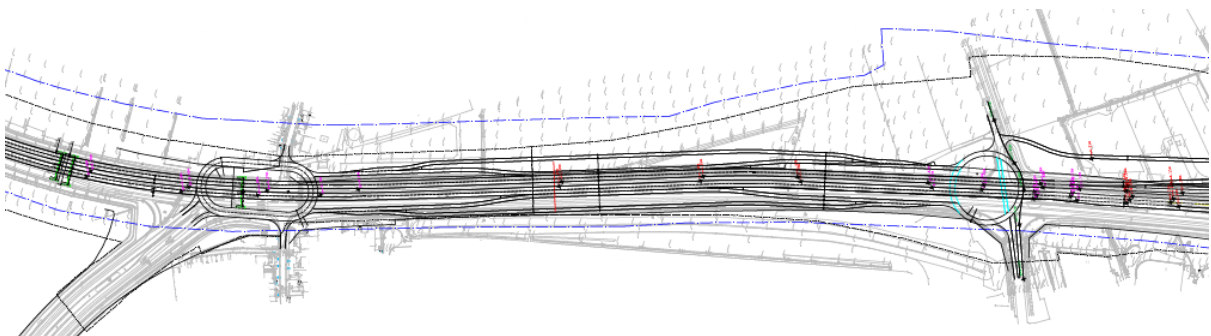
Figuur Grondplan herinrichting knoop O3-O4

³ Merk op dat (delen van) de bosvrije zones waar knoop O4bis en de nieuwe N449 worden voorzien tot recent wel bebost waren, maar vanaf 2005 werden ontbost i.k.v. de uitvoering van het bosbeheersplan..

⁴ I.k.v. het hele project R4WO wordt de huidige aansluiting op de R4 t.h.v. Sint-Kruis-Winkel gesupprimeerd (knoop O5bis), en vervangen door een nieuwe aansluiting ten zuiden van het dorp (knoop O5), die echter een minder vlotte route richting Wachtebeke biedt.



Figuur Grondplan herinrichting knoop O3-O4 (boven) en O4bis (onder; vóór doortrekking spoorlijn L204)



Figuur Grondplan herinrichting knoop O1-O2 (noord = links)

De herinrichting van knoop O3-O4bis zorgt op verschillende manieren voor een verhoging van de robuustheid van het verkeerssysteem:

- Door het ongelijkvloers maken van knooppunten O3 en O4bis (toegang Arcelor)
- Door de verbetering van de doorstroming op knoop O4 (rotonde Cosmos)

Ruimte voor het spoor

Het GRUP voorziet binnen de zone voor verkeersinfrastructuur ruimte voor de eventuele doortrekking van goederenspoorlijn L204. Mogelijks zou deze lijn op termijn ook gebruikt kunnen worden voor passagiersvervoer en mogelijke bijhorende haltehavens. Het plan voorziet hier geen infrastructuur (perrons, parking,...) voor, maar hypothekeert deze ook niet binnen de GRUP-contour .

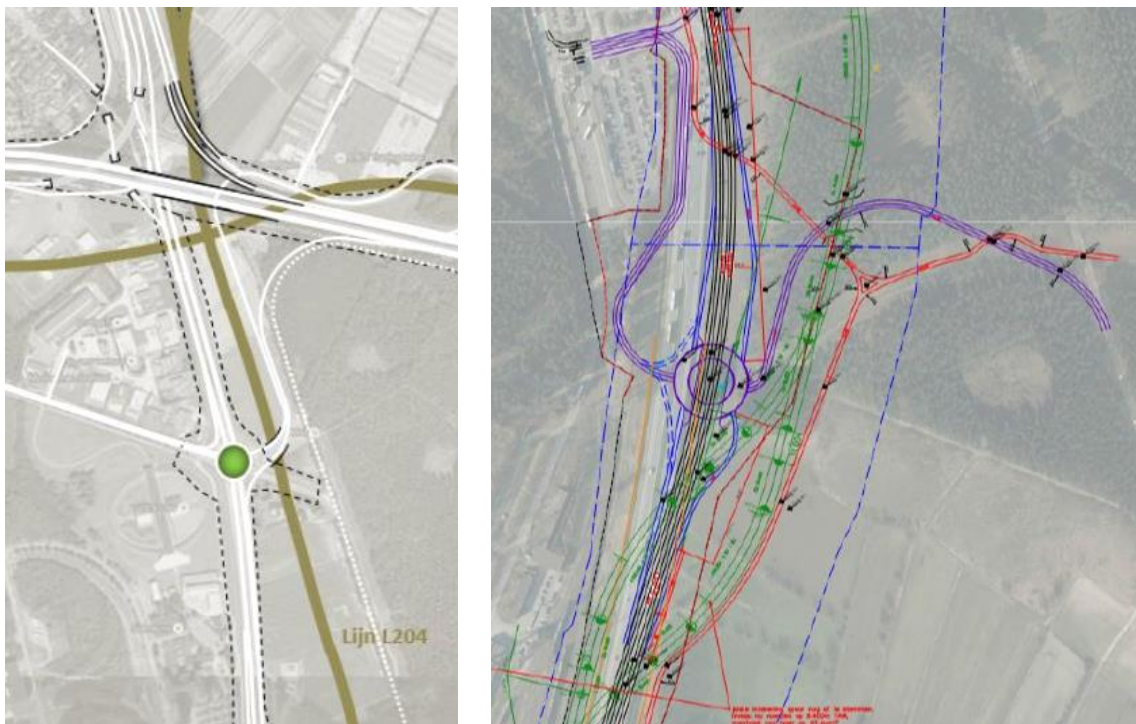
Infrabel heeft plannen om goederenspoorlijn L204, aan de westzijde van de R4, die momenteel stopt t.h.v. Arcelor, op termijn aan de oostzijde van de R4 door te trekken richting Nederland

(Axelse Vlakte). De realisatie van deze spoorlijn maakt dus geen deel uit van het project R4WO, maar het ontwerp van knopen O3, O4 en O4bis én de bestemmingen en voorschriften van het GRUP Wachtebeke houden rekening met deze mogelijke doortrekking.

De R4 wordt t.h.v. knoop O4bis verhoogd aangelegd. Dit gebeurt niet enkel om de aansluiting op Arcelor en de N449 (rotonde) eronder te kunnen aanleggen (half verdiept), maar laat ook toe om de toekomstige spoorlijn L204 eveneens onder de R4 te kunnen laten doorgaan. Ook de nieuwe op- en afritten vanaf rotonde O4 en de afrit vanaf de E34 richting Nederland worden op deze mogelijkheid voorzien.

