



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 - knoop Wondelgem'

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10, §5, gewijzigd bij het decreet van 18 november 2011.
- Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, artikel 66, tweede lid.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

Vormvereiste(n)

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De beslissing van de Vlaamse Regering van 4 mei 2018 houdende de goedkeuring van de startnota en de bijhorende procesnota voor het geïntegreerde planproces voor de opmaak van het gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan R4 – knoop Wondelgem.
- De raadpleging van de bevolking die werd georganiseerd van 29 mei 2018 tot en met 27 juli 2018, het publiek inspraakmoment dat heeft plaatsgevonden op 20 juni 2018 en de resultaten van deze raadpleging die opgenomen zijn in de verslaggeving ervan en de scopingnota.
- Het advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van 27 juni 2018.
- De plenaire vergadering, gehouden op 23 april 2019, over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 - knoop Wondelgem' en het verslag van de plenaire vergadering en de schriftelijke adviezen van de stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen, het Agentschap Wonen Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Onroerend Erfgoed, Infrabel en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
- De voorlopige vaststelling van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 - Wondelgem' door de Vlaamse Regering op 24 mei 2019.

- De aankondiging door de Vlaamse Regering van het openbaar onderzoek over het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- Het openbaar onderzoek dat plaatsvond van 30 juli tot en met 27 september 2019, met het advies van de provincie Oost-Vlaanderen en 59 individuele inspraakreacties.
- Het verslag van het planteam van 21 november 2019 waarin de resultaten van het openbaar onderzoek werden besproken, in aanwezigheid van de bevoegde dienst voor milieueffectrapportage en waaruit blijkt dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen geen elementen bevatten in verband met de inhoud of de kwaliteit van het planmilieueffectrapport en waarin het planteam, met het team MER van het departement Omgeving, tot de beoordeling komen dat de milieueffectbeoordeling voldoet aan de decretale vereisten conform artikel 4.2.8, § 1bis, respectievelijk artikel 4.4.3 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. Hieruit blijkt dat de milieubeoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met de scopingnota en voldoet aan de decretale vereisten op dat vlak. Het planteam heeft daarnaast akte genomen van het feit dat de dienst bevoegd voor de veiligheidsrapportage heeft aangegeven dat voor het voorliggende plan geen ruimtelijk veiligheidsrapport vereist is en dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen geen elementen bevatten in verband met het aspect externe veiligheid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering houdende de principiële goedkeuring van het ontwerp besluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 – knooppunt Wondelgem'.
- Het advies 67.017/1 van de Raad van State, gegeven op 17 maart 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- 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. De primaire wegen hebben een belangrijke functie van gewestelijk belang en worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd. 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 zeehavens naar de primaire wegen I en de hoofdwegen;
- De opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heeft tot doel de inrichting van de R4-knoop Zeeschipstraat – Evergemsesteenweg conform het voorkeursconcept "lampconcept" mogelijk te maken. De herinrichting van deze knoop in Wondelgem is noodzakelijk om de R4 West af te stemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet alsook de verkeersveiligheid én verkeersleefbaarheid langsheen deze as verbeteren.

- De herinrichting van deze knoop omvat volgende aspecten:
 - o De intunneling van de R4 van vóór het kruispunt met de Evergemsesteenweg tot voorbij het kruispunt met de N456.
 - o Een ongelijkvloerse aansluitingscomplex onder de vorm van een zogenaamde "lamp"-constructie ten NO van de huidige knoop, dat aantakt aan één zijde van de N456.
 - o Een vrijliggende fietssnelweg aan de noordzijde van de R4.

