

Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Ombouw N42 tot primaire weg Wegvak Wetteren-Oombergen

In Oosterzele, Wetteren en Zottegem

Bijlage IIIa: Toelichtingsnota - tekst

DEPARTEMENT
OMGEVING



Het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg: Wegvak Wetteren-Oombergen is gelegen op het grondgebied van Oosterzele, Wetteren en Zottegem. Het bestaat uit volgende documenten:

- Bijlage I. Verordenend grafisch plan.
- Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften.
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst.
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten.
- Bijlage IV. Milieubeoordeling op planniveau
- Bijlage V. VR-toets
- Bijlage VI. Startnota

Het onderzoek naar de milieueffecten is gebeurd in de vorm van een plan-MER. Het plan-MER en de goedkeuringsbeslissing is opgenomen als bijlage IV. De resultaten van de milieubeoordeling en de verwerking van de milderende maatregelen zijn opgenomen in deze toelichtingsnota.

De elementen voor de watertoets zijn opgenomen in de milieubeoordeling (bijlage IV).

Een passende beoordeling is niet vereist. Over de impact op bijzondere beschermde gebieden is ingegaan in het milieueffectenonderzoek. (bijlage IV)

Een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) is niet vereist. De VR-toets is opgenomen als bijlage V.

De startnota ikv het mobiliteitsdecreet is opgenomen als bijlage VI.

Het ontwerp GRUP bevat geen register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
1 Inleiding.....	5
2 In uitvoering van het RSV en relatie met andere ruimtelijke planningsprocessen.....	6
2.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	6
2.1.1 De bindende bepalingen.....	6
2.1.2 Het richtinggevend gedeelte.....	6
2.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	9
3 Historiek en voorafgaandelijk onderzoek.....	10
3.1 Situering van het GRUP binnen het proces.....	10
3.2 Reeds uitgevoerd onderzoek.....	12
3.2.1 Plan-MER.....	12
3.2.2 Startnota Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg: Wegvak E40-N46.....	14
4 Bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied.....	41
4.1 Bestaande feitelijke en juridische toestand.....	41
4.2 Bestaande ruimtelijke structuur.....	43
4.2.1 Ruimtelijke kenmerken van de ruime omgeving van de weginfrastructuur.....	43
4.2.2 Ruimtelijke kenmerken van de onmiddellijke omgeving.....	43
4.3 Fotoreportage.....	52
5 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling.....	54
5.1 Inhoud van het GRUP.....	54
5.2 De ontwikkeling van de N42 als Primaire weg II type 3 in overeenstemming met principes RSV.....	56
5.3 Tracé.....	57
5.3.1 Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat.....	58
5.3.2 Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat.....	58
5.3.3 Wegvak Gijzenzelestraat - N46.....	58
5.3.4 Aansluitingspunten ter hoogte van de Houtemstraat en Yshoute.....	58
5.3.5 Ligging aansluitingspunt Yshoute.....	59
5.3.6 Al dan niet aansluiten Reigerstraat.....	59
5.3.7 Al dan niet een autowegstatuut.....	60
5.3.8 Inrichting.....	61
5.3.9 Voetgangers.....	62
5.3.10 Fietsnetwerk.....	62
5.3.11 Openbaar vervoer.....	64
5.3.12 Gemotoriseerd verkeer.....	64
5.3.13 Landschappelijke inpassing.....	64
5.3.14 Afwatering.....	66
5.3.15 Carpoolparking.....	66
5.3.16 Ontsluiting steengroeve.....	66
6 Onderzoek als gevolg van de sectorale wetgeving.....	67
6.1 Plan-MER.....	67
6.1.1 Milieuverklaring.....	67

6.1.2	Doorlopen procedure.....	67
6.1.3	Doorwerking plan-MER en milderende maatregelen in het GRUP	68
6.2	Watertoets.....	84
6.2.1	Bodem, grondwater(stroming), infiltratiegevoeligheid, reliëf.....	84
6.2.2	Waterlopen en afwatering	85
6.2.3	Overstromingsgevoeligheid.....	86
6.2.4	Waterkwaliteit.....	86
6.2.5	Signaalgebieden.....	86
6.2.6	Besluit watertoets.....	86
6.3	RVR-toets.....	87
6.4	Erfgoedtoets.....	87
6.4.1	Erfgoed	87
6.4.2	Zorgplicht / Archeologie.....	88
7	Vertaling naar het grafisch plan	90
7.1	Verschillende bestemmingszones.....	90
7.1.1	Gebied voor weginfrastructuur	90
7.1.2	Indicatieve aanduiding: Verbinding voor langzaam verkeer	90
7.1.3	Indicatieve aanduiding: ecopassage.....	91
7.1.4	Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur – overdruk.....	91
7.1.5	Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing – overdruk	91
7.1.6	Gebied voor overstap - overdruk.....	92
7.2	Marges.....	92
7.3	Vertaling naar stedenbouwkundige voorschriften.....	92
8	Ruimtebegroting	100
9	Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.....	101

1 Inleiding

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

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening:

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

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

Het plan-MER met de bijhorende richtlijnen en goedkeuringsbeslissing zijn toegevoegd als afzonderlijke bijlage (bijlage IV) met een informatief karakter. Het plan-MER bevat eveneens de elementen voor de watertoets en de passende beoordeling.

Het resultaat van de RVR-toets is opgenomen als bijlage V.

De realisatie van een grootschalige infrastructuur vereist verschillende stappen om te komen tot een technisch wegontwerp. De startnota, die dat ontwerptraject inzichtelijk maakt, is inmiddels opgemaakt en opgenomen als bijlage VI. De projectnota is momenteel in opmaak.

2 In uitvoering van het RSV en relatie met andere ruimtelijke planningsprocessen

2.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUPs) worden opgemaakt om uitvoering te geven aan goedgekeurde Ruimtelijke Structuurplannen. Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) geeft uitvoering aan de principes die zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het ruimtelijk beleidskader op Vlaams niveau. Zowel het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als de bindende bepalingen bevatten inhoudelijke elementen die relevant zijn voor de opmaak van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.1.1 De bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het RSV zijn de volgende selecties relevant voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen: Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuur – Wegeninfrastructuur – Selectie van de primaire wegen categorie II.

Er wordt gesteld dat het Vlaams Gewest de primaire wegen categorie II in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aanduidt. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

2.1.2 Het richtinggevend gedeelte

2.1.2.1 Een ruimtelijke visie mobiliteit voor Vlaanderen

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

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende:

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

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de categorieën met de gewenste functie en inrichting van hoofd- en primaire wegen

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Inrichting
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
Primaire weg Categorie I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/ stedelijke autosnelweg Autoweg 2x2 of 2x1 Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeers- afwikkeling
Primaire weg Categorie II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg 2x2 of 2x1 Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeers- afwikkeling

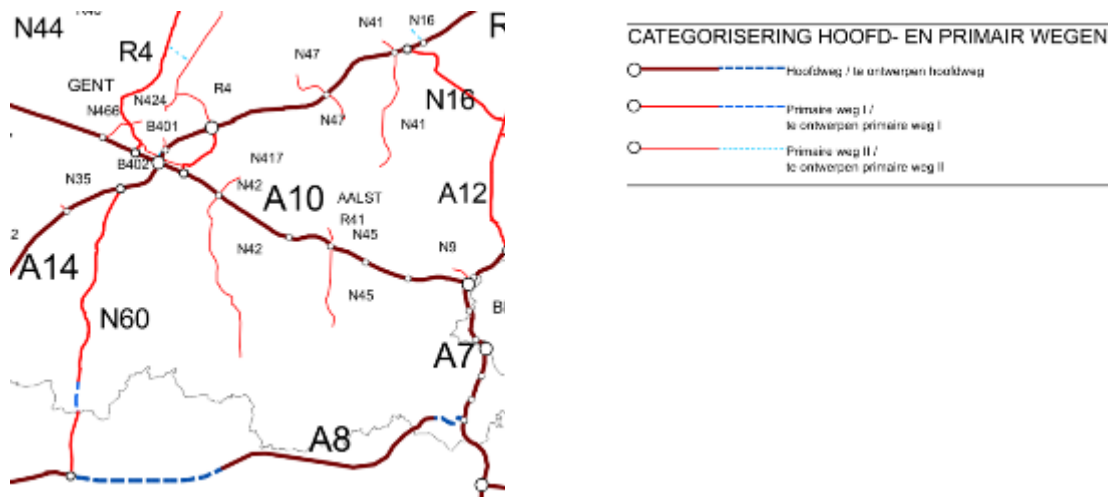
2.1.2.2 Optimalisering van het wegennet in Vlaanderen door categorisering

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet in Vlaanderen. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie hiërarchische niveaus naargelang het belang van de wegeninfrastructuur, met name het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het bovenlokaal en lokaal niveau.

Aan de specifieke functie van de weg zijn zowel ruimtelijke gevolgen (=vorm/inrichting) als gebruikskarakteristieken verbonden. Voor een goed functioneren van de weg is een evenwicht noodzakelijk tussen de componenten functie, vorm/inrichting en gebruikskarakteristieken noodzakelijk. De omgeving legt hierbij ruimtelijke randvoorwaarden op. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën met de gewenste functie van wegen met een betekenis op Vlaams niveau.

2.1.2.3 De N42 als primaire weg categorie II

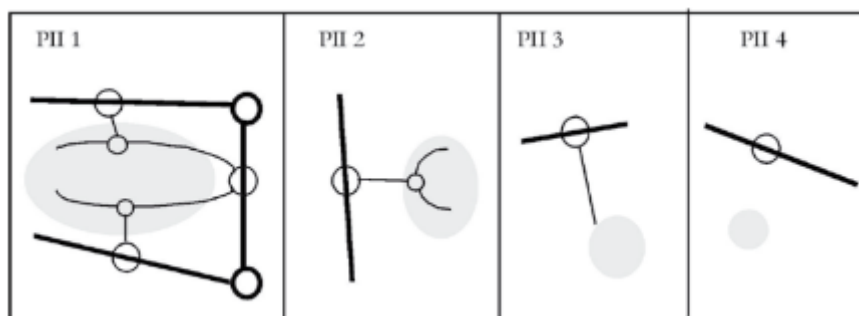
De N42 heeft een rol binnen het verkeersnetwerk dat op Vlaams niveau functioneert. Dit is het netwerk van hoofd- en primaire wegen.



Figuur 1: Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

Primaire wegen hebben én een verbindingsfunctie op Vlaams niveau én een verzamel functie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II primeert de verzamel functie op Vlaams niveau. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamel functie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg II.

Vanuit deze functies kunnen voor de primaire wegen II verschillende ruimtelijke types onderscheiden worden. De N42 heeft een rol als primaire weg II type 3. Dit zijn wegen met een verzamelende functie voor een kleinstedelijk gebied of regionaalstedelijk gebied, of toeristisch-recreatief knooppunt van Vlaams niveau. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitingspunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg.



Figuur 2: Schematische voorstelling verschillende types primaire wegen II (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

De N42 is in het RSV geselecteerd als primaire weg II type 3:

- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) tot de N460 (Geraardsbergen/Schendelbeke)
- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) tot de N9 (Wetteren/Kwatrecht)
- Ten noorden van de N9 (in het verlengde van de N42) is de N417 eveneens geselecteerd als primaire weg II van de N9 (Kwatrecht) tot de N462 (Wetteren).

2.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De Vlaamse Regering formuleert in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen voor de komende decennia en zal samen met een set van beleidskaders het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie vormt op dit moment dus geen rechtsgrond voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3 Historiek en voorafgaandelijke onderzoek

Hieronder wordt het algemene procesverloop geschetst zonder in te gaan op de details van de verschillende procesonderdelen. Binnen dit algemeen procesverloop worden de relaties tussen de verschillende procedures en de volgorde van het gevoerde onderzoek geschetst. Op deze manier wordt duidelijk waar het GRUP zich precies situeert binnen het gevoerde (en te voeren) onderzoek. In een tweede stap worden de verschillende voorafgaandelijke procesonderdelen meer in detail beschreven waarbij hun doel en resultaten kort worden toegelicht.

3.1 Situering van het GRUP binnen het proces

Het procesverloop wordt geïllustreerd door Figuur 3. Het proces bestaat uit drie grote onderdelen, namelijk een ontwerpfase, een milieu onderzoek en de juridische instrumenten. Deze drie procesonderdelen staan in relatie met elkaar en de verschillende procedures voeden elkaar onderling. De verschillende processen volgen niet strikt op elkaar, maar delen van het proces lopen parallel aan elkaar. Bovendien gaat het volledige planproces parallel gepaard met een overleg een participatieproces.