Bij de realisatie van de spoorlijn zullen zowel de nieuwe N449 als de fietssnelweg moeten verplaatst worden om het spoor ongelijkvloers te kunnen kruisen. De GRUP-contour werd dusdanig afgebakend om deze aanpassingen – die geen deel uitmaken van het project R4WO – later planologisch mogelijk te maken.

Naast lijn L204 wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook een nieuwe goederenspoorlijn L77 parallel aan de E34 aangeduid, die lijn L204 ongelijkvloers zou kruisen t.h.v. knoop O3 (zie figuur links). Lijn L204 mag t.h.v. de kruising niet dieper dan +4,9m TAW liggen, zodat lijn L77 er onderdoor kan getrokken worden met een haalbaar lengteprofiel. Project R4WO houdt hier enkel rekening mee in de zin dat de afrit van de E34 vanaf Antwerpen voldoende hoog wordt gelegd zodat lijn L204 later op de vooropgestelde hoogte zou kunnen aangelegd worden.



Figuur Mogelijk tracé spoorlijn L204 (groen) t.h.v. knoop O3-O4 (links) en knoop O4bis (rechts)

Ruimte voor de fiets

De herinrichting van knoop O3-O4bis gaat gepaard met het realiseren van een fietssnelweg. Deze loopt naast de R4, aan de zijde waar deze het meest aangewezen is i.f.v. bewoning en andere functies: aan de westzijde t.h.v. Zelzate en Arcelor Mittal (omvorming bestaand fietspad tot fietssnelweg), aan de oostzijde t.h.v. Wachtebeke, Sint-Kruis-Winkel en verder zuidwaarts (nieuw). De fietssnelweg begint in Zelzate in het verlengde van de Wachtebekestraat, gaat samen met de bus via de bestaande onder-doorgang onder de R4 door, en gaat via een fietstunnel onder de R4

door t.h.v. knoop O4bis. Ten zuiden van de toegang van Arcelor vervangt de fietssnelweg de huidige aanliggende fietspaden langs de R4.

Het bestaand fietspad tussen de (toekomstige) fietssnelweg en Walderdonk met fietstunnel onder de R4 aan de noordzijde van rotonde Cosmos wordt geknipt t.h.v. de nieuwe weg naar de op- en afrit van de E34. Ook de bestaande fietsroute van Moerbeke naar Zelzate aan de zuidzijde van de E34 en de oostzijde van de R4, met gelijkvloerse oversteek van de R4 t.h.v. knoop O3, kan niet behouden blijven.

T.h.v. knoop O4bis sluit de fietssnelweg langs de R4 aan op de door de provincie geplande fietssnelweg op de oude spoorlijn L77 naar Moerbeke en Sint-Gillis-Waas.

Bos ter versterking van het Kloosterbos

Met voorliggend plan wordt bijkomend ook nog aan bijkomende bosbestemming gedaan. De aanpassing van het GRUP voor de knopen O3 en O4bis zorgt ervoor dat er bestemming bos planmatig zal verdwijnen (ca. 10,44 ha, waarvan 8,42 ha binnen de overdruk reservatiestrook gelegen is).

In overleg met de provincie werd bekeken of het verlies aan bosbestemming lokaal geheel of gedeeltelijk kon opgevangen worden. In het bijzonder werd gezocht naar gebieden die in of aansluitend bij het Kloosterbos zijn gelegen zodat deze gebieden op termijn deel kunnen uitmaken van de gewenste ruimtelijk samenhangende bosstructuur voor het Kloosterbos. Gebieden die vandaag reeds bebost of aangeplant zijn of die in de toekomst potenties hebben om bebost te worden, maar vandaag geen bestemming bosgebied hebben.

Hiervoor kwamen er twee gebieden in aanmerking:

- De voormalige zone voor verblijfsrecreatie die in het verleden door de provincie reeds herbestemd werd naar recreatiegebied. Deze zone van ca. 4 ha is in het PRUP aangeduid als een 'zone voor speelbos' en bestemd voor de realisatie van een speelbos/speelweide. Het terrein is op vandaag reeds grotendeels bebost. Deze zone zal via het huidig RUP bestemd worden als bosgebied.
- Een door de provincie reeds bebost agrarisch gebied in de noordoostelijke hoek van het Kloosterbos. Deze zone is vandaag gelegen in agrarisch gebied, buiten HAG. Via het huidig RUP zal deze zone bestemd worden als bosgebied.

De planologische herbestemming van bovenstaand agrarisch maar reeds bebost gebied heeft tot gevolg dat er aansluitend een agrarisch gebied volledig ingesloten wordt door bosgebied. Hierdoor heeft de landbouw op lange termijn beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. Om deze redenen wordt deze aansluitende zones ook herbestemd naar bosgebied. Momenteel is dit gebied nog in agrarisch gebruik. Na stopzetting van de landbouwactiviteiten kunnen de percelen die binnen dit gebied gelegen zijn bebost worden. Mogelijks kan een deel van de effectieve boscompensatie voor de R4 in deze zone gerealiseerd worden. Om dit mogelijk te maken wordt op deze percelen een voorkeurecht voor de provincie ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.

In totaal zal er op deze manier ca. 10 ha bos bestemd worden.

8. Specifieke beoordelingen en toetsen

8.1 Milieueffectrapportage - milieuverklaring

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van de VCRO. Voor de overige aspecten van de effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing, en titel IV, hoofdstuk IV, van het voormelde decreet voor de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De effectrapporten bevatten de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van de VCRO al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in de effectrapporten.

De milieueffectrapportage gebeurt geïntegreerd in de opmaak van het GRUP. Dat gebeurt in verschillende fases:

1. In de startnota die de Vlaamse Regering (BVR 04.05.2018) heeft goedgekeurd was een eerste aanzet tot milieueffectbeoordeling opgenomen.
2. Tijdens de raadpleging van de bevolking van 29/05/2018 tot en met 27/07/2018 werden opmerkingen geformuleerd over het onderdeel milieubeoordeling. De manier waarop met deze opmerkingen is omgegaan, is opgenomen in de procesnota.
3. Na de raadpleging van de bevolking werd een scopingnota opgemaakt waarin aangegeven wordt op welke manier de milieubeoordeling zal gebeuren (reikwijdte en aanpak)
4. In voorliggend plan is in bijlage V een milieubeoordeling opgenomen. De resultaten van deze beoordeling zijn verwerkt in voorliggend plan.
5. In het verder procesverloop zullen zo nodig bijkomende elementen van milieubeoordeling worden meegenomen. De voorliggende milieubeoordeling kan met andere woorden nog aangevuld of aangepast worden als daartoe de noodzaak blijkt. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werd de impact op het landbouwverkeer aan de milieubeoordeling op planniveau toegevoegd.