- De herinrichting van de knoop in Wondelgem gaat eveneens gepaard met het realiseren van een vrijliggende fietssnelweg. In functie van de bouw van de "lamp"-constructie is het noodzakelijk om goederenspoorlijn L216 ongeveer 125 meter op te schuiven naar het noordoosten, waarbij de bochtstraal verkleind wordt. Door de ontwikkeling van het lampconcept ontstaan 2 ingesloten ontoegankelijke gebieden die worden ingezet als extra waterberging binnen de knoop. Er gaat eveneens bijzondere aandacht naar de landschappelijke inkleding van de knoop en er wordt ruimte voorzien voor de aanwezige jeugdbeweging.

- De resultaten en conclusies van het milieueffectonderzoek zijn verwerkt en weergegeven in de toelichtingsnota. De toelichtingsnota omvat een geïntegreerde milieubeoordeling en milieuverklaring en elementen voor de watertoets. De watertoets heeft geen aanleiding gegeven tot opname van bijkomende bepalingen of maatregelen in de stedenbouwkundige voorschriften. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd.

- De provincie Oost-Vlaanderen heeft een gunstig advies gegeven.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op de huidige situatie aan de Waalbrugstraat en de Kiekenbosstraat. Er wordt onder meer gewezen op:
 - o de onleefbare situatie
 - o de verkeersonveilige situatie om de Evergemsesteenweg over te steken vanuit verschillende aanpalende straten
 - o het ontbreken van voetpaden en zebrapaden
 - o de slechte staat van het wegdek en de sierpanelen van de Waalbrug, gekoppeld aan trillingen en geluidsoverlast
 - o de parkeerproblematiek en overlast veroorzaakt door de McDonalds, zoals geluid, sluikstorten, drugsdeals en drugsgebruik
 - o de toekomstige hinder die zal worden veroorzaakt door de tunnel
 - o het ontstaan van bijkomend sluipverkeer
 - o de geplande fietsroutes buiten het plangebied en hier aan gekoppelde innames van tuinen en mogelijke hinderaspecten zoals onder meer inkijk en afval.

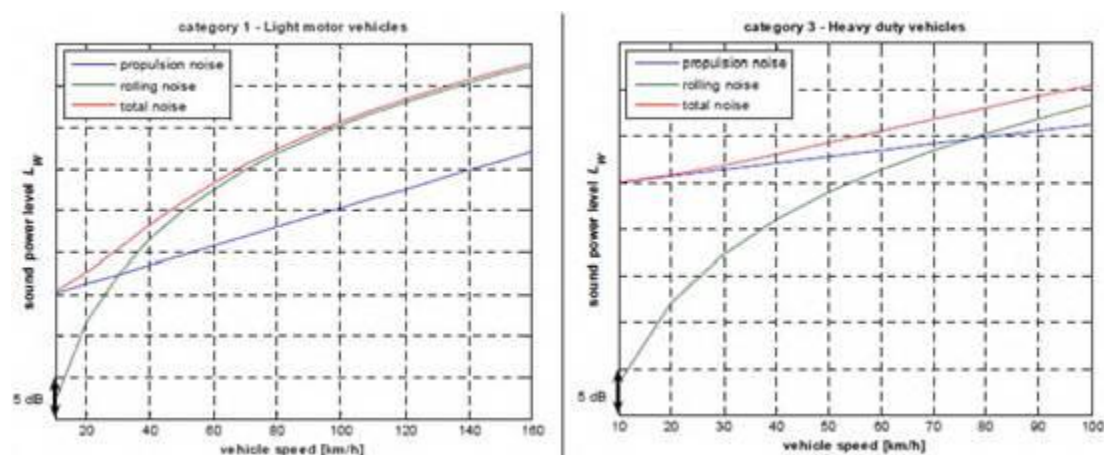
Met voorliggend gewestelijk RUP kan niet aan alle vragen een volledige oplossing worden geboden. Het GRUP maakt structureel een verkeerveilige en verkeersleefbare situatie voor de R4 mogelijk. Anderzijds hebben de vragen in hoofdzaak betrekking op handavingsaspecten en uitvoerings- en onderhoudsaspecten van het onderliggende wegennet. Een aantal van de gestelde problemen en vragen moeten worden gekaderd binnen het ruimere project R4WO, waarbinnen reeds een aantal maatregelen voorzien zijn die inspelen op aspecten van uitvoering- en onderhoud. Binnen dit ruimere project