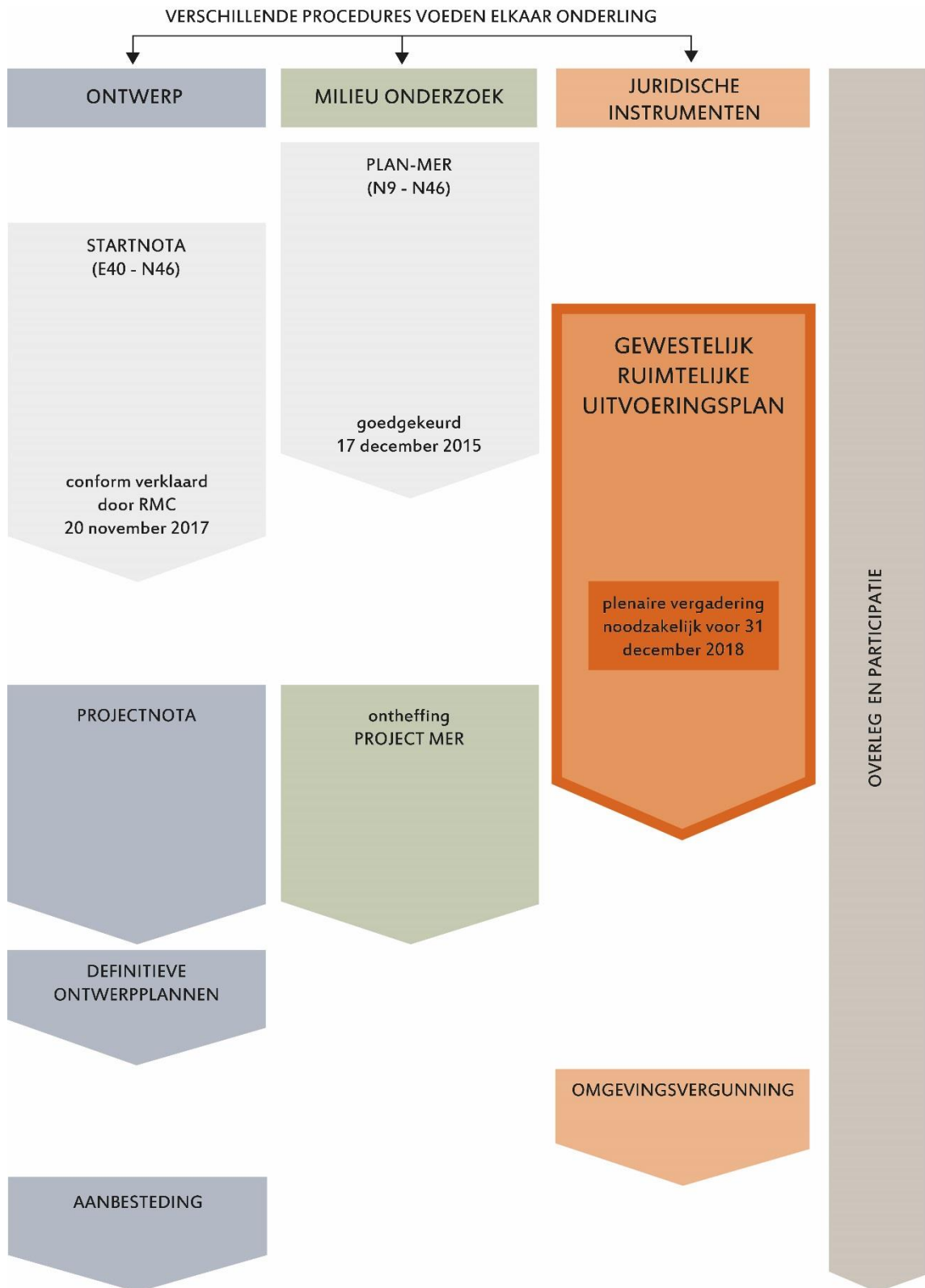
Het **plan-MER** onderzoekt voor alternatieven de milieueffecten van het tracé op de omgeving tussen de N9 en N46. Het plan-MER is goedgekeurd op 17 december 2015.

De **startnota** is de volgende stap in het proces. Op basis van de resultaten uit het plan-MER wordt in de startnota een voorkeurstracé bepaald. De startnota werd conform verklaard door de RMC op 20 november 2017.

Parallel aan de opmaak van de start- en projectnota wordt het voorkeurstracé juridisch en planologisch verankert in het **GRUP**. De plenaire vergadering van het GRUP is doorgegaan op 24 december 2018.

De **projectnota** volgt op de startnota en daar wordt het tracé in detail uitgewerkt. Parallel aan de projectnota wordt de project-MER opgemaakt.

De definitieve ontwerpplannen volgen uit de projectnota waarna de omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Na het verlenen van de vergunning volgt het aanbestedingsdossier waarna de aannemer wordt aangesteld en de werkzaamheden kunnen aanvangen.



Figuur 3: Procesverloop N42

3.2 Reeds uitgevoerd onderzoek

3.2.1 Plan-MER

In het plan-MER voor het tracé vanaf de N9 tot aan de N46 werden verschillende **alternatieven** getrapd onderzocht op milieueffecten.

In eerste instantie werd uitgegaan van 4 alternatieven: 1, 2, 3 en 3bis:

- Alternatief 1: de N42 takt aan op de 6-taksrotonde en de N42 wordt tot aan het knooppunt met de Gijzenzelestraat ingericht met een 2*2 op het huidige tracé (K4-K5). Ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2x1 profiel aangehouden met ongelijkgrondse kruispunten.
- Alternatief 2: de N42 takt aan op een 4-taks (turbo) rotonde, waarbij ten zuiden van de E40 een parallel tracé wordt voorzien aan oostelijke zijde (maximaal tot aan het knooppunt Gijzenzelestraat - K4-K5), een ongelijkgronds kruispunt met de Gijzenzelestraat en een 2*2 met lichten ten zuiden van de Gijzenzelestraat.
- Alternatief 3: is gelijkaardig aan alternatief 2, maar ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2*2 voorzien met ongelijkgrondse kruispunten.
- Alternatief 3bis: de N42 takt aan op een geoptimaliseerde 4-taks rotonde, waarbij ten zuiden van de E40 gekozen wordt voor een ombouw van de N42 op het huidige tracé tussen de E40 en de Gijzenzelestraat (K4-K5).

Uit een eerste evaluatie (**mobiliteitstoets**) bleek dat alternatief 1 niet aan de beoogde verzamelende functie op mesoniveau in de zone E40-N46 kan voldoen omwille van het 2x1 profiel (K6-K12), omdat uit de microsimulaties blijkt dat dit alternatief niet in staat is om tijdens de spitsperiodes een sterke verschuiving van het bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 teweeg te brengen. Alternatief 1 werd daarom niet verder weerhouden voor verder onderzoek in het plan-MER.

Het plan-MER onderzocht verder de milieueffecten voor alternatieven 2, 3 en 3bis.

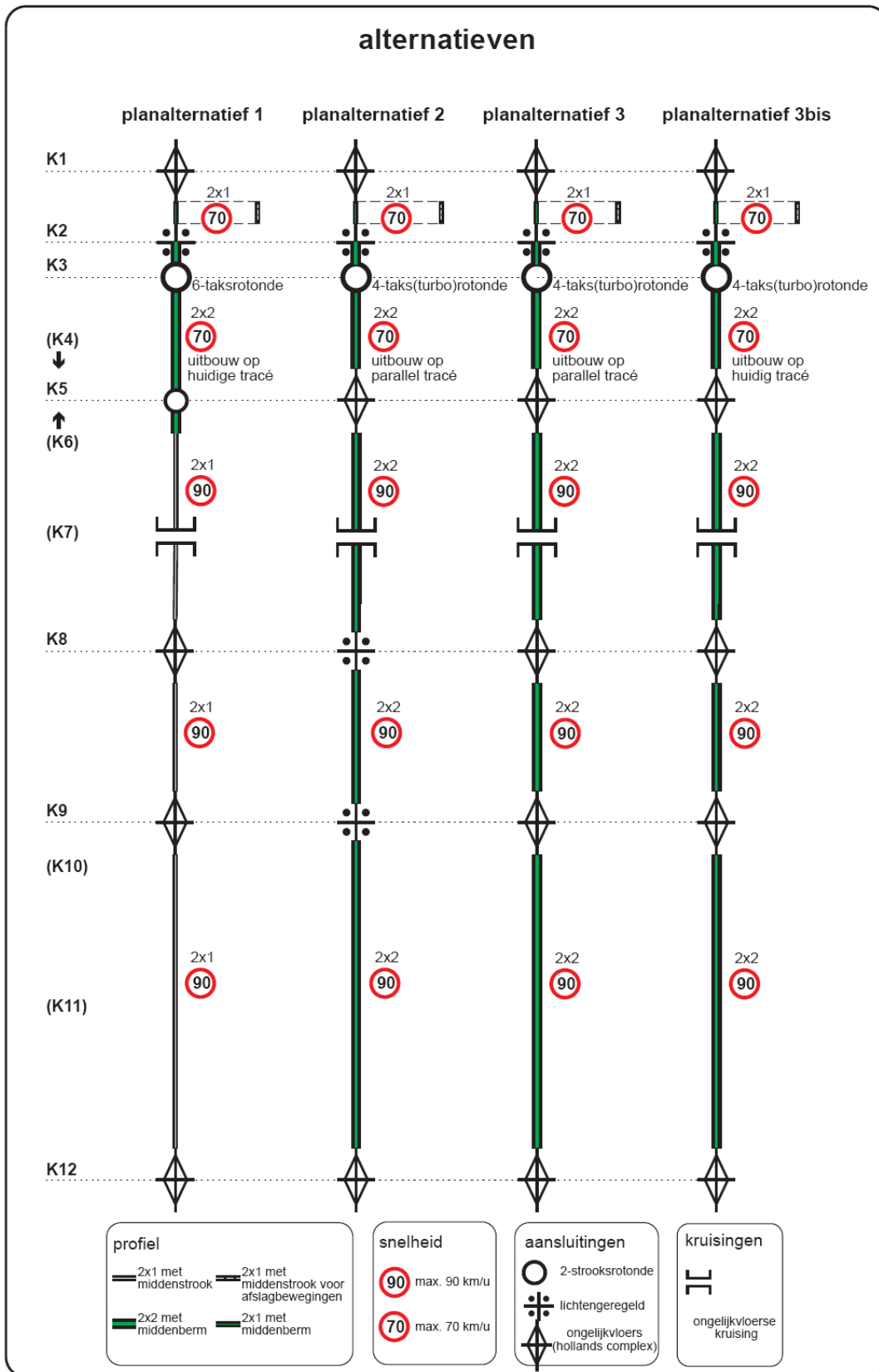
In de plan-MER werd een gabarit van 40m breed beschouwd voor het tracé tussen de E40 en N46. Naast het toekennen van een autowegstatuut zijn de noodzaak van en de ligging van bijkomende parallelwegen voor het landbouw- en traag verkeer onderzocht op milieueffecten. Daarnaast werden de effecten van de voorgestelde milderende maatregelen eveneens onderzocht op milieueffecten.

Uit het **milieuonderzoek** in het plan-MER blijkt dat de ombouw van de N42 voor elk van de alternatieven een aantal algemene, positieve en negatieve effecten creëert. De onderscheidende effecten tussen de onderzochte alternatieven zijn eerder beperkt. Voor elk van de alternatieven worden milderende maatregelen voorgesteld om de negatieve effecten te milderen. De plan-MER toonde geen significante verschillen tussen de weerhouden planalternatieven 2, 3 en 3bis.

Naast de planalternatieven werden in het plan-MER eveneens een aantal **onderzoeksvragen** geformuleerd. Het zijn aspecten die ook een antwoord behoeven bij de omvorming van de N42. Specifiek betreft het volgende onderzoeksvragen:

1. ligging en inrichting van de carpoolparking en nieuw wegtracé,
2. al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42,
3. verknoping secundaire wegen N9 en N46,
4. ligging aansluitingspunten 'Omgeving Gijzenzelestraat' en 'Yshoute', al of niet aansluiten Reigerstraat,
5. vormgeving ongelijkgrondse aansluitingspunten.

In het onderzoek in kader van de startnota, wat volgt na de plan-MER, wordt op zoek gegaan naar een voorkeursalternatief.



Figuur 4: Onderzochte alternatieven in het plan-MER

3.2.2 Startnota Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg: Wegvak E40-N46

Voor grote infrastructuurprojecten op gewestwegen wordt in een eerste fase een startnota uitgewerkt. Deze startnota is een ander document/procedure dan bedoeld in de nieuwe geïntegreerde procedure met betrekking tot ruimtelijke uitvoeringsplannen en effectenbeoordelingen. Dergelijke startnota in kader van grote infrastructuurprojecten op gewestwegen, bevat onder meer een probleemstelling, een analyse van de plannings- en beleidscontext, een principiële keuze van oplossingsrichting.

Voor de ombouw van de gewestweg N42 tot primaire weg (gedeelte tussen de E40 en N46) werd de startnota conform verklaard door de RMC op 20 november 2017. De startnota wordt in bijlage VI ongewijzigd weergegeven in de vorm zoals die werd goedgekeurd. Voor sommige opties zijn in de periode na de goedkeuring soms aanpassingen doorgevoerd. Voor de inhoudelijke opties zoals ze vandaag bestaan, wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichtingsnota.

3.2.2.1 Algemeen kader startnota

In het plan-MER werd de lange termijn oplossing voor de ombouw van de N42 tussen de N9 en de N46 en een nieuwe carpoolparking beschouwd. In eerste instantie werden de mogelijke alternatieven voor deze lange termijnoplossing in beeld gebracht en beoordeeld op milieueffecten (zie eerder).

Op basis van de resultaten van de milieubeoordeling werd beslist een voorkeursalternatief voor de ombouw van de N42 ten zuiden van de E40 tot aan de N46 en een nieuwe carpoolparking, door te vertalen in een startnota waarna het tracé juridisch-planologisch zal worden verankerd in een GRUP.

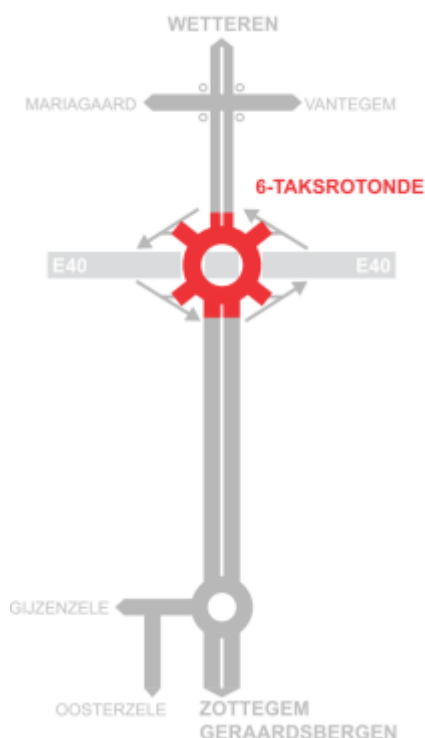
In de startnota wordt de focus van het onderzoek gelegd op het wegwerken van de belangrijkste knelpunten en dit binnen een afzienbare tijd en in relatie tot de beschikbare budgetten. De belangrijkste knelpunten zijn:

- de filevorming op de E40;
- de doorstroming richting Zottegem op het eerste stuk van de N42
- het verhogen van de verkeersveiligheid.