Uit het gevoerde onderzoek naar de mogelijke effecten op het milieu, zijn volgende conclusies getrokken:

1. Cluster Mobiliteit

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop voor de effectgroepen van de discipline mobiliteit:

- Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer:

- Bereikbaarheid: functioneel wijzigt de ontsluiting van Wachtebeke, Arcelor Mittal en de bedrijventerreinen Rosteyne en Kloosterbos naar de R4 en E34 niet; wel vrij grote omrijfactor bij Kloosterbos voor verkeer van/naar Zelzate en Nederland >> score -1 voor bereikbaarheid BT Kloosterbos, score 0 voor Wachtebeke, Arcelor en Rosteyne
- Routekeuze – verschuivingen van verkeersstromen:
 - Bovenlokaal: verschuiving verkeer Nederland-E34 van lokale (sluip)routes naar R4 oost-Traktaatweg en van noord-zuid-verkeer E34-E17 van lokale (sluip)routes naar R4 oost
 - Lokaal: verkeersafname in doortocht Zelzate; verschuiving verkeer van lokale (sluip)routes naar N449

>> in principe positief wegens in lijn met wegencategorisering + ontlasting woonkernen (Zelzate, Moerbeke, Sint-Kruis-Winkel,...) >> score +1

>> aanzienlijke verkeerstoename op N449 door Wachtebeke, normaliter zonder doorstromingsproblemen maar deels bestaand uit ongewenst sluipverkeer >> score -2

>> toevoeging rest project R4WO versterkt deze effecten nog + verschuiving verkeer van R4 oost naar R4 west (pas effect ten zuiden van O4bis)

>> hogere snelheid op R4 heeft geen significant (netto) effect t.h.v. plangebied
- Doorstroming – wachtrijen en verliestijden:
 - Knopen O3 en O4bis: duidelijke verbetering doorstroming door ongelijkvloers maken
 - Knoop O4 (rotonde Cosmos): wachtrijen aanvaardbaar en aanzienlijk korter dan in referentiesituatie

>> positief effect op doorstroming >> score +2 (alle scenario's)
- Robuustheid: positief effect t.g.v. ongelijkvloers maken O3 en O4bis en verbeterde doorstroming op O4 >> score +1 (alle scenario's)
- Tracékeuze nieuwe N449: niet onderscheidend
- Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi:
 - Openbaar vervoersnet: tracélengtes voor/na vergelijkbaar maar doorstroming bussen verbetert door langere vrije busbanen en betere doorstroming op rotonde Cosmos >> score +1
 - Fietsnetwerk: plan niet nodig voor realisatie fietssnelweg langs R4; enkele bestaande fietsroutes geknipt maar alternatieve routes beschikbaar en omrijfactor beperkt >> score 0
 - Goederenvervoer per spoor: plan/ontwerp laat latere doortrekking goederenlijn L204 naar Nederland toe
- Verkeersveiligheid en –leefbaarheid:
 - Op R4 zelf >> zie robuustheid
 - Op onderliggend wegennet:
 - Binnen plangebied zelf: kruising zacht verkeer blijft ongelijkvloers >> score 0
 - Meer verkeer in doortocht Wachtebeke >> score -1

Aanbevelingen en milderende maatregelen Cluster mobiliteit

De verkeerstoename op de N449 doorheen Wachtebeke t.g.v. het plan is aanzienlijk. Hoewel een groot deel van dit verkeer afkomstig is uit Wachtebeke zelf en haar direct hinderland en dus als gewenst te beschouwen is, bestaat een relevant deel van de verkeerstoename (42%)

uit ongewenst sluipverkeer dat in principe via de dichtstbij zijnde oprit gebruik zou moeten maken van het bovenlokaal wegennet (E34, E17, R4 oost) i.p.v. binnendoor te rijden via de N449 doorheen Wachtebeke.

Daarom wordt als milderende maatregel opgelegd om monitoring uit te voeren van het (sluip)verkeer doorheen Wachtebeke (cordontellingen) en indien nodig flankerend beleid te voeren om sluipverkeer te ontmoedigen, b.v. door het voorzien van verkeersremmende maatregelen op de ontsluitingswegen in het hinderland van Wachtebeke (tussen Wachtebeke en Moerbeke, tussen Zaffelare en Lokeren,...).

Deze maatregel heeft uiteraard niet alleen een impact op het bijkomend verkeer t.g.v. het plan, maar ook op het bestaand sluipverkeer doorheen Wachtebeke. Indien het bestaand en nieuw sluipverkeer grotendeels uit Wachtebeke kan geweerd worden, zou de totale verkeerstoename op de N449 t.g.v. het plan volgens het verkeersmodel veel kleiner worden (beperkt tot ca. +25%). Merk daarbij op dat het verkeersmodel de verkeerstoename op de N449 in één richting wellicht overschat, maar deze in de andere richting mogelijk onderschat. Het valideren van de modelresultaten is een tweede reden voor de voorgestelde monitoring.

- Het opzetten van een monitoringssysteem als milderende maatregel, kan niet vertaald worden in voorliggend plan. Het plangebied is gelegen in het werkingsgebied van het projectbureau Gentse Kanaalzone. Vanuit haar rol en werking zal het projectbureau Gentse Kanaalzone een overeenkomst opstellen om deze milderende maatregel (opzetten monitoring en eventueel hieruitvolgende maatregelen) uit te voeren.

2. Cluster leefbaarheid

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline geluid:

Het basisscenario met volledig project R4WO levert volgende geluidseffecten in de 5 relevante beoordelingspunten t.h.v. de bewoning van Zelzate, Wachtebeke en Langelede (tussenscore en eindscore conform significantiekader):

punt	Adres	Lden Ref (dB(A))	Lden GT (dB(A))	Vershil (dB(A))	Tussen-score	Eindscore
O10	Wachtebekestraat 186	61,5	67,7	+6,2	-3	-3
O11	JF Kennedylaan 2	67,1	66,2	-0,9	0	0
A16	Walderdonk 79	67,7	70,1	+2,4	-1	-1
A17	Walderdonk 34	69,9	70,0	+0,1	0	-1
A47	Langelede 30	62,3	63,3	+1,0	0	0

Indien op de N449 in de referentiesituatie in realiteit meer verkeer richting R4 zou zitten dan uit het verkeersmodel komt, wordt de geluidstoename in punt A16 iets kleiner, maar de score blijft -1. De -3-score in punt O10 (ZO rand van Zelzate) moet gemilderd worden, maar is vooral het gevolg van het feit dat het geluidsmiddel van de geplande toestand geen rekening houdt met het bestaand geluidsscherm langs de E34 omdat dit doorsneden wordt door de nieuwe oprit naar Brugge.

Op basis van de vergelijking van de verkeerscijfers op de 5 aansluitingen op knoop O3-O4bis kan aangenomen worden dat de scenario's met enkel knoop O1-O4bis, resp. lagere snelheid op de R4 t.o.v. het basisscenario niet voor significant verschillende geluidseffecten zorgen.