R4WO zal in functie van de concrete werken die ruimer gaan dan voorliggend plan ook een milieubeoordeling op projectniveau worden opgemaakt. Voorliggend gewestelijk RUP is voorbereid door een planteam waar zowel de stad Gent als AWW in vertegenwoordigd zijn. Ze hebben kennis genomen van deze bezorgdheden en engageren zich om deze situatie, die dus ruimer reikt dan voorliggend plan, samen te bekijken, in overleg te treden met de betrokkenen en waar mogelijk tegemoet te komen aan de bezorgdheden.

- In de bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het plan zal zorgen voor een verkeersonveilige situatie in en in de omgeving van het plangebied. In antwoord hierop wordt gesteld dat het verbeteren van de verkeersveiligheid als expliciete doelstelling is opgenomen in het GRUP. Dit principe werkt eveneens door bij het vormgeven van het concreet ontwerp en de inrichting van de weg. Naar aanleiding van deze bezwaren en opmerkingen werd in de milieubeoordeling op planniveau een bijkomende aanbeveling geformuleerd. Deze aanbeveling houdt in dat wordt voorgesteld om met alle betrokken partijen in overleg te gaan om een oplossing te vinden voor de aangehaalde problematiek van verkeersonveiligheid. Over de opmerkingen die handelen over de mogelijks onveilige punten en oversteekpunten die buiten het plangebied gelegen zijn, zoals onder meer ter hoogte van de McDonald's, Kiekenbosstraat, Waalbrugstraat, Heinakker, en Zeeschipstraat, wordt gesteld dat deze wel in het projectgebied van het ruimere project R4WO gelegen zijn. Binnen dit project worden er actiepunten voorzien die deels tegemoetkomen aan een aantal van deze vragen, zoals bijvoorbeeld oversteekbaarheid. De stad Gent heeft in deze reeds beslist om de Kiekenbosstraat en de Waalbrugstraat herin te richten. Er is voorzien in het opbreken en heraanleggen van de lokale weg. De stad zal samen met de andere betrokken partijen, zoals in de paragraaf hierboven reeds aangegeven, bekijken welke maatregelen nog genomen kunnen worden. Deze bezwaren, en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van plan.
- In de bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een zwaar negatieve impact van de McDonald's op de buurt. De conclusies van de milieubeoordeling op planniveau over dit onderwerp worden in vraag gesteld. Hierbij worden ook vragen gesteld over wie de beoordeling heeft uitgevoerd. Ook wordt gevreesd dat het geplande groenscherm door de McDonald's in vraag zal gesteld worden omwille van het verminderen of verdwijnen van de zichtbaarheid. In antwoord hierop wordt gesteld dat:
 - o De McDonald's buiten het plangebied gelegen is. Voorliggend plan zorgt er inderdaad voor dat de huidige in- en uitrit wijzigen zodat er slechts 1 toegang overblijft om de McDonald's in- en uit te rijden. Door het aantal mogelijke conflictpunten van de McDonald's met de omgeving te verminderen, verhoogt globaal gezien de verkeersveiligheid. De toelichtingsnota werd aangevuld met informatie over de ontsluiting McDonald's. Op basis van deze bezwaren en opmerkingen werd in de milieubeoordeling op planniveau een bijkomende aanbeveling geformuleerd. Deze aanbeveling houdt in dat wordt voorgesteld om met alle betrokken partijen in overleg te gaan om een oplossing te vinden voor de aangehaalde problematiek die buiten het plangebied is gelegen.
 - o Het milieuonderzoek op planniveau uitgevoerd is door onafhankelijke door de overheid erkende MER-deskundigen.
 - o In de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen is dat de buffering verplicht is. Bovendien komt de fietsinfrastructuur hier in de hoogte te liggen en zal er een gesloten wand of berm gerealiseerd worden. Dit heeft geen bijkomende impact op de zichtbaarheid van de McDonald's.