Er wordt daarom geopteerd om de ombouw van de N42 tot primaire weg in eerste fase te richten op het deel ten zuiden van de E40, meer bepaald het segment tussen het complex met de E40 en de N46 (excl. deze aansluitingspunten). Het segment tussen de E40 en de N9 wordt dus niet verder meegenomen in de startnota. Ook het complex met de E40 wordt niet meegenomen. Dit betekent concreet dat de bestaande 6-taksrotonde het uitgangspunt blijft op korte tot middellange termijn.

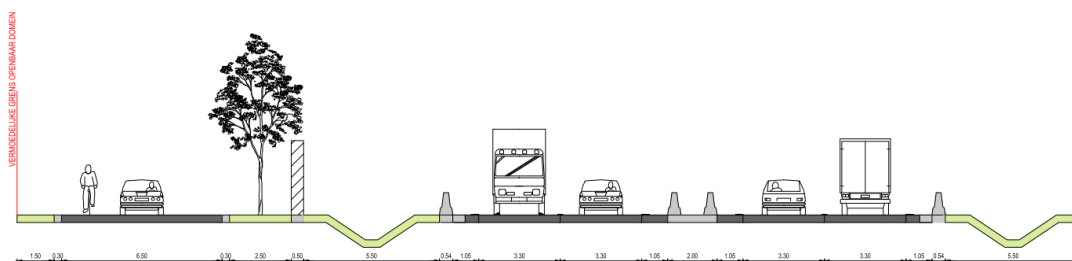
3.2.2.2 Bestaand of nieuw tracé

Op basis van de resultaten uit het plan-MER worden meer gedetailleerde alternatieven gedefinieerd en onderzocht voor het segment K4-K5 tussen de E40 en het knooppunt met de Gijzenzelestraat. Gezien het plan-MER aangeeft dat de drie weerhouden alternatieven (2, 3 en 3bis) resulteren in zowel positieve als negatieve effecten worden 10 opties onderzocht waarbij enerzijds het nieuwe tracé wordt behouden op het bestaande tracé (planalternatief 3bis) en anderzijds een nieuw paralleltracé (planalternatief 3) wordt voorzien. De opties 1 tot en met 6 bouwen voort op het planalternatief 3bis (uitbouw op huidig tracé), terwijl de opties 7 tot en met 10 voortbouwen op planalternatief 3 (uitbouw op parallel tracé).



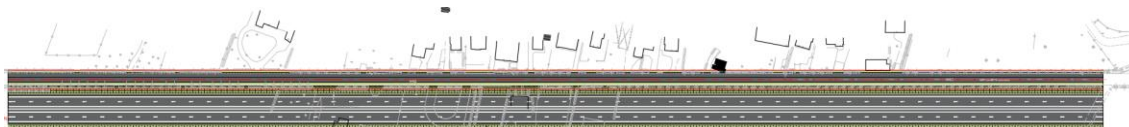
- Opties voortbouwend op planalternatief 3bis (uitbouw op huidig tracé):

Een weg met 2*2 profiel, met bijhorende ventweg voor de ontsluiting van de aanliggende woningen, is niet inpasbaar binnen de bestaande rooilijnen. Onteigeningen zijn hier aldus noodzakelijk. Er zijn verschillende opties mogelijk, waarbij steeds gekeken wordt om het aantal onteigeningen maximaal te beperken. Onderstaand wordt een kort overzicht gegeven van de mogelijke opties van de ligging van de weg (verschuiven van de as van de weg) bij het behoud van het bestaande tracé en de inpassing van het standaardprofiel.

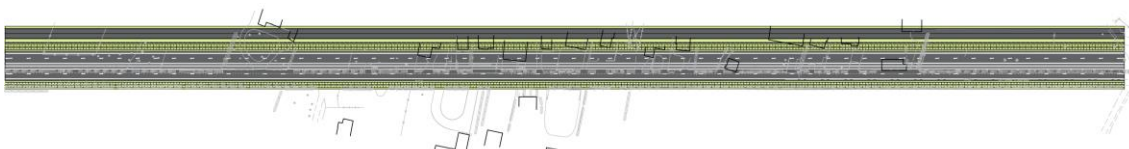


Figuur 5:: standaardprofiel primaire weg II

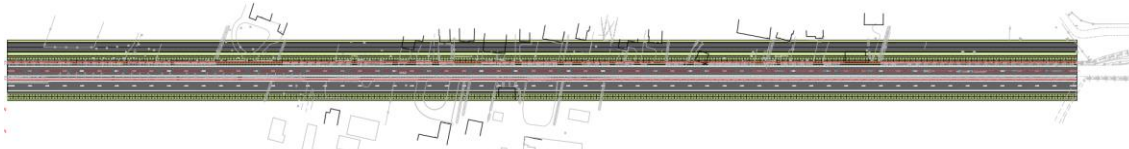
- **Optie 1:** Behoud rooilijn aan de westzijde. Hierbij worden ca. 7 à 8 woningen onteigend, voornamelijk ten oosten en 1 à 2 woningen ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de de weg.



- **Optie 2:** Behoud grens rooilijn aan de oostzijde. Hierbij worden min. 15 woningen onteigend, voornamelijk ten westen van de N42. De resterende woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de de weg, maar hoofdzakelijk de woningen ten oosten van de weg



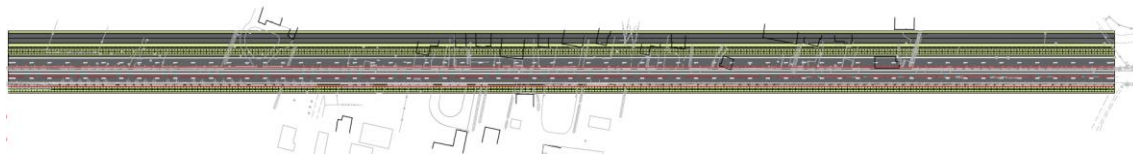
- **Optie 3:** Behoud huidige as van de N42, waarbij een 2*2 wordt gerealiseerd. Hierbij worden ca. 12 woningen onteigend, zowel ten oosten als ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de de weg.



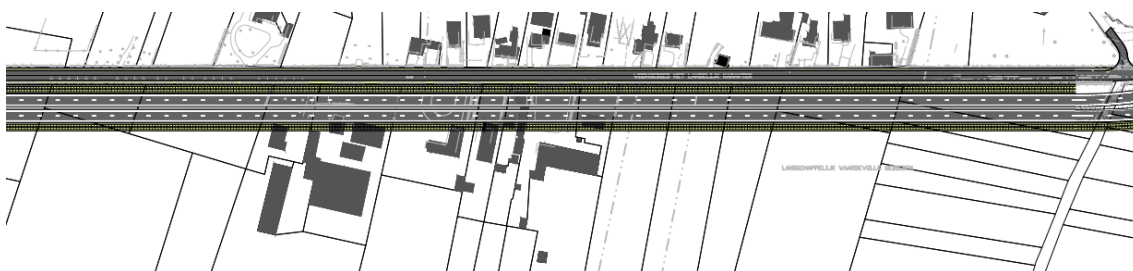
- **Optie 4:** verfijning van optie 1, waarbij dichter tot de woningen aan de westzijde wordt geschoven. Hierbij worden ca. 4 à 6 woningen onteigend, zowel ten oosten als ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de de weg, voornamelijk de woningen ten westen van de weg.



- **Optie 5:** verfijning van optie 2, waarbij geen onteigeningen aan de oostzijde worden voorzien. Hierdoor moeten 14 à 16 woningen aan de westzijde worden onteigend.



- **Optie 6:** verfijning van optie 1, waarbij geen onteigeningen aan de westzijde worden voorzien. Hierdoor moeten ca. 6 woningen aan de oostzijde worden onteigend.



De ombouw van de N42 op het huidige tracé heeft als grote voordeel dat er geen bijkomende open ruimte moet worden aangesneden. Een 2x2 profiel, met aansluitend een ventweg voor de ontsluiting van de te behouden woningen, is niet inpasbaar binnen de bestaande rooilijnen. Onteigeningen zijn hierbij onvermijdelijk.

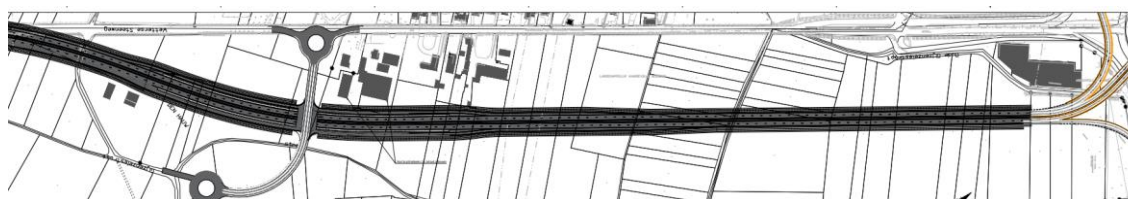
Gezien er minder woningen gelegen zijn aan de zuidoostzijde, is een inname langs deze zijde een betere en logischere optie. Ook uit het plan-MER blijkt deze optie vanuit milieuoogpunt (oa. hinder naar omwonenden) de beste optie indien het huidige tracé wordt behouden. Uiteindelijk blijkt het voorstel waarbij de rooilijn aan de noordwestzijde behouden wordt, de best mogelijke optie. In dat geval dienen een 6-tal woningen onteigend te worden. Dit betreft optie 6. **Optie 6** wordt daarom verder weerhouden als redelijke optie bij het behoud van het huidige tracé in functie van de afweging van de opties voor het bepalen van het voorkeurstracé.

- **Opties voortbouwend op planalternatief 3 (uitbouw op parallel tracé):**

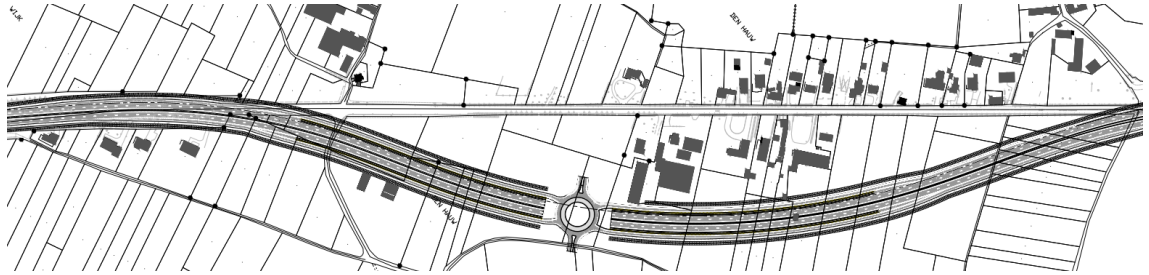
Bij het parallel tracé wordt het tracé ter hoogte van de Schoolstraat afgebogen in zuidoostelijke richting, maar zo dicht mogelijk bij de woningen langs de N42. Vanuit de mobiliteitstoets en het plan-MER wordt gesteld het knooppunt met de Gijzenzelestraat op voldoende afstand te leggen van het complex met de E40 (ca. 1 km), dit om te vermijden dat wachtrijen tot voorbij de weefzone van dit knooppunt reiken.

Volgende opties werden verder onderzocht:

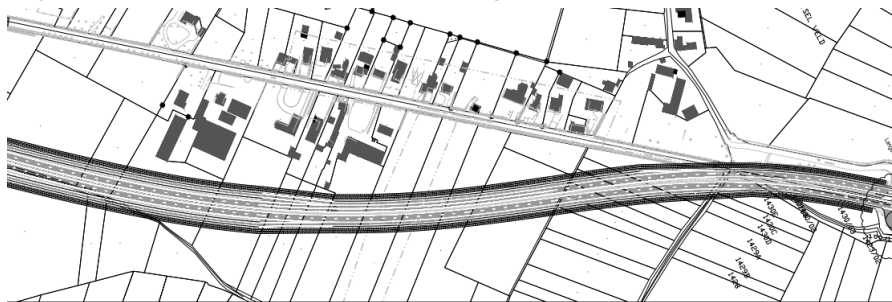
- **Optie 7:** Hierbij wordt een parallel tracé voorzien in combinatie met een aanpassing van het complex van de E40, waarbij een 4-taks rotonde wordt gerealiseerd. Hiervoor dient een nieuw kantoorgebouw ter hoogte van het complex (naast de Kreëfel) te worden onteigend.



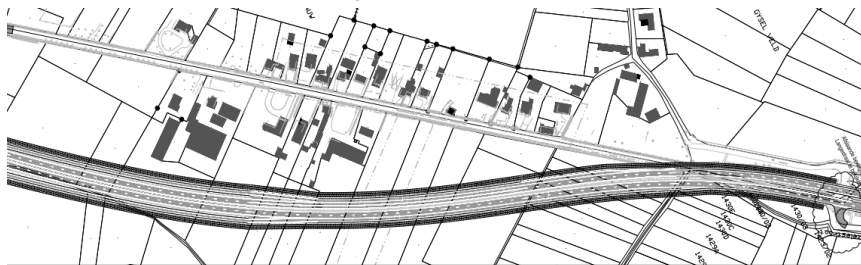
- **Optie 8:** Er wordt een paralleltracé tot aan de Gijzenzelestraat voorzien, waarbij zo snel mogelijk terug wordt afgebogen naar de huidige N42. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden (zijnde een 6-taks rotonde)



- **Optie 9:** Er wordt een paralleltracé voorzien, waarbij terug wordt afgebogen naar de huidige N42 ter hoogte van Kwaadbeek. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden ((zijnde een 6-taks rotonde, mits aanpassing bochtstraal).



- **Optie 10:** Er wordt een paralleltracé voorzien, waarbij terug wordt afgebogen naar de huidige N42 halverwege Gijzenzelestraat Kwaadbeek. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden (mits aanpassing bochtstraal).



De onteigening van het nieuwe kantoorgebouw naast de Kreëfel is zowel maatschappelijk als financieel geen haalbare optie. **Optie 7** (aangepast complex E40) wordt dan ook verder niet weerhouden voor de opties waarbij een parallel tracé wordt voorzien.