De tracévarianten voor de nieuwe N449 zijn niet onderscheidend qua geluidseffecten (gelegen in onbewoond gebied, zelfde verkeersstromen).

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline lucht:

Het basisscenario met volledig project R4WO levert binnen het studiegebied t.h.v. bewoning aanzienlijk negatieve en te milderende effecten op voor de parameter NO₂ in de "street canyon" van de N449 door Wachtebeke (score -3), als gevolg van de verkeerstoename op deze weg. Voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn de effecten in Wachtebeke beperkt negatief (-1).

Er zijn ook negatieve effecten aan de zuid- en oostrand van Zelzate, maar deze liggen buiten het studiegebied en worden niet veroorzaakt door het plan maar door knoop O1-O2 en door de delen van knoop O3 buiten het plangebied.

Het scenario met enkel knoop O1-O4bis zorgt voor minder verkeerstoename in Wachtebeke, waardoor de effectscore voor NO₂ zakt naar -2, maar nog altijd te milderende is (voor fijn stof blijft de score -1). Het scenario met hogere snelheid op de R4 levert geen relevante effectverschillen op t.o.v. het basis-scenario.

Ervan uitgaand dat op de N449 in de referentiesituatie in realiteit meer verkeer richting R4 zal zitten dan uit het verkeersmodel komt, zou de score voor NO₂ wijzigen van -3 in -2.

De tracévarianten voor de nieuwe N449 zijn niet onderscheidend qua luchteffecten (gelegen in onbewoond gebied, zelfde verkeersstromen).

De herinrichting van knoop O3-O4bis zorgt voor een toename CO₂-emissie binnen het studiegebied, in lijn met de verkeerstoename, maar een afname op de routes die door het plan ontlast worden van verkeer.

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline mens-gezondheid:

De toetsing van het basisscenario met volledig project R4WO inzake blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder zijn per sector (woonwijk/gehucht) levert één sector op met een negatief effect dat aanleiding geeft tot milderende maatregelen (score -2), nl. in sector Walderdonk voor de lucht-indicator NO₂. en dit t.g.v. de verkeerstoename op de N449 die door deze sector loopt. Een positief effect inzake geluidshinder treedt op in sector Langelede-noord (ten noorden van de E34).

Ter hoogte van kwetsbare locaties (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg) komen geen te milderende negatieve effecten voor.

De scenario's met enkel knoop O1-O4bis, resp. lagere snelheid op de R4 leveren geen relevante effectverschillen op t.o.v. het basisscenario, in de zin dat de negatieve score in sector Walderdonk behouden blijft.

De tracévarianten voor de nieuwe N449 zijn niet onderscheidend qua gezondheidseffecten (gelegen in onbewoond gebied, zelfde verkeersstromen).

Aanbevelingen en milderende maatregelen Cluster Leefbaarheid

O.b.v. de eindscores komen binnen het studiegebied geen negatieve effecten voor die aanleiding geven tot milderende maatregelen voor de discipline geluid.

Het negatief effect aan de ZO rand van Zelzate zou wel moeten gemilderd worden, maar wordt niet veroorzaakt door het plan en derhalve wordt er geen milderende maatregel voor opgelegd t.a.v. het GRUP. De betreffende maatregel – het (opnieuw) plaatsen van een geluidsscherm langs de E34 en langs de nieuwe oprit richting Brugge – moet uitgevoerd worden i.k.v. de omgevingsvergunning voor de realisatie van knoop O3 (project R4WO).

→ Gezien het opnieuw plaatsen van een geluidsscherm buiten het plangebied ligt en eerder betrekking heeft op de concrete uitvoering, kan deze niet vertaald worden in voorliggend plan. Langs de E34 en de nieuwe oprit richting Brugge is daarenboven voldoende ruimte om geluidsschermen te plaatsen.

De verkeerstoename op de N449 doorheen Wachtebeke t.g.v. het plan zorgt voor een negatief tot aanzienlijk negatief effect voor de parameter NO₂, dat in principe aanleiding geeft tot het zoeken naar milderende maatregelen.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Overdrachtsmaatregelen: berm, schermen, compacte hagen,... >> Afscherming is in een dicht bebouwde straat met talrijke erftoegangen functioneel noch visueel als een redelijke optie te beschouwen;
- Bronmaatregelen:
 - Snelheidsvermindering >> De huidige toegelaten snelheid in de doortocht van de N449, 50 km/u, is inzake voertuigemissie reeds een quasi optimale snelheid; een verdere verlaging zou geen milderend effect hebben voor lucht, integendeel;
 - Vermindering hoeveelheid verkeer >> Zoals aangegeven in discipline mobiliteit bestaat ca. 40% van de verkeerstoename én van het bestaand verkeer op de N449 uit ongewenst sluipverkeer. Daarom wordt in discipline mobiliteit aanbevolen om verkeersremmende of –ontradende maatregelen te treffen op een aantal ontsluitingsroutes in het hinterland van Wachtebeke. Indien zowel het bestaand als het verwacht bijkomend sluipverkeer hiermee in belangrijke mate uit Wachtebeke kan weggehouden worden, heeft deze maatregel ook een afdoend milderend effect t.a.v. het negatief luchteffect voor NO₂.

Ter relativering moet bovendien aangestipt worden dat de NO₂-immissietoename vrijwel zeker overschat wordt, en dat de absolute NO₂-immissie in de “street canyon” van de N449 nog ruim onder de Vlare-norm blijft. Daarom wordt beslist om geen milderende maatregelen op te leggen.

Het negatief effect aan de ZO rand van Zelzate zou ook moeten gemilderd worden, maar wordt niet veroorzaakt door het plan zelf en derhalve wordt er geen milderende maatregel voor opgelegd t.a.v. het GRUP. De betreffende maatregel – het (opnieuw) plaatsen van een geluidsscherm langs de E34 en langs de nieuwe oprit richting Brugge – moet uitgevoerd worden i.k.v. de omgevingsvergunning voor de realisatie van knoop O3 (project R4WO).

De -2-score voor NO₂ in sector Walderdonk – vóór en na correctie – t.g.v. de sterke verkeerstoename op de N449 geeft in principe aanleiding tot het zoeken naar milderende maatregelen. Hierbij kan aan-gesloten worden bij de maatregel die voorgesteld wordt in discipline mobiliteit om het (sluip)verkeer doorheen Wachtebeke te monitoren en indien nodig verkeersontradende maatregelen te treffen op bepaalde ontsluitingswegen in het hinterland van Wachtebeke.