Deze bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.

- In een aantal bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op geluidsoverlast en trillingen. De geluidsoverlast wordt gekoppeld aan onderhoudsaspecten en de slechte staat van het wegdek. Hierbij wordt ook gesteld dat fluisterasfalt een oplossing zou kunnen zijn. In het milieuonderzoek zijn aspecten van trillingen en de hieraan gekoppelde geluidsoverlast niet afzonderlijk onderzocht binnen de discipline Mobiliteit maar wel binnen de cluster Leefbaarheid in de discipline geluid en in de discipline Mens-Gezondheid. Op het vlak van geluid is in de modellering uitgegaan van een wegdek in normale staat. Uit deze milieubeoordeling op planniveau blijkt niet dat wat geluid betreft het voorgenomen plan een sterk negatief effect veroorzaakt zodat het gebruik van een geluidsarm wegdek als milderende maatregel op niveau van de uitvoering aangewezen zou zijn. In het kader van de vermelde geluidsoverlast kan aangegeven worden dat in de milieubeoordeling op planniveau wordt vastgesteld dat het talud van de fietswielweg en de berm ter hoogte van het lampconcept een positief geluidseffect zullen hebben. Als gevolg van deze beoordeling waren reeds op het grafisch plan (zone voor landschappelijke en functionele inpassing) en in de stedenbouwkundige voorschriften (verplicht aanleggen van groenschermen) maatregelen opgenomen. Als gevolg van deze bezwaren en opmerkingen is in de milieubeoordeling bijkomend opgenomen dat er een bestaand knelpunt is van geluidshinder en trillingen ter hoogte van de N456 (Waalbrug), voornamelijk als gevolg van de slechte staat van de brug en het wegdek, een knelpunt dat in beperkte mate versterkt wordt door het plan (score -1). Structureel onderhoud van dit wegvak wordt voorzien door AWW waarbij gewerkt zal worden met geluidsarm wegdek, waarmee dit knelpunt in principe volledig zou worden weggewerkt. Deze bezwaren en opmerkingen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.
- In bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat een snelheidsbeperking naar 50 km per uur een positief effect zou hebben op de geluidsoverlast. In antwoord hierop wordt gesteld dat een ruimtelijk uitvoeringsplan niet het geschikte instrument is voor het vastleggen en afdwingen van snelheidsregimes. Dat dit een onderwerp is voor het wegbeheer en de wegpolitie. Bovendien wordt met voorliggend plan de R4 afgestemd op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse Wegennet. Een snelheidsregime van 50 km per uur stemt niet overeen met de rol die de R4 moet opnemen. Uit onderstaande grafieken kan afgeleid worden dat het geluid van een personenwagen (motor- + rol-geluid) aan 50 km/u ongeveer 4 dB(A) lager ligt dan aan 70 km/u. Voor zware vrachtwagens bedraagt het verschil ongeveer 2 dB(A).



Dit is echter de toestand bij gelijkmatige snelheid. Op de N456 ter hoogte van het kruispunt met de R4 staat het verkeer echter een aanzienlijk deel van de tijd stil, vertraagt het of trekt het op. In het geluidsmodel wordt ter hoogte van verkeerslichten gerekend aan een algemeen gemiddelde van 30 km/u, ongeacht de toegelaten snelheid. Het reëel effect van de snelheidsverlaging van 70 km/u naar 50 km/u bedraagt op dit wegsegment normaliter maximaal 2 dB voor personenwagens en maximaal 1 dB voor personenwagens.