Optie 8 is technisch gezien mogelijk, maar niet wenselijk. Het tracé is bochtig en de bochten volgen snel op elkaar. De eerste bocht ter hoogte van Anker, om dan af te buigen achter de woningen en vervolgens de bocht om opnieuw aan te sluiten op de huidige N42. Daarenboven wordt een tunnel (kruispunt Gijzenzelestraat) in de bocht voorzien, wat niet wenselijk is in functie van de zichtbaarheid. De zichtafstanden zijn niet goed, gezien de bocht deels in tunnel ligt. Om te voldoen is er ongeveer 1,80m zichtverbreding nodig tov de tunnelwand in het midden. Daarnaast zou het in- en uitvoegen van en naar de rotonde met de Gijzenzelestraat op een relatief scherpe bocht worden voorzien, wat eveneens niet ideaal is en vermeden dient te worden. Omwille van bovenstaande wordt **optie 8** verder niet weerhouden bij de afweging voor het voorkeursalternatief.

Voor wat betreft het parallel tracé worden bijgevolg **optie 9** en **optie 10** weerhouden voor verdere afweging.

- **Afweging behoud bestaande tracé (optie 6) of nieuw parallel tracé (opties 9 en 10) voor wegdeel K4-K5**

De participatiemomenten over de startnota leverden volgende bijkomende inzichten als basis voor bijstelling van het voorkeurstracé:

- a) sommige eigenaars van de woningen aan de oostzijde van de N42 tussen de E40 en de Gijzenzelestraat spraken een voorkeur uit voor de ombouw van het huidige tracé met een bijhorende onteigening van hun woning in plaats van een parallel tracé in de achtertuin.
- b) vanuit de landbouwgemeenschap werd gewezen op de sterke versnippering van landbouwgrond door een parallel tracé.

Bovendien betekent een parallel tracé achter de bestaande woningen een grote toename van het ruimtebeslag en versnippering van de resterende openruimte.

Op basis van dit voortschrijdend inzicht werden de uit de startnota weerhouden alternatieven (optie 6, 9 en 10) opnieuw geanalyseerd en vergeleken op vlak van onder andere leefbaarheid, landbouw en ruimte-inname, landschap, kostprijs, minder-hinder tijdens de aanlegfase, verkeerstechnische aspecten.

Onderstaande tabel geeft de afweging weer van de drie weerhouden alternatieven:

		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
Woningen leefkwaliteit	Langsliggende woningen ten westen N42 (15-tal) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat	<ul style="list-style-type: none"> De woningen blijven vlakbij de N42 liggen langs een ventweg (voormalige N42) parallel aan de nieuwe N42. Door de inrichting als primaire II zullen de intensiteiten nog toenemen. Dit betekent een verhoogde druk op deze woningen (ruimte-inname voor geluidsscherm /berm en ventweg, geluidshinder, emissies, ...). De druk op de woonkwaliteit van die 15-tal woningen neemt nog toe. 	<ul style="list-style-type: none"> De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde, ondanks dat het nieuwe tracé als primaire weg II een toename van intensiteiten zal kennen dankzij de afstand tussen de langsliggende woningen in het noorden en het nieuwe tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde, ondanks dat het nieuwe tracé als primaire weg II een toename van intensiteiten zal kennen dankzij de afstand tussen de langsliggende woningen in het noorden en het nieuwe tracé.
	Langsliggende woningen ten oosten N42 (8-tal) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat aan de zuidzijde van de N42 kunnen niet behouden worden. (zie onteigeningen) De woningen tussen Gijzenzelestraat en Kwaadbeek kunnen behouden blijven. 	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. De nieuwe N42 bevindt zich achter de tuinen van de zuidelijke woningen. Dit leidt tot een vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde aan de zuidzijde en een tot een algemene waardevermindering van de woning. Voor de woningen aan de zuidzijde zijn geluidschermen nodig langs de nieuwe weg om de geluidsnorm te respecteren. Deze palen aan de tuinen van deze woningen. 	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. De nieuwe N42 bevindt zich achter de tuinen van de zuidelijke woningen. Dit leidt tot een vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde aan de zuidzijde. Voor de woningen aan de zuidzijde zijn geluidschermen nodig langs de nieuwe weg om de geluidsnorm te respecteren. Deze palen aan de tuinen van deze woningen.
	Woningen in Kwaadbeek	<ul style="list-style-type: none"> Geen impact 	<ul style="list-style-type: none"> De geluidsnorm blijft gerespecteerd (geluidsmodelleringen ikv planMER tonen dit aan) 	<ul style="list-style-type: none"> De geluidsnorm blijft gerespecteerd (geluidsmodelleringen ikv planMER tonen dit aan) De N42 ligt hier verder van de woningen Kwaadbeek dan bij optie 9,

			<ul style="list-style-type: none"> De N42 komt dichterbij de woningen in Kwaadbeek te liggen. Dit leidt tot een vermindering van belevingswaarde. 	doch leidt dit tot een vermindering van belevingswaarde.
Woning Gijzenzelestraat 4	<ul style="list-style-type: none"> Deze woning ontsluit via een ventweg aan de zuidzijde van de N42 naar het knooppunt Gijzenzele. De ventweg komt aan de noordzijde van het perceel te liggen en ontsluit enkel de 5 woningen ten zuiden van de N42. Mogelijks zijn geluidsmilderende maatregelen hier nodig. 	<ul style="list-style-type: none"> Deze woning komt in de oksel van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat te liggen met aan de noordzijde de ventweg die Oosterzele en de KMO zone ontsluit en aan de zuidzijde de nieuwe N42. Dit leidt tot een sterke vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde daar de woning zowel aan de achterzijde als aan de voorzijde te kampen heeft met een verkeerstoename. 	<ul style="list-style-type: none"> Deze woning komt in de oksel van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat te liggen met aan de noordzijde de ventweg die Oosterzele en de KMO zone ontsluit en aan de zuidzijde de nieuwe N42. Dit leidt tot een sterke vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde daar de woning zowel aan de achterzijde als aan de voorzijde te kampen heeft met een verkeerstoename. 	
Woningen langs N42 tussen Oude Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat	<ul style="list-style-type: none"> Ter hoogte van de woningen dient een ventweg aan de zuidzijde van de N42 te worden voorzien, die deze woningen ontsluit naar het knooppunt Gijzenzele. Mogelijks zijn geluidsmilderende maatregelen hier nodig. Hierdoor dient ergens een asverschuiving van de N42 doorgevoerd, gezien de ventweg ter hoogte van de woningen richting E40 aan de noordzijde zou liggen. 	<ul style="list-style-type: none"> De 5 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die ook voorziet in de ontsluiting van Oosterzele en de KMO zone. Dit leidt tot lokaal verkeer¹ op de ventweg aan de noordzijde van de woningen (doch minder dan heden op de N42) en een toename van verkeer op de nieuwe N42 aan de zuidzijde van de woningen. Dit betekent een beperkte afname van de leefkwaliteit. De nieuwe N42 aan de zuidzijde bevindt zich op afstand van de tuinen van deze woningen. Door het nemen van geluidsmilderende maatregelen die landschappelijk worden ingekleed en waarbij de geluidsreductie afdoende is, kan het negatief effect op de leefkwaliteit ondervangen worden. 	<ul style="list-style-type: none"> De 5 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die ook voorziet in de ontsluiting van Oosterzele en de KMOzone. Dit leidt tot druk verkeer op de ventweg aan de noordzijde van de woningen (doch minder druk dan heden op de N42) en een toename van verkeer op de nieuwe N42 aan de zuidzijde van de woningen. De nieuwe N42 bevindt zich op ongeveer 5-10m achter de tuinen van deze woningen, waardoor geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van deze tuinen noodzakelijk zijn. 	

¹ Verkeersbelasting wordt opgenomen in projectnota ter onderbouwing

			<ul style="list-style-type: none"> Dit betekent wel een sterke afname in belevingswaarde aan de achterzijde met een verstoring van de landschappelijk uitzicht. 	<ul style="list-style-type: none"> Dit betekent een significante afname van én de leefkwaliteit én de belevingswaarde daar de woningen aan de voorzijde te kampen hebben met lokaal verkeer en aan de achterzijde met druk verkeer op de N42.
<p><i>Bij vergelijking van de woonkwaliteit is er per variant impact voor woningen. In variant 6 betreft het de woningen langsheen de huidige N42 tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat. Daar waar het voor variant 9 en variant 10 de woningen betreft langsheen de oostzijde van de N42 tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat die onrechtstreeks (aan de achterzijde) getroffen worden en te kampen hebben met een afname in belevingswaarde. Voor variant 10 worden bijkomend ook de woningen getroffen langsheen de N42 tussen de Oude Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat door een afname in leefkwaliteit en belevingswaarde ten gevolge de ontsluiting van lokaal verkeer van Oosterzele en KMO-zone langsheen de ventweg aan de voorzijde en door doorgaand verkeer op de N42 - primaire weg II - aan de achterzijde.</i></p>				
Landbouw en ruimte-inname	Versnippering landbouwpercelen	Geen bijkomende versnippering	Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer 180m tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé.	Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer 140m tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé.
	Bewerkbaarheid van de gronden	Beperkte impact	De percelen zijn, volgens het kadaster, in deze omgeving overwegend lang en smal. Het tracé ligt dwars op de langste zijde van de percelen zodat relatief veel percelen worden doorsneden. Uit de luchtfoto kan afgeleid worden dat meerdere percelen wel samen, in een groter blok bewerkt worden. Deze percelen blijven makkelijk bewerkbaar. Voor bepaalde restpercelen lijkt een herschikking/verkaveling aangewezen. In het stuk tegenaan Kwaadbeek gaat het om erg kleine 'restsnippers'. Een herbestemming voor deze percelen lijkt aangewezen (bv. in functie van buffering)	Idem 9 maar de erg kleine restpercelen tegenaan Kwaadbeek worden vermeden.
	Bereikbaarheid percelen	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en nieuwe ventweg voor de woningen gelegen aan de noordzijde.	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en de bestaande N42 die ventweg wordt.	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en de bestaande N42 die ventweg wordt.

	Ruimte-inname	Het tracé neemt geen extra ruimte in. De ruimte-inname is beperkt tot de zone voor het aansluitingscomplex Gijzenelstraat.	Dit tracé heeft de grootste ruimte-inname en impact op de ruimtelijke samenhang (meer dan optie 10)	Dit tracé heeft een grote ruimte-inname en impact op de ruimtelijke samenhang.
<i>Vanuit oogpunt van landbouw en ruimte-inname is de impact beperkt bij variant 6. De inname beperkt zich tot het aansluitingscomplex Gijzenelstraat en carpoolparking.</i>				
Landschap	Landschappelijke inpassing/versnippering	De weg wordt breder maar doorsnijdt het landschap op dezelfde locatie als op heden. Geen bijkomende versnippering.	De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom best zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting, geluidsmilderende maatregelen,	De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom best zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting,
<i>Vanuit oogpunt van landschap wordt het landschap niet bijkomend versnipperd. De ruimte-inname gebeurt langsheen het huidige tracé. Daar waar bij variant 9 en 10 het landschap bijkomend versnipperd wordt.</i>				
Kostprijs	Onteigenen woningen	Onteigening van meerdere woningen onvermijdelijk (min. 7) aan de zuidzijde van de bestaande N42 en 1 ten noorden tussen Gijzenelstraat en Kwaadbeek 1.750.000 euro	Een woning (Gijzenelstraat) 250.000 euro	Onteigening meerdere woning (5 woningen waar het nieuwe tracé terug aantakt op het bestaande tracé thv Oude Wettersesteenweg + woning Gijzenelstraat) 1.500.000 euro
	Onteigenen landbouwgronden	34150 m ² AG: 170.765 euro 13290 m ² LWAG: 53.168 euro	71225 m ² AG: 356.125 euro 17000m ² LWAG: 68.364 euro	51755 m ² AG: 258.775 euro 17000 m ² LWAG: 68.364 euro
	Totale kostprijs	1.973.933 euro (indicatieve kostprijs)	674.489 euro (indicatieve kostprijs)	1.827.139 euro (indicatieve kostprijs)
<i>Bij vergelijking van de indicatieve kostprijs van de verschillende varianten kan de onteigeningskost beperkt worden in variant 9.</i>				
Minder hinder tijdens aanlegfase	Doorgaand verkeer	Het doorgaande verkeer zal hinder ondervinden, het dient plaatselijk omgelegd of over tijdelijke ventwegen gestuurd te worden. De bereikbaarheid zal gegarandeerd worden.	Het doorgaande verkeer kan zijn huidige traject blijven volgen tot de nieuwe weg klaar is.	Het doorgaande verkeer kan zijn huidige traject blijven volgen tot de nieuwe weg klaar is.

	Langsliggende woningen ten westen (15-tal)) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwtraat	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, moeilijke ontsluiting, ...) is wel tijdelijk.	Gezien hier geopteerd wordt voor een nieuw tracé achter de bestaande woningen, kan de hinder beperkt worden. Doch is hinder onvermijdelijk in bijzonder in termen van lawaaï. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar.	Gezien hier geopteerd wordt voor een nieuw tracé achter de bestaande woningen, kan de hinder beperkt worden. Doch is hinder onvermijdelijk in bijzonder in termen van lawaaï. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar.
	Langsliggende woningen ten oosten (8-tal)) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwtraat	Deze woningen blijven niet behouden dus geen hinder.	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).
	Woningen verderop langs N42 tussen Oude-Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, moeilijke ontsluiting, ...) is wel tijdelijk.	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk doch relatief dicht bij de achterzijde van de woningen. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).
<i>Vanuit oogpunt van minder hinder is er voor elke variant hinder. Doch dit betreft telkens hinder die beperkt is in tijd tijdens de werffase.</i>				
Verkeers-technisch	Verkeersveiligheid	Rechtlijnig tracé en dus een hoge leesbaarheid	Beperkt bochtig tracé.	Meest bochtige tracé, maar technisch en qua veiligheid net conform ontwerprichtlijnen voor 90 km/u.
	Carpoolparking	<ul style="list-style-type: none"> Zal bereikt worden via een ventweg ten zuiden van de N42 die aantakt op de rotonde aansluitingscomplex Gijzenzelestraat Ruimtelijk minder duidelijk afgelijnd, goede landschappelijke inpassing aangewezen Alle verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42, gelegen 	<ul style="list-style-type: none"> Kan bereikt worden via bestaande N42 die ventweg wordt. Carpoolparking ruimtelijk duidelijk afgelijnd tussen oude en nieuwe tracé Het verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42 die passeert langs de tuinen van de zuidelijk gelegen woningen (richting E40) 	<ul style="list-style-type: none"> Kan bereikt worden via bestaande N42 die ventweg wordt. Carpoolparking ruimtelijk duidelijk afgelijnd tussen oude en nieuwe tracé Het verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42 die passeert langs de tuinen van de zuidelijk gelegen woningen (richting E40)

		aan de voorzijde van de woningen die richting E40 liggen.		
<i>Vanuit oogpunt van verkeerstechnische afweging is het behoud van het bestaand tracé bij variant 6 het meest leesbare tracé gezien de rechte weg gevolgd wordt. Voor de carpoolparking is er geen onderscheidend verschil voor de verschillende varianten. Het verschil bevindt zich in de ligging ten noorden of ten zuiden van de N42 doch de aantakking gebeurt telkens via ventweg op de rotonde Gijzenzelestraat.</i>				

Bij de afwegingstabel komt naar voor dat optie 6, behoud bestaand tracé, op 4 van de 6 disciplines beter beoordeeld wordt dan optie 9 en 10 (zie onderstaande tabel).