3. Cluster ruimtelijke effecten

Overzicht van de effectbeoordeling van het plan voor de effectgroepen van de discipline bodem en grondwater:

- Bodemprofiel en -structuur: inname van ca. 4 ha nog niet verstoorte bodems >> score -1
- Grondverzet: ophoging R4 t.h.v. knoop O4bis, elders niet relevant >> score -1
- Stabiliteit: verwaarloosbaar >> score 0
- Grondwaterpeil en -stromingen: verwaarloosbaar (geen relevante uitgravingen, geen bemaling) >> score 0
- Bodem- en grondwaterverontreiniging: verwaarloosbaar >> score 0
- Planologische en fysieke boscompensatie: score 0 (algemeen)

Overzicht van de effectbeoordeling van het plan voor de effectgroepen van de discipline oppervlaktewater:

- Oppervlaktewaterkwaliteit:
 - Afwateringsstructuur: geen impact >> score 0
 - Infiltratie en buffering van hemelwater: voorziene capaciteit (langsgrachten) voldoet aan norm Hemelwaterbesluit >> score 0
 - Overstromingsgevoeligheid: verwaarloosbaar score 0
- Oppervlaktewaterkwaliteit:
 - Risico op verontreiniging door wegwater: verwaarloosbaar >> score 0
 - Structuurkwaliteit waterlopen: geen impact >> score 0
 - Planologische en fysieke boscompensatie: score 0 (algemeen)

Overzicht van de effectbeoordeling van het plan voor de effectgroepen van de discipline biodiversiteit:

- Ecotoopwijziging:
 - In 2/3 van plangebied geen inname van waardevolle vegetatie >> score 0
 - Inname waardevolle bos- en struikvegetatie door nieuwe op- en afrit >> score -1/-2
 - Inname waardevolle heide- en bosvegetatie door knoop O4bis >> score -2
 - Inname waardevolle heide- en bosvegetatie door nieuwe N449 (alle tracévarianten) >> score -1
 - Herbestemming zoekzones voor boscompensatie zonder fysieke bebossing >> score 0
- Verstoring biotopen:
 - Vernatting/verdroging: geen significante wijziging >> score 0
 - Stikstofdepositie: relevante toename t.h.v. weinig gevoelige vegetatie >> score -1
- Versnippering en barrièrewerking:
 - Herinrichting knopen O3 en O4bis + voorkeurstracé N449: doorsnijden randen van boscomplex >> score 0/-1
 - Tracévarianten N449: meer door bos zelf >> score -1
- Verstoring van fauna:
 - Geluidsverstoring: geluidstoename in reeds sterk verstoord gebied >> score 0
 - Lichtverstoring: geen significante wijziging >> score 0
- Planologische en fysieke boscompensatie:
 - Louter planologisch: score 0

- Fysiek: score 0 tot +1, afhankelijk van omvang, aansluiting op bestaande bebossing en afstand tot grote verkeersassen (cfr depositie, geluidsverstoring)

Overzicht van de effectbeoordeling van de verschillende planonderdelen voor de effectgroepen van de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:

- Landschappelijke structuren en perceptieve kenmerken:
 - Herinrichting R4 zelf + deel knoop O4bis aan westzijde: niet significant >> score 0
 - Nieuwe op- en afrit O4-E34: doorsnijden verstoord restgebied met landbouw + NW hoekje (<1 ha) Kloosterbos >> score -1
 - Oostzijde knoop O4bis + nieuwe N449: vrijwel geen inname Kloosterbos >> score -1
 - Herbestemmen zoekzones voor boscompensatie zonder fysieke bebossing >> score 0
 - Fysieke bebossing i.k.v. boscompensatie: te klein/versnipperd en/of in zone met lage landschappelijke kwaliteit >> score 0
- Erfgoed:
 - Landschappelijk erfgoed:
 - zeer beperkte inname relictzone “Kloosterbos-Ramonshoek” door weginfrastructuur >> score 0/-1
 - fysieke boscompensatie >> score 0/+1 (indien binnen relictzone)
 - Bouwkundig erfgoed: geen significant effect >> score 0
 - Archeologisch erfgoed: mogelijke impact door uitgravingen >> score 0/-2

Overzicht van de effectbeoordeling van het deelplan “zone voor verkeersinfrastructuur” voor de effectgroepen van de discipline mens-ruimtelijke aspecten:

Overzicht van de effectbeoordeling van het deelplan “zone voor verkeersinfrastructuur” voor de effectgroepen van de discipline mens-ruimtelijke aspecten:

- Relatie met de ruimtelijke context:
 - Herinrichting knoop O3-O4bis: beperkte versterking barrièrewerking R4 >> score 0/-1
 - Verleggen N449:
 - Voorkeurstracé: bestendiging zuidgrens Kloosterbos >> score 0
 - Tracévarianten: door bos zelf >> score -1
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit:
 - Functie wonen: geen woningen aanwezig >> score 0
 - Functie landbouw:
 - Knoop O4bis + nieuwe N449 (alle tracés): verwaarloosbaar >> score 0
 - Op- en afrit O4-E34: direct en indirect verlies van ca. 4,3 ha landbouwgrond (geen agrarisch gebied) >> score -1
 - Omrijfactor voor landbouwverkeer >> score -1
 - Planologische boscompensatie: geen fysieke impact >> score 0
 - Fysieke boscompensatie: score 0/-1 afhankelijk van actuele landbouwwaarde
 - Functie bedrijvigheid: geen relevante ruimtelijke impact op Arcelor >> score 0
 - Andere functies (hotel JFK, Fluxystation): blijven bereikbaar >> score 0
- Ruimtebeleving:
 - Herinrichting knoop O3-O4bis:
 - R4 zelf + knoop O4bis: bestendiging infrastructuurlandschap >> score 0

- Op- en afrit O4-E34: doorsnijden verstoord open ruimtegebiedje + NW hoekje van Kloosterbos >> score -1
- Verleggen N449:
 - Voorkeurstracé: bestendigen zuidgrens Kloosterbos >> score 0/-1
 - Tracé spoorlijn L77: door bos maar geen bomen te rooien >> score -1
 - Tracé na doortrekken spoorlijn L204: door bos + rooien bomen >> score -1/-2
- Planologische en fysieke boscompensatie >> score 0

Aanbevelingen en milderende maatregelen Cluster Ruimtelijke Effecten

Vanuit de discipline bodem en grondwater zijn er geen aanbevelingen of milderende maatregelen. Op projectniveau (aanlegfase) moet uiteraard voldaan worden aan de VLAREBO-regelgeving m.b.t. grondverzet en de VLAREMA-regelgeving m.b.t. afbraakmateriaal.

→Gezien het hier sectorwetgeving betreft, worden hierover geen bijkomende bepalingen opgenomen in voorliggend plan.

De effectbeoordeling voor de discipline oppervlaktewater geeft geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen (ervan uitgaand dat inzake buffering en infiltratie van hemelwater minstens voldaan zal worden aan de normen van het Hemelwaterbesluit).