Bij geluidsmodellering worden ook wegdekcorrecties toegepast. Het gaat om volgende correcties, die het geluidsverschil weergeven tussen wegdektypes:

Omschrijving	Wegdekcorrectie	
	Lichte voertuigen	(middel) zware voertuigen
SMA – C	+0,00	+0,00
SMA – D	-2,00	-0,80
Platenbeton	+3,00	+1,90

Uit deze tabel kan worden afgeleid dat het verschil tussen SMA-D (geluidsarm asfalt) en platenbeton ongeveer 5 dB bedraagt voor personenwagens en 2,7 dB voor vrachtwagens. Dit is bovendien uitgaand van een wegdek in goede staat. Op de N456, met veel scheuren in het wegdek en een trillend brugdek, komen er nog enkele decibel bij. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het potentieel effect van de heraanleg van de weg met een geluidsarm wegdek in goede staat beduidend groter is dan dat van een verlaging van de toegelaten snelheid. Het plan en de milieubeoordeling vereisen op dit punt geen bijstelling.

- In dezelfde bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij metingen die uitgevoerd zijn ter hoogte van tuinen. Er wordt onder meer gevraagd waar en wanneer deze metingen zijn uitgevoerd en wat het resultaat hiervan is. In antwoord hierop kan worden aangegeven dat deze gegevens opgenomen zijn in de milieubeoordeling op planniveau onder punt 3.1.1.1 en 3.1.2.2. Hieruit blijkt ook dat ter hoogte van de Liefkensstraat (onder andere evaluatiepunt W35) er een neutraal positief effect is. Het negatief effect van de hogere snelheid op de R4 wordt volledig gecompenseerd door het positief effect van haar insleving en gedeeltelijke overkapping. Deze bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.
- In bezwaren en opmerkingen wordt aangehaald dat de resultaten voor fijn stof zeer slecht zijn (ook voor de situatie na de werken). Er wordt eveneens gevraagd welk kader wordt gebruikt voor de beoordeling. In antwoord hierop wordt gesteld dat de resultaten in de milieubeoordeling op planniveau worden getoetst aan de normen en referentiewaarden uit de richtlijnenboeken. Ook wordt vastgesteld dat in voorliggende milieubeoordeling geen enkele parameter 'zeer slecht' of 'onleefbaar' scoort. In de milieubeoordeling en de toelichtingsnota zijn hierover volgende passages opgenomen:
 - o Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline Lucht

Het basisscenario met volledig project R4WO levert ter hoogte van de bewoning voor de parameter NO2 positieve luchteffecten op ter hoogte van de overkapte R4, maar significant negatieve en te mildere effecten rond de twee tunnelmonden aan beide uiteinden van de overkapping en aan de westzijde van de "lamp". Voor fijn stof (PM10 en PM2,5) zijn er geen

significante effecten ter hoogte van de bewoning. De scenario's met enkel knoop W9, respectievelijk met hogere snelheid op de R4 zorgen voor enigszins andere luchteffecten, maar de zones met te milderen negatieve scores blijven dezelfde. De luchteffecten van het verleggen van spoorlijn L216 zijn verwaarloosbaar.

- 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 in zake blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder per sector (woonwijk/gehucht) levert één sector op met een negatief effect dat aanleiding geeft tot milderende maatregelen (score -2), namelijk in sector Waalbrugstraat voor zowel de luchtindicator NO₂ als de geluidsindicator "% gehinderden", voornamelijk ten gevolge van de impact van de "lamp". Positieve lucht- en vooral geluidseffecten komen voor in sector Schouwingstraat (overkapping R4). Ter hoogte van kwetsbare locaties (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg) komen geen te milderen negatieve effecten voor. De scenario's met enkel knoop W9, respectievelijk met hogere snelheid op de R4, zorgen voor enigszins andere gezondheidseffecten, maar de zones met te milderen negatieve scores blijven dezelfde. De gezondheidseffecten van het verleggen van spoorlijn L216 zijn verwaarloosbaar.