	Bestaand tracé (variant 6)	Nieuw tracé (variant 9)	Nieuw tracé (variant10)
Woningen leefbaarheid	x	x	
Landbouw/ruimte-inname	x		
Landschap	x		
Kostprijs		x	
Minder hinder tijdens aanlegfase		x	x
Verkeerstechnisch	x		

Er wordt geopteerd om op basis van bovenstaande afweging **optie 6** verder uit te werken als **voorkeurstracé** voor wat betreft het tracé tussen het aansluitingscomplex met de E40 en het (nieuwe) knooppunt Gijzenzelestraat (K4-K5). Volgende elementen bepalen mee deze keuze:

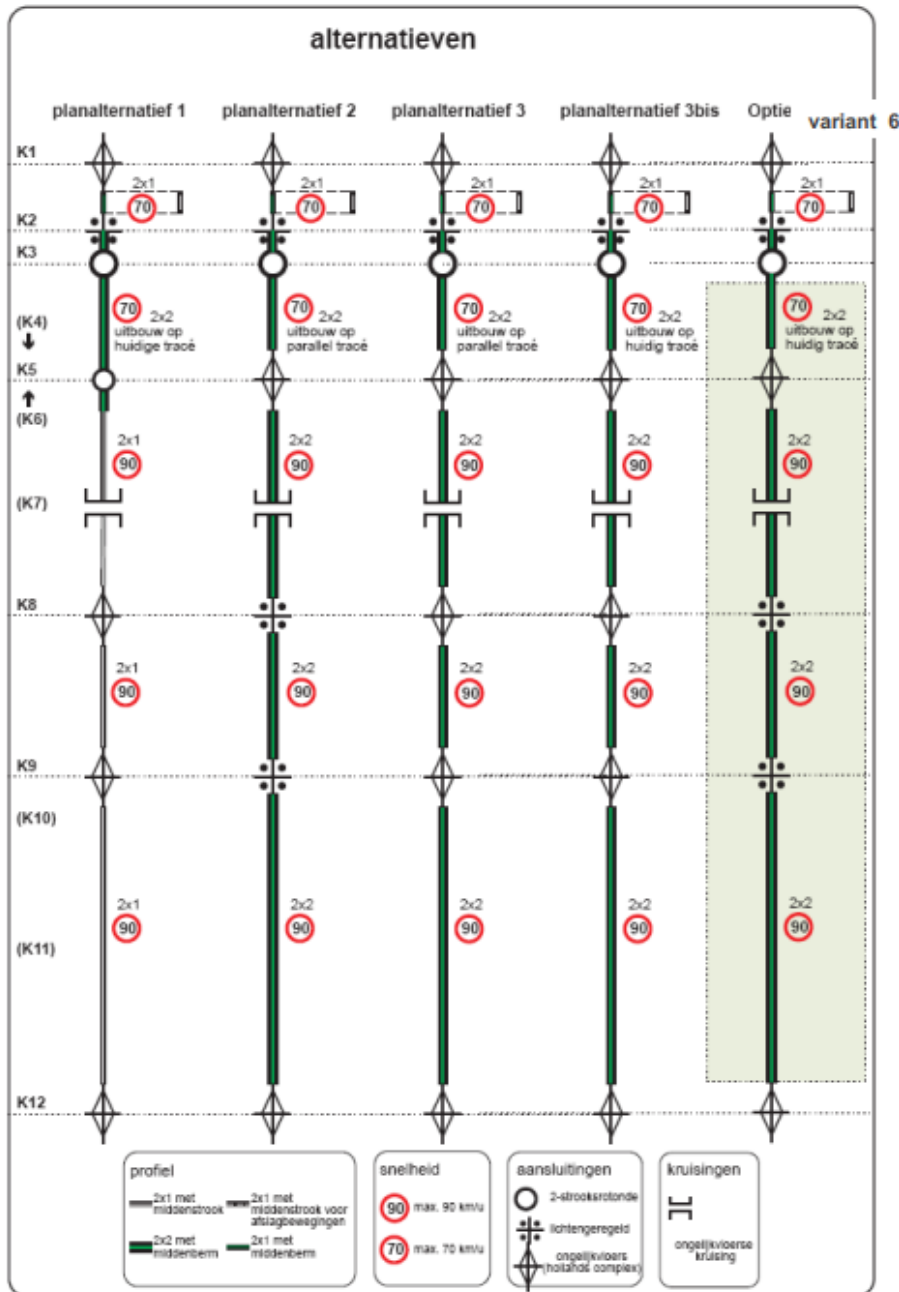
- leefkwaliteit van de woningen aan de westzijde langsheen de N42 tussen het complex met de E40 en de Gijzenzelestraat,
- leefkwaliteit woningen langsheen de N42 tussen de Gijzenzelestraat en de Oude Wettersesteenweg,
- beperkt bijkomende ruimte-inname (niet aansnijden van landbouwgrond, geen creatie van nieuwe restructies, ...),
- geen bijkomende landschappelijke versnippering,
- verkeerstechnisch minst complexe optie,
- de standpunten van de betrokken eigenaars over onteigening.



De figuur mbt optie 6 vanuit de startnota is verder verfijnd. Zo noodzaakt de ongelijkgrondse kruising K5 Gijzenzelestraat x N42 immers dat de N42 in tunnel en in aanloop in U-bak onder de Gijzenzelestraat doorgaat. De uitwisseling met het kruispunt N42 x Gijzenzelestraat gebeurt via op-en afritten langsheen de U-bak van de N42. De grens van het voorliggend GRUP in de zone K5-K3 staat op bovenstaande figuur in het blauw aangeduid.

Het aldus weerhouden tracé kan men linken met de plan-MER waarbij:

- de zone K1 – K5 overeenstemt met planalternatief 3bis. In het bijzonder wordt de zone K3-K5 uitgebouwd op het huidige tracé van de N42 en niet parallel achter de woningen aan de oostzijde.
- de zone K5 – K12 overeenstemt met planalternatief 2. In het bijzonder blijven de kruispunten K8 en K9 voorzien van een lichtenregeling i.p.v. een ongelijkgrondse kruising.

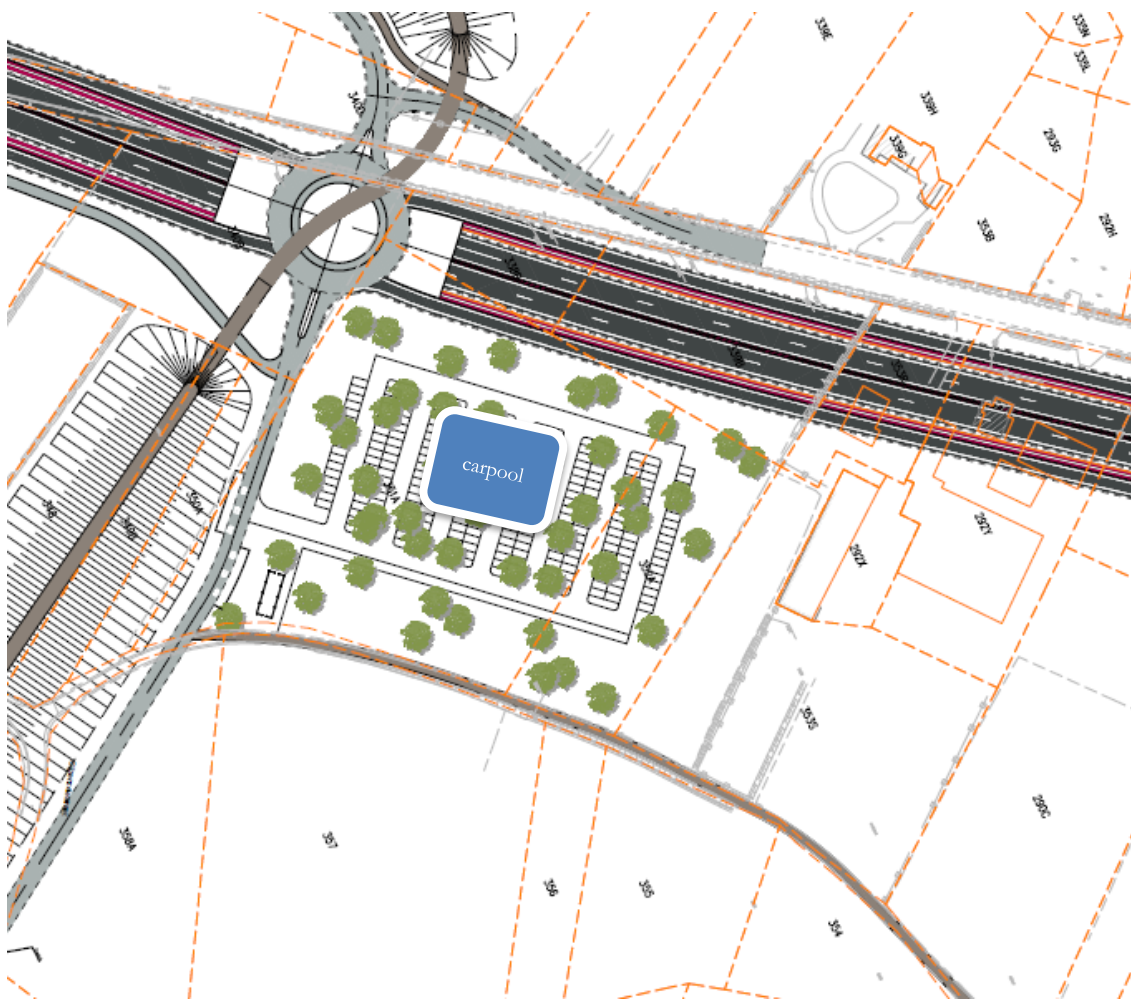


Figuur 6::Voorkeursalternatief Projectnota versus alternatieven Plan-MER

3.2.2.3 Carpoolparking

De carpoolparking (ligging, inrichting, vormgeving, ...) vormde een onderzoeksvraag binnen de plan-MER. De carpoolparking wordt voorzien ten zuiden van de E40, nabij het eerste knooppunt, zijnde de aansluiting met de Gijzenzelestraat (zie verder). De carpoolparking wordt best voorzien aansluitend bij de N42 ten zuiden ervan. De carpoolparking dient een capaciteit te hebben van ongeveer 170 plaatsen (+/- 2500m²).

Gezien de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen meer dan 50 meter bedraagt zijn geen geluidsmilderende maatregelen noodzakelijk (cfr. plan-MER).



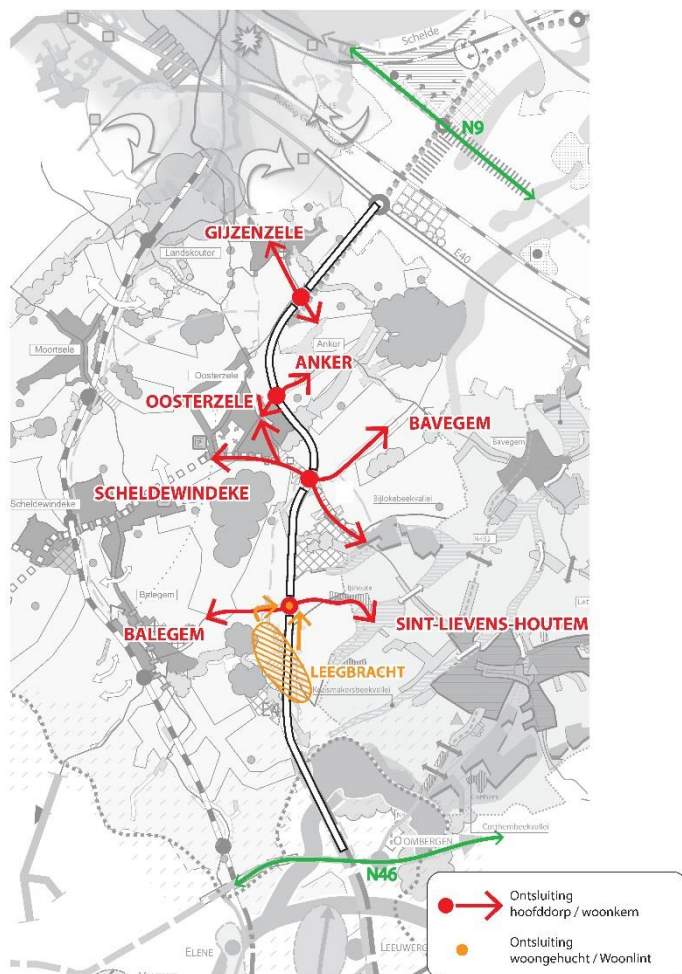
Figuur 7: Situering carpoolparking

3.2.2.4 Ontsluiting hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties

Er wordt voorzien in beveiligde aansluitingspunten op kruisingen met lokale wegen II of hoger. Deze aansluitingspunten staan meteen ook in voor de ontsluiting van hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties naar de N42 en het hogere wegennet, alsook voor de onderlinge verbinding tussen deze woonentiteiten. Er wordt niet voorzien dat de overige lokale wegen, Zwaluwstraat, Kwaadbeek en Roosbloemstraat, worden aangesloten. Deze kunnen mits een kleine omrijfactor via bestaande wegen aantakken op de vermelde knooppunten.