→Gezien het hier sectorwetgeving betreft, worden hierover geen bijkomende bepalingen opgenomen in voorliggend plan.

De negatieve effecten t.g.v. de ecotoopinname door de nieuwe weginfrastructuur worden per definitie gemilderd door het toepassen van de reguliere natuur- en boswetgeving van toepassing, die oplegt dat inname van bos en waardevolle vegetaties moet gecompenseerd worden. De andere effect-groepen geven geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

→Gezien het hier sectorwetgeving betreft, worden hierover geen bijkomende bepalingen opgenomen in voorliggend plan.

De (fysieke) bos- en natuurcompensatie – deze staat los van de planologische compensatie van bos-gebied – moet gebeuren in zones met vergelijkbare ecologische condities en zoveel mogelijk ruimtelijk aansluiten op de bestaande bos- en heidegebieden. De compensatie gebeurt ook bij voorkeur binnen het plangebied zelf, waarvoor in aanmerking komen:

- De restzones die ontstaan tussen de geplande en bestaande verkeersinfrastructuren en hun huidige functie sowieso verliezen (niet meer bereikbare landbouwpercelen, te verwijderen wegen,...)
- De delen van de zones voor planologische boscompensatie die op heden nog niet bebost zijn

Indien de beschikbare oppervlakte binnen het plangebied niet zou volstaan, dienen geschikte locaties gevonden te worden buiten het plangebied. Dit moet op projectniveau worden uitgeklaard.

→De feitelijke boscompensatie is een wettelijk verplichting gekoppeld aan de omgevingsvergunning en op projectniveau een rol speelt. Er wordt met voorliggend plan wel in bijkomende bosbestemming voorzien. Indien nodig kan de feitelijke boscompensatie ook hier voorzien worden.

T.a.v. de effectgroepen landschappelijke structuren, perceptieve kenmerken en bouwkundig erfgoed geeft de effectbeoordeling geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

T.a.v. de mogelijke impact van de voorziene uitgravingen op het archeologisch patrimonium geldt de toepassing van het Onroerend Erfgoeddecreet (met o.a. de opmaak van een Archeologienota).

→Gezien het hier sectorwetgeving betreft, worden hierover geen bijkomende bepalingen opgenomen in voorliggend plan.

T.a.v. de effectgroepen van de discipline mens-ruimtelijke aspecten geeft de effectbeoordeling geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

Bij de inname van (landbouw)percelen geldt uiteraard de reguliere onteigeningswetgeving. Tevens wordt aanbevolen om de fysieke boscompensatie in de mate van het mogelijke uit te voeren op percelen die hun landbouwfunctie sowieso verliezen (restzones binnen de zone voor verkeersinfrastructuur).

→Gezien het hier sectorwetgeving betreft, worden hierover geen bijkomende bepalingen opgenomen in voorliggend plan. Op projectniveau zal duidelijk worden waar de effectieve boscompensatie zal gebeuren.

8.2 Veiligheidsrapportage

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR in het plangebied een beperkt deel van het terrein van een Seveso-inrichting aanwezig is, nl. de hogedrempelinrichting ArcelorMittal Gent;
- dit deel van het terrein van ArcelorMittal zal ingenomen worden voor de realisatie van een nieuwe knoop (en dus in de toekomst geen onderdeel meer zal zijn van het bedrijfsterrein van ArcelorMittal Gent);
- volgens de gegevens verstrekt in de startnota in het plangebied een aandachtsgebied, m.n. een primaire weg categorie II aanwezig is;
- volgens de gegevens van de dienst VR het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone van een Seveso-inrichting, nl. de hogedrempelinrichting ArcelorMittal Gent;
- 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 VR-toets werd uitgevoerd op 9 april 2018 en is opgenomen als bijlage VI.

9. Ruimtebegroting

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimteboekhouding uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in volgende ruimtebalans.

Bestemmingscategorie	Voor	Na	Vershil
Industrie in poort	16 ha	0 ha	-16 ha
Bos	10ha	10ha	0 ha
landbouw	8 ha	0 ha	-8ha
overige	4ha	0 ha	-4ha
Recreatie	4ha	0ha	-4ha
Lijninfrastructuur	0ha	32 ha	32ha
Totaal	42ha	42ha	/


10. Stedenbouwkundige voorschriften

Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften


Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur, de visie en het ruimtelijk concept voor het gebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze stap wordt in een tabel samengevat weergegeven ("Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften: ruimtelijke opties en juridische vertaling"):

- De titel van het stedenbouwkundig voorschrift.
- In de eerste kolom worden de stedenbouwkundige voorschriften uitgewerkt voor de eerder beschreven inhoudelijke elementen die een verordenende vertaling vereisen. Deze voorschriften zijn gebaseerd op de typevoorschriften zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/04/2008. De tabel geeft de samenhang weer tussen het toekomstbeeld van het gebied, het verordenende gedeelte (plan en stedenbouwkundig voorschrift) en de relatie met vroegere plannen en voorschriften. Op die manier is het bij de interpretatie van stedenbouwkundige voorschriften steeds duidelijk wat de ontwerper ermee heeft bedoeld.
- De tweede kolom geeft samenvattend weer welke ruimtelijke opties belangrijk zijn bij de ontwikkeling van het gebied. Deze bevatten verwijzingen naar het afbakeningsproces, de visie en het ruimtelijk concept én ook aanvullende elementen die te maken hebben met programmatische elementen relevant bij de invulling van het gebied.

De selectie van de elementen die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften is bewust beperkt gehouden om er in de toekomst voldoende flexibel mee te kunnen omgaan. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn. Enkel die elementen die noodzakelijk zijn voor het bereiken van het doel worden verordenend vastgelegd.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 Dit gebied hoort tot de bestemmingscategorie <i>lijninfrastructuur</i> Artikel 1 Weginfrastructuur (type I)	
Artikel 1.1	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. weginfrastructuur</i>
Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de weginfrastructuur en zijn aanhorigheden. Op deze wegen kunnen geen rechtstreekse erfontsluitingen aangesloten worden.	<i>Onder aanhorigheden voor weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies.</i>
Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen,	<i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van</i>