- Aanbevelingen en milderende maatregelen voor de cluster Leefbaarheid

De negatieve luchteffecten rond de twee tunnelmonden kunnen gemilderd worden door de voorziene balustrades rond deze tunnelmonden gesloten en voldoende hoog te bouwen, of te laten overkragen. Deze maatregelen situeren zich buiten het GRUP.

In de voorschriften is opgenomen dat, indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden binnen de grenzen van het GRUP, ter hoogte van de tunnelmond afscherpende constructies of andere vergelijkbare maatregelen moeten voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen. De regelgeving voorziet dat in de vergunningsaanvraag en het bijhorende project-MER ede effecten van deze maatregelen afgetoetst worden.

Het negatief luchteffect- en geluidseffect ter hoogte van de woningen van de Kiekenbosstraat veroorzaakt door de "lamp" kan gemilderd worden door het voorzien van afscherming tussen de R4 en de Kiekenbosstraat. Mogelijk kan het talud van de fietssnelweg hiervoor gebruikt worden of er minstens aan bijdragen.

In de stedenbouwkundige voorschriften is tevens opgenomen dat de fietssnelweg verhoogd moet aangelegd worden met een minimale hoogte van twee meter zodat het talud van deze fietssnelweg een geluidsmilderend effect heeft naar de aanpalende woningen.

In de discipline lucht komen negatieve en te milderen effecten voor rond de tunnelmonden van de overkapte R4. Deze komen niet tot uiting op niveau sector omdat binnen de betreffende sectoren naast negatieve ook positieve en niet significante effecten voorkomen die elkaar uitmiddelen. Maar

uiteraard worden de maatregelen die voorgesteld worden in de discipline lucht, afscherming tunnel-monden, ook ondersteund vanuit de discipline gezondheid.

In de voorschriften wordt opgenomen dat, indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden binnen de grenzen van het GRUP, ter hoogte van de tunnelmond afschermd constructies of andere vergelijkbare maatregelen moeten voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen.

Uit het bovenstaande blijkt dat indien dit nodig bleek vanuit de methodiek er milderende maatregelen en aanbevelingen werden geformuleerd en werden doorvertaald in het voorliggende RUP. Deze bezwaren en opmerkingen geven dus geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.

- In bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de verschillende fietsroutes die langsheen en in het plangebied gelegen zijn. Hierbij wordt er onder meer verwezen naar de aanleg van een bovenlokale functionele fietsroute langsheen de R4. Uit deze bezwaren en opmerkingen blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over deze verschillende types van fietsroutes. Daarom werd de toelichtingsnota onder punt 7.2 een bijkomende motivering en verduidelijking opgenomen. De fietsinfrastructuur langs de Evergemsesteenweg en Zeeschipstraat is gepland voor de lokale fietser (woningen, bereikbaarheid handelszaken). De bovenlokale functionele fietsroute wordt aangelegd voor de meer doorgaande fietser. In dit geval als een vlotte en doorgaande schakel van het centrum van Gent naar Evergem. Aan deze verschillende infrastructures worden andere mogelijke eisen gesteld onder meer qua breedte en aantal mogelijke conflictpunten. Deze bezwaren en opmerkingen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.
- In een aantal bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling tijdens en na de werken en de timing van de werken. Deze vragen hebben betrekking op aspecten van uitvoering en zullen tijdig aan de getroffen bewoners worden meegedeeld. Deze bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de verordenende delen van voorliggend plan.
- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het koninklijk besluit van 14 september 1977 houdende vaststelling van het gewestplan Gentse kanaalzone en de latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening grootstedelijkgebied Gent'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2005 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Gent – inrichting R4-oost en R4-west'.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R4 - knoop Wondelgem' wordt definitief vastgesteld.

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

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

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

1. bijlage IIIa, de toelichtingsnota (tekst);
2. bijlage IIIb, de toelichtingsnota (kaarten);
3. bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. bijlage V, het planmilieueffectenrapport;
5. bijlage VI, de VR-toets.

Artikel 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor Omgeving, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,

Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhail DEMIR