De ontsluiting wordt in de startnota op korte termijn als volgt voorzien. Voorliggend GRUP legt de oplossingen op lange termijn planologisch vast. Onderstaande oplistijng van de korte termijn oplossingen zijn louter informatief.

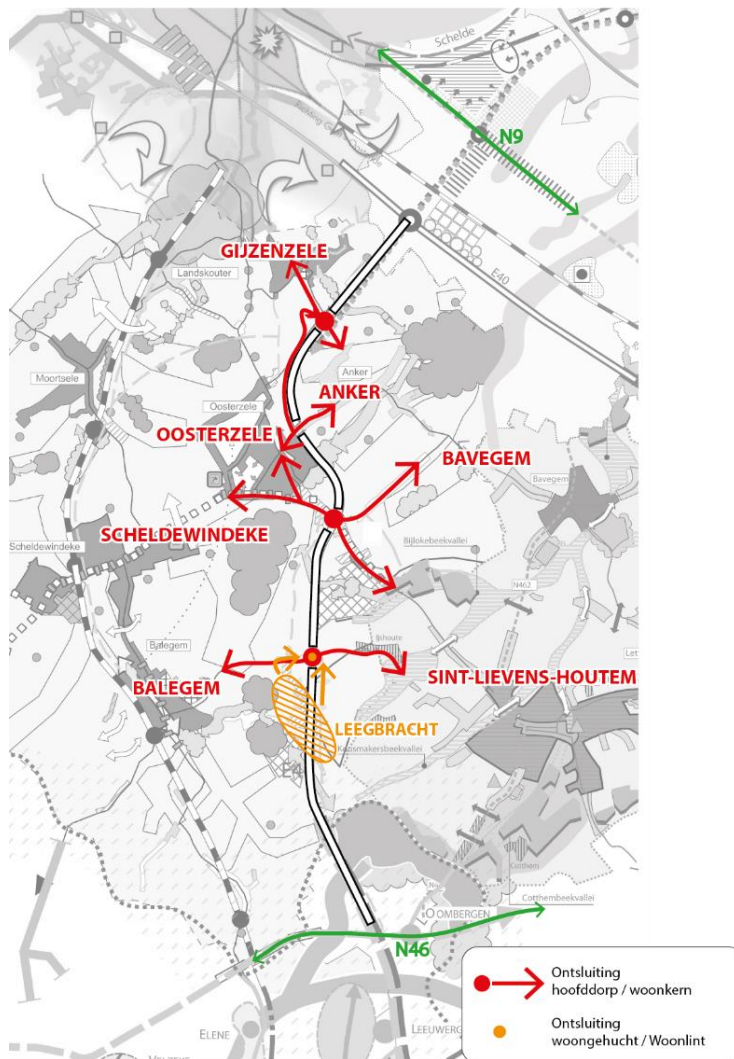
- Ter hoogte van de Gijzenzelestraat: ontsluiting Gijzenzele via Gijzenzelestraat oost, Gijzenzelestraat west voorziet enkel aansluiting voor landbouwverkeer en openbaar vervoer;
- Ter hoogte van de Reigerstraat – Korte Ambachtstraat: ontsluiting Oosterzele, Anker en Bavegem;
- Ter hoogte van de Houtemstraat – Geraardsbergsesteenweg: ontsluiting Oosterzele, Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem;
- Ter hoogte van Yshoute: ontsluiting Balegem en Sint-Lievens-Houtem. De aansluitingen ter hoogte van de woonconcentratie Leegbracht worden afgesloten. Via het onderliggende wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 wordt deze woonconcentratie ontsloten naar het aansluitingspunt Yshoute.



Figuur 8: Ontsluiting hoofddorp/ woonkern korte termijn

De ontsluiting op lange termijn wordt verankerd in het GRUP. In de startnota wordt de ontsluiting op lange termijn als volgt voorzien:

- Ter hoogte van de **Gijzenelestraat**:
 - ontsluiting Gijzenzele via Gijzenelestraat oost, Gijzenelestraat west voorziet enkel aansluiting voor landbouwverkeer en openbaar vervoer;
 - ontsluiting Anker via parallelweg ten westen van N42
- Ter hoogte van de **Houtemstraat** – Geraardsbergsesteenweg: ontsluiting Oosterzele, Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem
- Ter hoogte van **Yshoute**: ontsluiting Balegem en Sint-Lievens-Houtem. De aansluitingen ter hoogte van de woonconcentratie Leegbracht worden afgesloten. Via het onderliggende wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 wordt deze woonconcentratie ontsloten naar het aansluitingspunt Yshoute

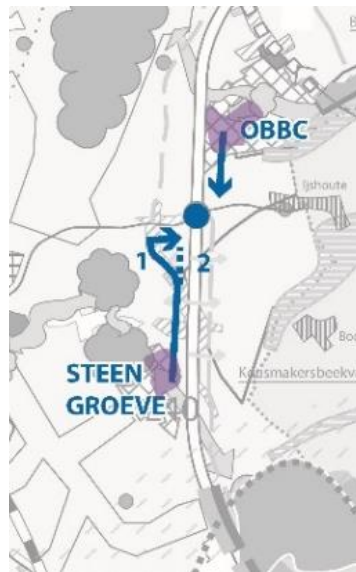


Figuur 9: Ontsluiting hoofddorp/ woonkern lange termijn (GRUP)

3.2.2.5 Ontsluiting van economische activiteiten

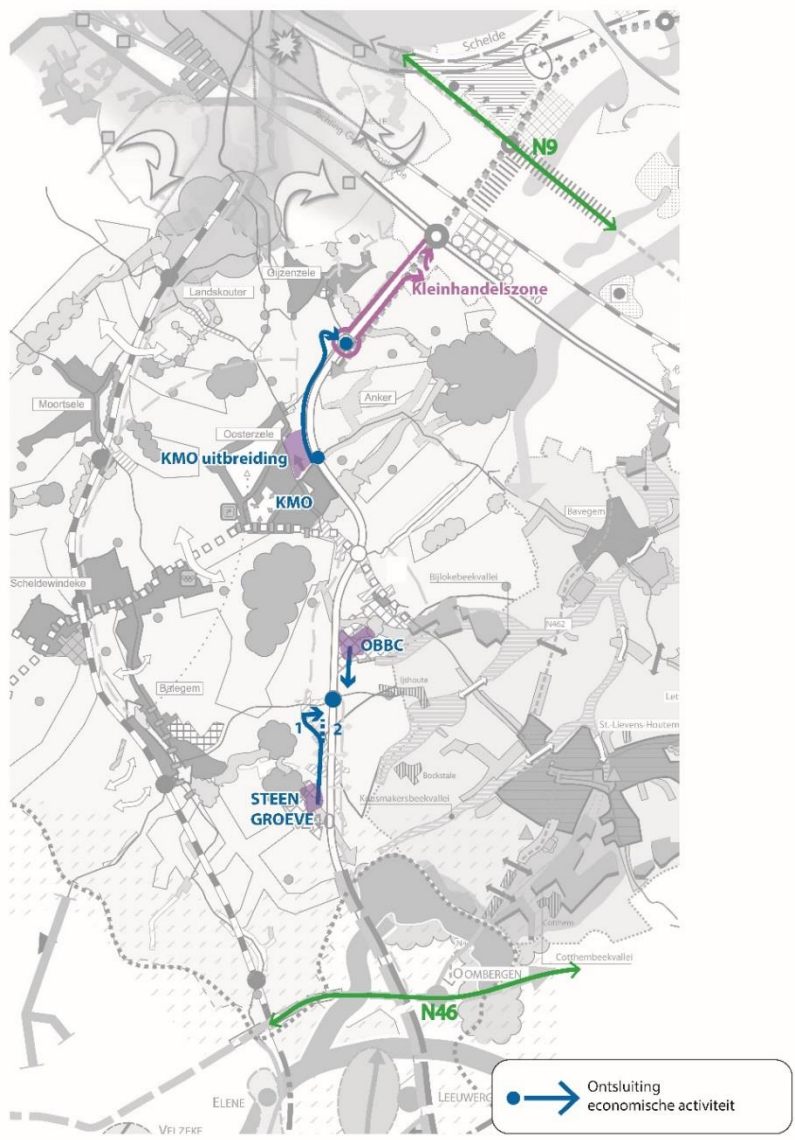
Langs de N42 zijn een aantal economische activiteiten gelegen. Na het ombouwen van de N42 tot primaire weg II wordt de ontsluiting van de kleinhandelszone nabij de E40 voorzien via rechts-in, rechts-uit verlopen. Er wordt voorzien dat de middenberm wordt gesloten, wat betekent dat bezoekers komende vanuit de richting Wetteren moeten doorrijden en keren aan de rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat om zo de kleinhandelszone te kunnen bereiken.

- Ontsluiting huidige ambachtelijke zone Oosterzele
 - Korte termijn: via aansluitingspunt op het lichtengeregeld kruispunt Reigerstraat – Korte Ambachtstraat
 - Lange termijn: via ventweg richting aansluitingspunt Gijzenzele Het kruispunt Reigerstraat x N42 wordt dan als tunnel ingericht.
- Ontsluiting voorziene ambachtelijke zone Oosterzele
 - Korte termijn: rechtstreeks naar de N465a te ontsluiten
 - Lange termijn: via ventweg richting aansluitingspunt Gijzenzele Het kruispunt Reigerstraat x N42 wordt dan als tunnel ingericht.
- Ontsluiting betoncentrale OBBC
 - via ventwegen langs de N42 naar het aansluitingspunt Yshoute
- Ontsluiting steengroeve
 - De ontsluiting van de steengroeve was aanvankelijk voorzien via de lokale ventweg parallel aan de N42, die weliswaar wordt heringericht voor tweerichtingsverkeer, en de N465a.



Figuur 10: ontsluiting Steengroeve conform Startnota

Aangezien in deze zone niet alleen de steengroeve maar ook een tuinbouwbedrijf gelegen is dat of via Berg en N465a of via Kapelweg en Ijshoute dient te ontsluiten, is er gekeken in welke mate de ontsluiting kan geoptimaliseerd worden en om het af- en aanrijden van vrachtverkeer te beperken. Zowel Kapelweg als Berg zijn smalle landbouwwegen en niet geschikt voor veel vrachtverkeer.

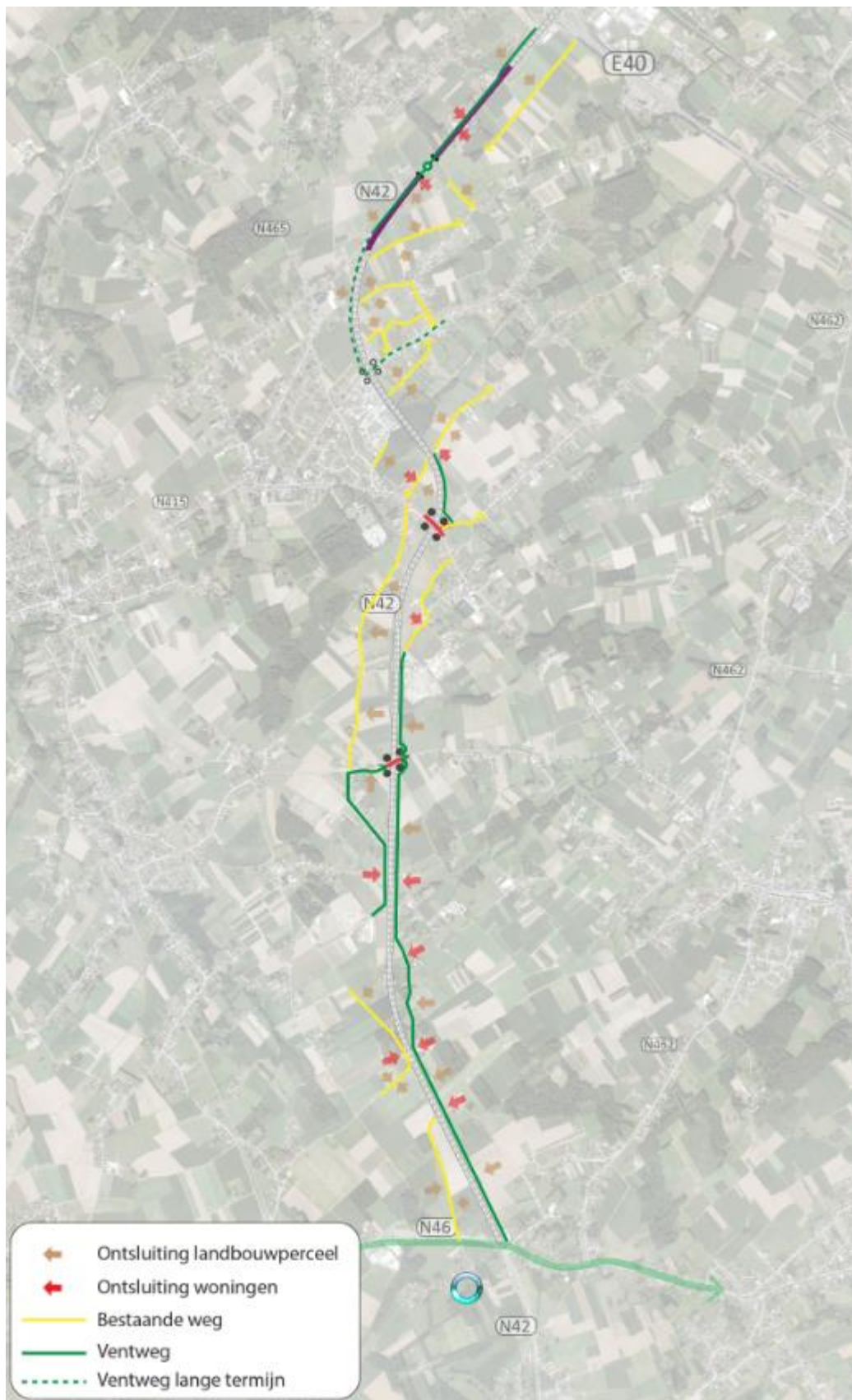


Figuur 11: Ontsluiting economische activiteiten

3.2.2.6 Ontsluiting individuele percelen/landbouwpercelen

Voor de woningen/ landbouwbedrijven die momenteel langs de N42 zijn gelegen worden ventwegen voorzien of deze zijn reeds voorzien. Op de figuur worden de verschillende ventwegen aangegeven.