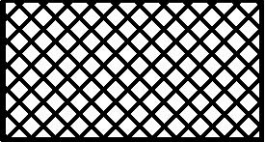
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.</p>	<p><i>infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
<p>In functie van de aanwezigheid van bestaande leidingen en de aanleg van nieuwe leidingen zijn in het gebied ook alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van bestaande installaties en constructies voor het beheer van de leidingen.</p>	<p><i>Hierbij wordt in de eerste instantie werken bedoeld die gekoppeld zijn aan het bestaande drukstation van de fluxus-leiding die binnen deze zone is gelegen. Daarnaast kunnen ook nieuwe aanhorigheden voor het beheer van bestaande of nieuwe leidingen binnen deze ondergebracht worden.</i></p>
<p>Na de realisatie van de weginfrastructuur dienen alle rechtstreekse erftoegangen van de bestaande functies langsheen het tracé afgesloten te zijn van de weginfrastructuur.</p>	
<p>Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.</p>	<p><i>Bij een weginfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de weginfrastructuur begint en waar de overgang naar de naastliggende bestemming zich bevindt. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</i></p>
<p>Artikel 1.2</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i></p>
<p>Bij de inrichting van de weginfrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.</p>	
<p>Lichthinder wordt maximaal vermeden door de verlichting tot een minimum te beperken, in het bijzonder in de omgeving van het Kloosterbos. Dit door het gebruik van energiearme lampen met neerwaarts licht en minimale verstrooiing en het vermijden van wit licht.</p>	
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p><i>In de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.</i></p>
<p>Om functionele relaties te leggen moeten op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd voor de zachte</p>	

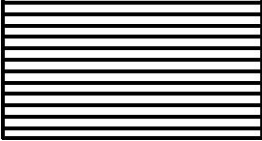
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
<p>weggebruiker. Er moeten volgende verbindingen worden gerealiseerd voor de zachte weggebruiker:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onder de R4 richting Zelzate - een verbinding richting Wachtebeke - een verbinding richting Gent langs de R4 	
Artikel 1.3	
<p>Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hoe de infrastructuur in de omgeving wordt geïntegreerd; - de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen en licht en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt; <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>	<p><i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i></p>
 <p><i>Dit gebied hoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i></p> <p>Artikel 2 Weginfrastructuur (type II)</p>	
Artikel 2.1	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. weginfrastructuur</i>
<p>Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>Op deze wegen kunnen rechtstreekse erftoegangen gerealiseerd worden.</p>	<p><i>Onder aanhorigheden voor weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden, de geluidswerende constructies.</i></p>
<p>Het gebied voor weginfrastructuur mag gekruist worden voor de aanleg van spoorinfrastructuur.</p> <p>In het gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van de kruisende spoorinfrastructuur en aanhorigheden.</p>	<p><i>Om de mogelijkheden open te houden om een spoorwegverbinding (goederen en/of personenvervoer) tussen Gent en Terneuzen aan te leggen wordt het kruisen van de weginfrastructuur door spoorinfrastructuur toegelaten.</i></p> <p><i>Met inbegrip van eventuele kruisende constructies om een ongelijkvloerse kruising van de kruisende spoorinfrastructuur mogelijk te maken.</i></p>
<p>Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische</p>	<p><i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.</p>	<p><i>kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
<p>Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven.</p>	
<p>Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.</p>	<p><i>Bij een weginfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de weginfrastructuur begint en waar de overgang naar de naastliggende bestemming zich bevindt. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de weginfrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</i></p>
<p>Artikel 2.2</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i></p>
<p>Bij de inrichting van de weginfrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.</p>	
<p>Lichthinder wordt maximaal vermeden door de verlichting tot een minimum te beperken, in het bijzonder in de omgeving van het Kloosterbos. Dit door het gebruik van energiearme lampen met neerwaarts licht en minimale verstrooiing en het vermijden van wit licht.</p>	
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p><i>In de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.</i></p>
<p>Om functionele relaties te leggen moeten op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd worden voor de zachte weggebruiker. Er moeten volgende verbindingen worden gerealiseerd voor de zachte weggebruiker:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onder de R4 richting Zelzate - een verbinding richting Wachtebeke - een verbinding richting Gent langs de R4 	


Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Artikel 2.3</p> <p>Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hoe de infrastructuur in de omgeving wordt geïntegreerd; - de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen en licht en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt; - hoe de fietsverbindingen worden gerealiseerd. <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>	<p><i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i></p>
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 3. Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (type I)</p>	
<p>Artikel 3.1</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</i></p>
<p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de verkeerswisselaar van de R4-oost met de hoofdweg A11/N49/E34.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur en aanhorigheden.</p>	<p><i>Het gaat hier om het (ongelijkvloers) kruisen van de R4 met de op- en afritten van de A11/N49/E34, de langzaam-verkeersverbindingen, (toekomstige) spoorlijnen en (toekomstige) leidingen.</i></p>
<p>Op deze ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur mag geen rechtstreekse aansluiting voorzien worden van de zone voor weginfrastructuur (type II).</p>	<p><i>De bestaande ontsluiting van de N449 op de rotonde cosmos zal verlegd worden naar de zuidelijkere knoop ter hoogte van Arcelor-Mittal (gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur - type II). De bestaande aansluiting op deze rotonde dient, na realisatie van de knoop ter hoogte van Arcelor-Mittal, afgesloten te worden. De ontsluiting van het aanpalende hotel mag niet rechtstreeks verlopen via de knoop maar dient via de N449 naar de nieuwe knoop ter hoogte van Arcelor-Mittal te gebeuren.</i></p>
<p>Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd</p>	<p><i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.</p>	<p><i>komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.ine.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
<p>Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor verkeerswisselaar tussen hoofdweg en weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.</p>	<p><i>Bij een verkeerswisselaar is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</i></p>
<p>Artikel 3.2</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i></p>
<p>Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.</p>	
<p>Lichthinder wordt maximaal vermeden door de verlichting tot een minimum te beperken, in het bijzonder in de omgeving van het Kloosterbos. Dit door het gebruik van energiearme lampen met neerwaarts licht en minimale verstrooiing en het vermijden van wit licht.</p>	
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p><i>In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor verkeerswisselaar en wat er tussentijds mee zal gebeuren.</i></p>
<p>Artikel 3.3</p>	
<p>Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hoe de infrastructuur in de omgeving wordt geïntegreerd; - de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen en licht en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt; 	<p><i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.	
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4. Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (type II)</p>	
Artikel 4.1	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</i>
Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van een (ongelijkvloers) knooppunt tussen verschillende wegeninfrastructuren. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van het (ongelijkvloerse) knooppunt tussen verschillende wegeninfrastructuur en aanhorigheden.	<i>Het gaat hier om het (ongelijkvloers) ontsluiten van Wachtebeke en een bedrijvensite uit de haven (in het bijzonder momenteel Arcelor-Mittal) op de R4 met aangepaste op- en afritten en de bijhorende langzaam-verkeersverbindingen, (toekomstige) spoorlijnen en (toekomstige) leidingstraten.</i>
Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.	<p><i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor verkeerswisselaar tussen hoofdweg en wegeninfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de wegeninfrastructuur.	<i>Bij een verkeerswisselaar is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructures beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</i>
Artikel 4.2	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.	
Lichthinder wordt maximaal vermeden door de verlichting tot een minimum te beperken, in het bijzonder in de omgeving van het Kloosterbos. Dit door het gebruik van energiearme lampen met neerwaarts licht en minimale verstrooiing en het vermijden van wit licht.	
Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.	<i>In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor verkeerswisselaar en wat er tussentijds mee zal gebeuren.</i>
Om functionele relaties te leggen moeten op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd worden voor de zachte weggebruiker. Er moeten volgende verbindingen worden gerealiseerd voor de zachte weggebruiker: <ul style="list-style-type: none"> - onder de R4 richting Zelzate - een verbinding richting Wachtebeke - een verbinding richting Gent langs de R4 	
Artikel 4.3	
Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan: <ul style="list-style-type: none"> - hoe de infrastructuur in de omgeving wordt geïntegreerd; - de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen en licht en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt; - hoe de fietsverbindingen worden gerealiseerd. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.	<i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i>
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 5 Bouwvrije strook</p>	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, geldt een verbod om vergunningsplichtige gebouwen en constructies op te richten behalve werken, handelingen en wijzigingen voor leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer.</p> <p>In afwijking van de paragraaf hierboven zijn werken, handelingen en wijzigingen aan bestaande bebouwing en constructies toegelaten, voor zover ze in overeenstemming zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur.</p>	<p><i>Een bouwvrije strook heeft als doel een zone voor erfdiensbaarheid van Vlaams belang in te richten. Die erfdiensbaarheid wordt opgelegd ten voordele van het principe dat infrastructuur gebundeld wordt om een efficiënt ruimtegebruik te creëren (bundelingsprincipe). De erfdiensbaarheid betekent dat alle huidige functies en activiteiten die vandaag in deze strook aanwezig zijn (landbouw, wonen, recreatie ...) blijven functioneren en bestaan zolang zij de aanleg van met hoofd- en primaire wegen gebundelde infrastructuur niet hinderen.</i></p> <p><i>De concrete uitwerking van die aanleg of van aanpassingen aan de bestaande hoofdinfrastructuur geeft aanleiding tot grote ingrepen en gebeurt dus steeds op basis van gebiedsgericht onderzoek (planningsproces) waarna het vigerende plan van aanleg wordt gewijzigd. Dat neemt niet weg dat in de tussentijd in de bouwvrije strook infrastructuur kan toegestaan worden die minder impact heeft op de omgeving en de eventuele toekomstige ontwikkelingen van de bestaande lijninfrastructuur.</i></p> <p><i>Voor de hoofdwegen en primaire wegen I wordt er buiten de stedelijke gebieden en in voorkomend geval in kernen van het buitengebied een bouwvrije strook van respectievelijk 100 m of 30 m (vanaf langsgracht of berm) aangelegd. Voor de primaire wegen II wordt er buiten de stedelijke gebieden een bouwvrije strook van 30 m vanaf de as van de weg aangelegd.</i></p>
<div data-bbox="193 1028 459 1173" style="background-color: green; color: white; text-align: center; padding: 10px; font-weight: bold; font-size: 24px;">B</div> <p><i>Dit gebied hoort tot de bestemmingscategorie Bos</i></p> <p>Artikel 6. Bosgebied</p>	
<p>Artikel 6.1</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen m.b.t.</p>
<p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van bos, waarbij het recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos zijn toegelaten.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.</p>	<p><i>“Bos” moet in ruime zin geïnterpreteerd worden, zoals in het Bosdecreet. Open plekken in het bos vallen daar bijvoorbeeld ook onder</i></p> <p><i>Het aanbrengen van infrastructuren voor het beheer van het gebied als bosgebied is mogelijk. Die infrastructuren zijn onder meer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied ...</i></p> <p><i>In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk voor het beheer van en het toezicht op de bossen, op voorwaarde dat ze niet kunnen worden gebruikt als woonverblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal ...). Een dergelijke bebouwing kan alleen toegelaten worden in bossen met een aanzienlijke oppervlakte.</i></p>
<p>Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:</p>	<p><i>Kleinschalige infrastructuur voor de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied is toegelaten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>kleinschalige infrastructuur voor de recreatieve functie zoals speeltuigen, infrastructuren voor speelbossen of speelzones in een bos en speelweiden,</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<ul style="list-style-type: none"> - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m², met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie; - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid. 	<p><i>een overdekte picknickplaats, beperkte sanitaire voorziening.</i></p> <p><i>Hoogdynamische dagrecreatieve of verblijfsrecreatie is uitgesloten (sportvelden, golfterreinen, omvangrijke speeltuinen, permanente kampeervoorzieningen ...). Beperkte, uitzonderlijke en tijdelijke recreatieve activiteiten kunnen gebiedsspecifiek ingeschreven worden als toelaatbare activiteiten (bijvoorbeeld een tijdelijk gebruik als kampeer- of evenementenweide).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>kleinschalige infrastructuur, gericht op recreatief medegebruik: zitbanken, picknicktafels, vuilnisbakken ...;</i> - <i>kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken voor educatief of recreatief medegebruik zoals toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen ...;</i> - <i>kleinschalige infrastructuur gericht op educatie zoals informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten ...;</i> - <i>kleinschalige infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer zoals: wandelen, fietsen, paardrijden... Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.</i> <p><i>Onder openbare wegen worden ook verkeersveilige fietspaden begrepen.</i></p>
<p>Voor de percelen 719A en 720 is een recht van voorkoop als bedoeld in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van toepassing en wordt de rangorde voor de toepassing van het voorkooprecht vastgesteld als volgt: 1. De provincie Oost-Vlaanderen 2. Het Agentschap Wegen en Verkeer.</p>	
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 7. Op te heffen reservatiestrook</p>	
<p>Op te heffen reservatiestrook</p>	

Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften

In overeenstemming met de decretale bepalingen worden voor de gebiedsdelen die opgenomen zijn in het verordenende grafische plan de stedenbouwkundige voorschriften van de volgende plannen opgeheven:

- Gewestplan Gentse kanaalzone (KB 14/09/1977), gewijzigd op 19/12/1996 en op 26/01/2001:
 - o Reservatiestrook
 - o Aan te leggen leidingstraten
 - o Recreatiegebied
 - o Bosgebied
 - o Landbouwgebied.
- Gewestelijk RUP afbakening zeehavengebied Gent inrichting R4-oost en R4-west (BVR 15/07/2005).:
 - o Artikel 58: zone voor primaire weg II
 - o Artikel 61: zone voor knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II
 - o Artikel 63: zone voor toegangscomplex op primaire weg II
- het PRUP 'reconversie verblijfsrecreatie'- 1c Wachtebeke (beslissing provincieraad 18/11/2015)
 - o artikel 3 zone voor speelbos