- Ter hoogte van de Gijzenzelestraat: huidige N42 wordt ventweg ter ontsluiting van de aldaar gelegen woninggroepen en landbouwpercelen. De zuidwestelijke ventweg loopt verder richting Oosterzele ter ontsluiting van de uitbreiding van de ambachtelijke zone. De uitbreiding van de ambachtelijke zone zal dus ontsluiten via het knooppunt met de Gijzenzelestraat, niet met de Reigerstraat. Indien het knooppunt met de Reigerstraat op lange termijn wordt afgesloten, zal de woonomgeving van Anker ook via deze ventweg ontsluiten richting knooppunt Gijzenzelestraat;
- Ter hoogte van Yshoute: de woningen van Leegbracht en de landbouwpercelen in deze omgeving ontsluiten via ventwegen naar dit knooppunt. Aan de overzijde van de N42 kunnen de woningen gebruik maken van de reeds aanwezige ventweg die voorzien werd voor de steengroeve richting Geraardbergsesteenweg.
- Ter hoogte van Houtemstraat: woningen in Roosbloemstraat en landbouwpercelen in de omgeving ontsluiten via een nieuw aan te leggen ventweg richting Heistraat en vervolgens de Houtemstraat.
- Richting Zottegem zijn aan de oostzijde ventwegen voorzien, waarlangs ook de individuele woningen/landbouwbedrijven kunnen ontsluiten richting het knooppunt met Yshoute of met N46.



Figuur 12: Ontsluiting individuele percelen/ landbouwpercelen

3.2.2.7 Fietzers

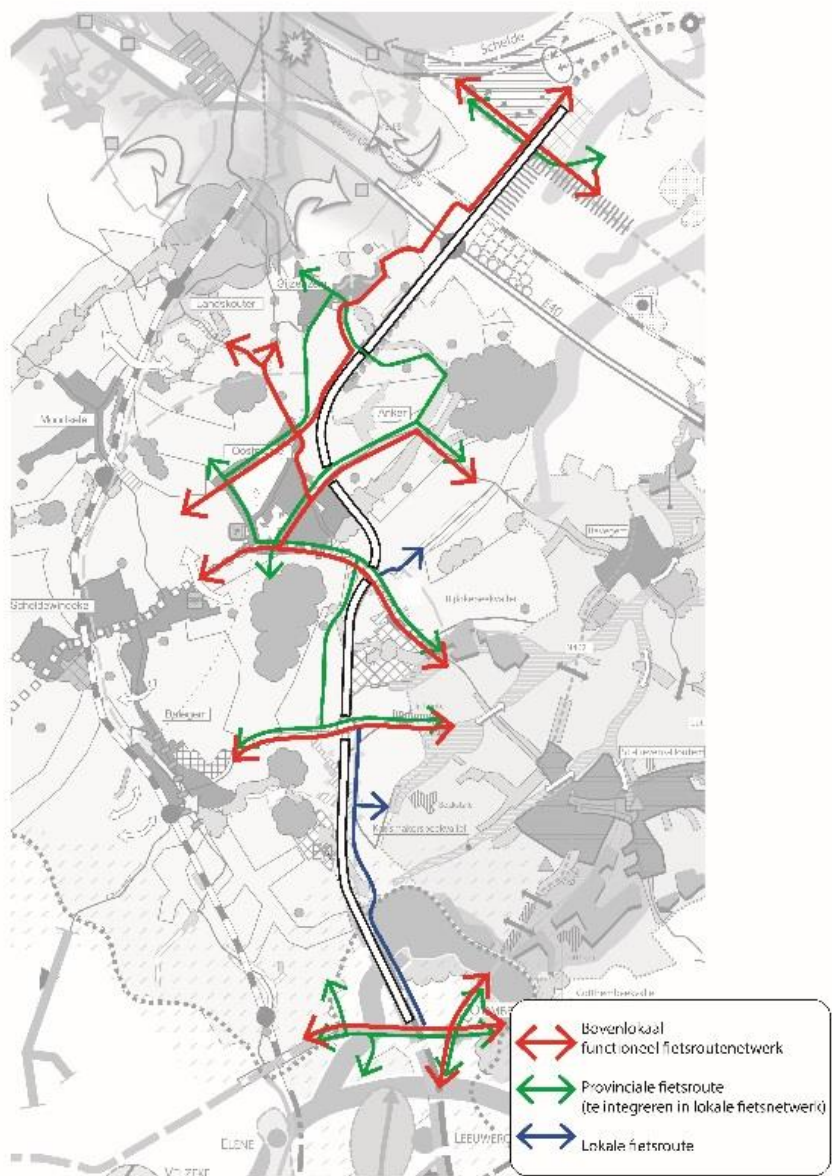
Algemeen worden bij de ombouw van wegen tot primaire weg, geen klassieke fietspaden voorzien, maar wel parallelvoorzieningen (cfr. RSV).

Bij de ombouw van de N42 tot primaire II wordt gestreefd naar een maximale scheiding van verkeer: fietsverkeer wordt afgewikkeld via parallelle structuren of een vervangende weg. De fietsrelaties worden in de startnota als volgt voorzien:

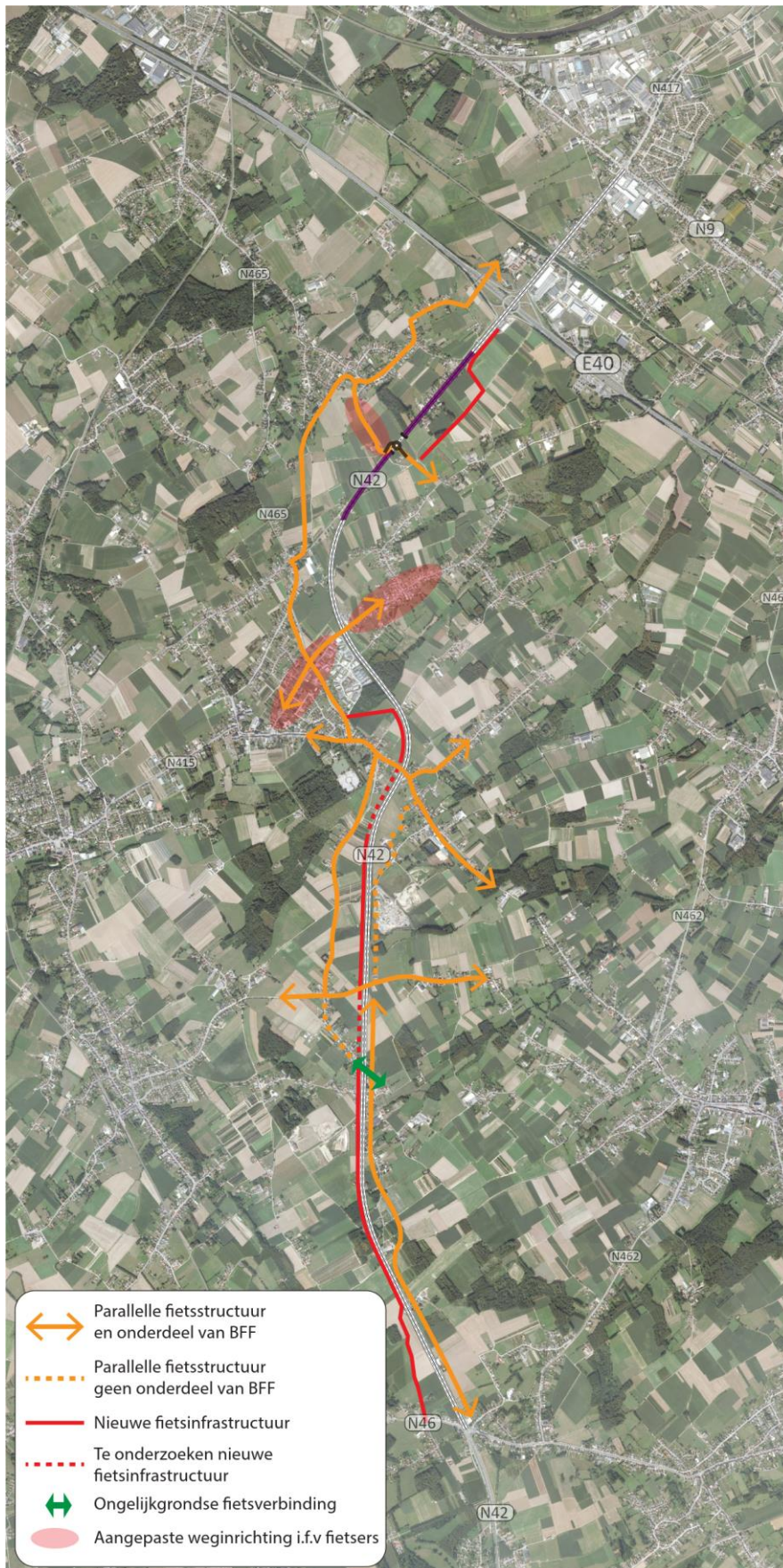
- Tussen de E40 en Oosterzele verloopt de fietsverbinding via het alternatief traject doorheen Gijzenzele via Lange Munte – Hoogstraat – Kerkstraat – Wulgenstraat. De verbinding met Anker kan via het knooppunt met de Gijzenzelestraat blijven verlopen.
- Vanaf de rotonde Gijzenzelestraat wordt de Zwaluwstraat heraangelegd als landbouwweg tot aan de Krëfelsite.
- Ter hoogte van Oosterzele en Anker zijn vooral de oost-west relaties belangrijk. Er zijn kruisingen van de N42 mogelijk ter hoogte van de knooppunten met de Reigerstraat en de Houtemstraat (naar Sint-Lievens-Houtem). Dit zijn lichtengeregelde kruispunten waar fietsers beveiligd kunnen oversteken. Ook ter hoogte van het kruispunt Gijzenzelestraat x N42 wordt deze oost-west relatie mbv de aanleg van een fietsbrug bestendigd.
- De fietsoversteken met middeneiland ter hoogte van Kwaadbeek – Voordries en ter hoogte van de Roosbloemstraat verdwijnen.
- Tussen de N46 en Oosterzele zijn parallelle structuren (grotendeels reeds aangelegde ventwegen) langs de N42 aanwezig, die door de fietser kunnen gebruikt worden. Vanaf Parksken of het knooppunt Yshoute kan ook via de Geraardbergsesteenweg gefietst worden.
- Aanvullend wordt een nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd langs de westzijde van de N42 tussen de N46 en de Roosbloemstraat. Het betreft een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m. Delen hiervan zullen samenvallen met bestaande ventwegen.
- In de planMER werd een inname van een gabarit van 40m beoordeeld voor het tracé tussen de E40 en N46. Het voorliggende dwarsprofiel is 31,5m breed. Dit betekent dat het voorliggende dwarsprofiel past binnen het beschouwde gabarit binnen het plan-MER. Een verfijning van de beschouwde ruimte-inname uit het plan-MER is steeds mogelijk.

Op de fietsverbindingen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) worden in de startnota de aanbevelingen vanuit het planMER gevolgd:

- Aangepaste inrichting Gijzenzelestraat tussen Gijzenzele en N42: verbreding rijweg of aanleg uitwijkstroken en (al dan niet vrijliggende) fietspaden
- Weginrichting afstemmen op fietsverkeer op as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat in Oosterzele
- Aanpassen bovenlokale functionele fietsroute Oosterzele – Gijzenzele – Mariagaard/Vantegem via Wulgenstraat – Kerkstraat ipv via Oude Wettersesteenweg en ventweg door uitbouw autoluwe fietsroute via Wulgenstraat – Kerkstraat – Sint-Bavoplein – Schoolstraat.



Figuur 13: Fietsstructuur



Figuur 14: Fietsstructuur

3.2.2.8 Openbaar vervoer

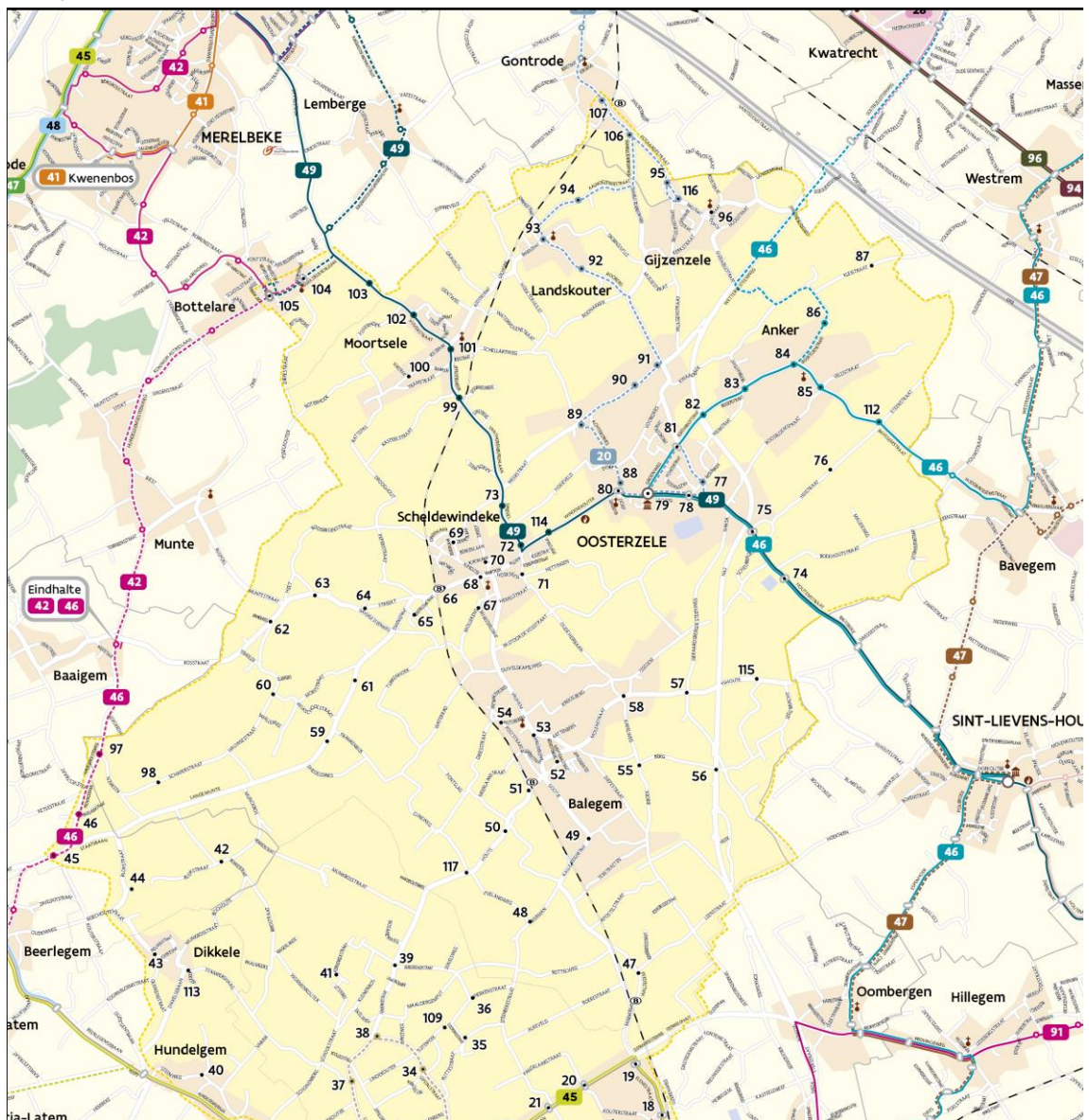
De N42 wordt gedwarst of gebruikt door volgende bussen van het openbaar vervoer:

- Lijn 46 Wetteren – Oosterzele – Zottegem
- Lijn 49: Gent -Herzele - Geraardsbergen

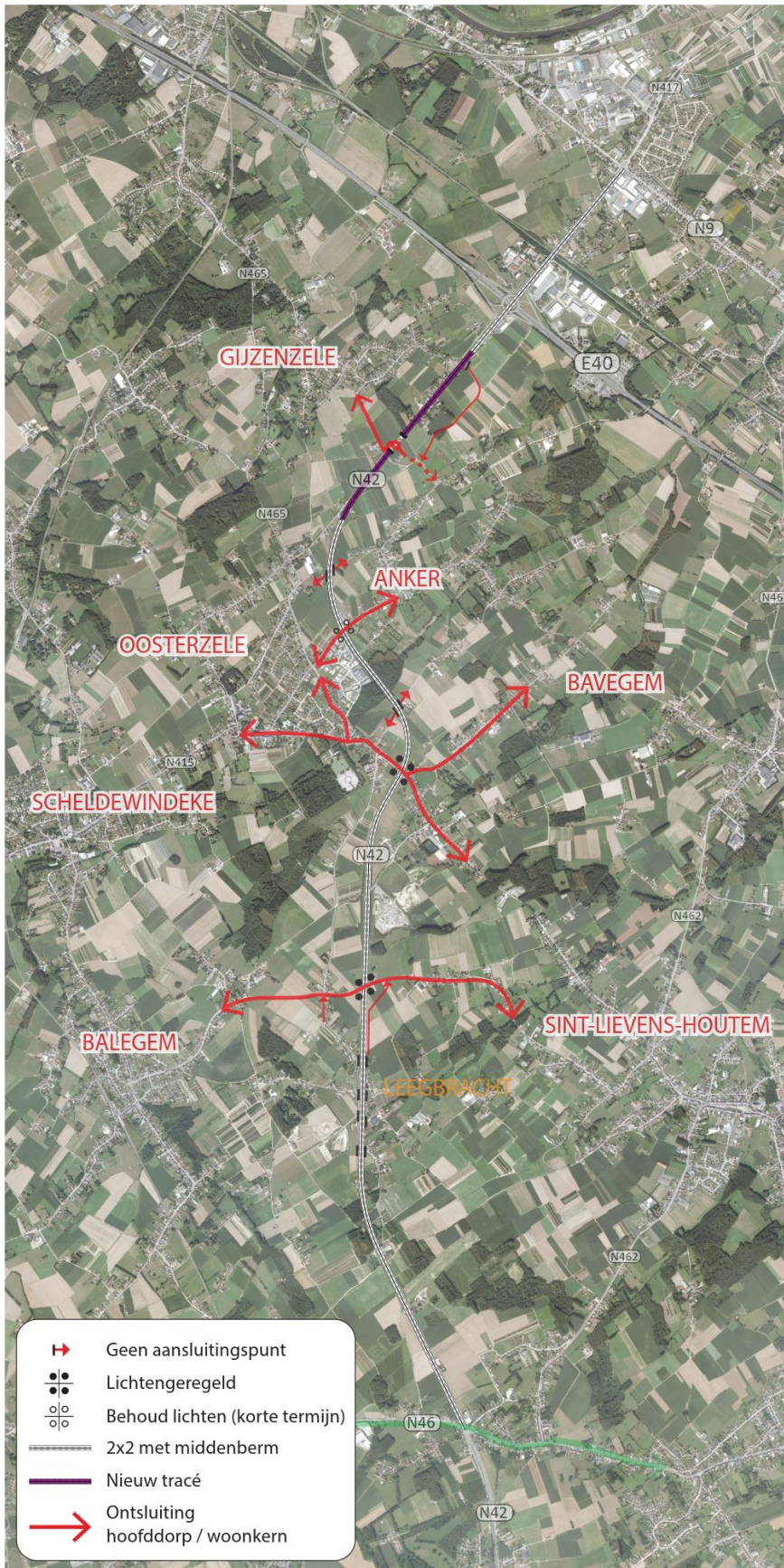
De buslijn 46 en 49 dwarsen de N42 ter hoogte van de Houtemstraat. Dit kruispunt blijft in de startnota als lichtengeregeld kruispunt behouden. Er wijzigt dus in principe niets voor deze lijnen.

De buslijn 46 dwarst ter hoogte van het aansluitingspunt met de Reigerstraat, dat als lichtengeregeld kruispunt op korte en middellange termijn behouden blijft in de startnota. Indien hier op langere termijn toch een ongelijkgrondse oplossing wordt gerealiseerd, dient rekening gehouden te worden met de passage van de bussen.

De lijn 46 kent een alternatief traject ter hoogte van de Moortelbosstraat – Kwaadbeek – Gijzenzelestraat, waarna het traject wordt verdergezet via de N42 richting Wetteren. Deze bussen kunnen gebruik maken van het aansluitingspunt dat voorzien wordt ter hoogte van de Gijzenzelestraat.



Figuur 15: Openbaar vervoer



Figuur 16: Conceptschets voorkeursalternatief

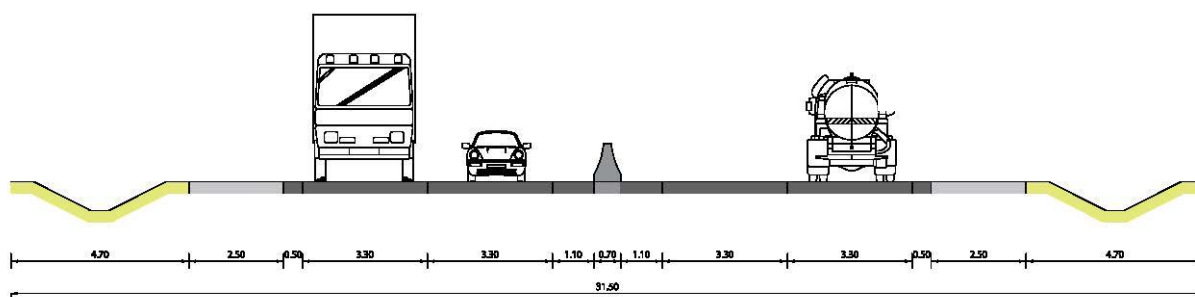
3.2.2.9 Concept typedwarsprofiel

Voor gewestwegen buiten de bebouwde kom en met een snelheid > 70km/u gelden volgende principes voor een aangepast wegprofiel:

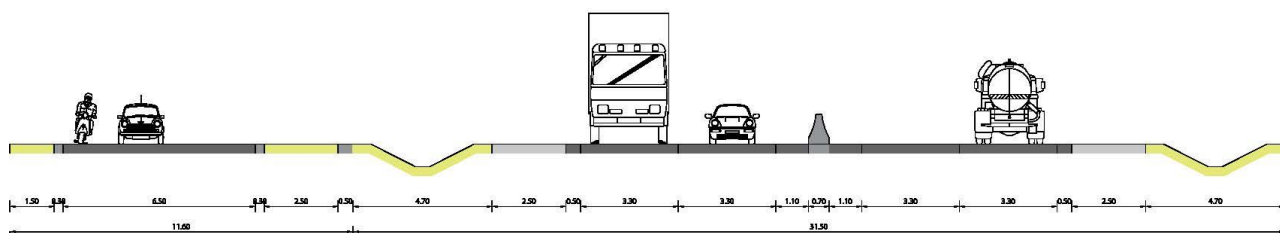
- Algemeen worden bij de ombouw van wegen tot primaire weg, **geen klassieke fietspaden** voorzien, maar wel parallelvoorzieningen (cfr. RSV, zie verder). Er wordt gestreefd naar een maximale scheiding van verkeer.
- Vanuit de mobiliteitstoets bleek een **2x2 profiel** noodzakelijk.
- Tussen de rijrichtingen komt een gesloten middenberm, voorzien van een centrale beveiliging (bv. stalen stootbanden, ...)
- Rijlopers van **3,30m breed**
- Aan beide zijden worden **grachten** voorzien met een kruinbreedte van **4,70m**
- Er worden geen pechstroken voorzien, maar er worden vluchtstroken van **2,50m** voorzien.

Dit brengt de totale breedte op ongeveer **31,5 m**.

Typedwarsprofiel 2x2



Typedwarsprofiel 2x2 met ventweg



4 Bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied

4.1 Bestaande feitelijke en juridische toestand

De bestaande feitelijke toestand wordt weergegeven op volgende kaart:

Kaart 0: situering plangebied

Kaart 1: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven in onderstaande tabel en op de volgende kaarten:

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

Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen

Tabel 1. Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	/
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> - Gentse en kanaalzone 07/071998 - Agrarische gebieden - Landschappelijk waardevol gebied - Natuurgebied - Ambachtelijke bedrijven en kmo's - Bestaande hoofdverkeerswegen - Woongebied met landelijk karakter - Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem - Agrarisch gebied - Landschappelijk waardevol gebied - Ontginningsgebied
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> - Afbakening kleinstedelijk gebied Wetteren - Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem - Afbakening kleinstedelijk gebied Geraardsbergen
Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wetteren - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oosterele - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> - BPA en RUP Ambachtelijke Zone Oosterzele - BPA Zonevremde bedrijven deelplan Kilowatt - gemeentelijk RUP Compensatie RUP / RUP Open Kouters (
Verkavelingsvergunningen	goedgekeurde niet vervallen verkaveling met nummer 5.00/44052/861
Beschermde monumenten	/
Beschermde dorpsgezichten	/
Beschermde landschappen (Relictzone)	<ul style="list-style-type: none"> - Ettingebos - Moortelbos - Hooimeersbeek - Betsbergsebossen - Land van de Molenbeken - Elene-Leeuwergem
Lijnrelict	N9 Gent-Aalst
Ankerplaats	- Betsbergsebos, Gootbos en Ter Hulst

Plan	Naam
	- Kasteel van Leeuwergem
Definitieve aanduiding ankerplaatsen	Vallei van de Cotthembeek met omliggende kouters
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	/
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	- Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek: <ul style="list-style-type: none"> - het Almoezenijbos ten westen van de N42 en Gijzenzele, langsheen de N465; - het Betsbergbos ten westen van de N42 en ten zuiden van Gijzenzele, langsheen de N465. - Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen: <ul style="list-style-type: none"> - gebied BE2300007 ten noorden van de N46 en ten oosten van de N42
Ramsargebieden	/
Gebieden van het duinendecreet	/
Gebieden van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur (AGNAS)	- regio Schelde-Dender: 'Lant van Weteren-Lede' - regio Vlaamse Ardennen: 'Land van Zottegem'
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	- De Oosterzeelse bossen (GEN217) - Kottem (GEN224)
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	/
Vlaamse of erkende natuurrezervaten	/
Bosreservaten	/
Beschermingszones grondwaterwinning	/
Stroomgebied	- Beneden-Scheldebekken - Boven-Scheldebekken
Bevaarbare waterlopen	/
Onbevaarbare waterlopen	- Molenbeek/Kottembeek - Molenbeek/Gondebeek - Zwalmbeek
Gewestwegen	E40, N42, N46, N9, N417, N465
Spoorwegen	/

In of grenzend aan het gebied zijn geen beschermde monumenten of beschermde dorpsgezichten aanwezig. Verder zijn er in of grenzend aan het gebied geen vogelrichtlijngebieden, geen gebied van het integraal verwevings- en ondersteunend netwerk (IVON), geen Vlaamse of erkende natuurrezervaten, geen bosreservaten en geen beschermingszones voor grondwaterwinning. Tot slot zijn er geen bevaarbare waterlopen of spoorwegen aanwezig in of grenzend aan het gebied.

Het plangebied grenst aan VEN-gebied, habitatrichtlijnengebied, gebieden met een belangrijk faunistische waarde, relictzones (Elene-Leeuwergem en Betsbergbossen), bouwkundig erfgoed, ankerplaatsen en landbouwgebieden met een zeer hoge waardering.

Het plangebied loopt verder door biologisch zeer waardevol gebied, traditionele landschappen, relictzones (Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingebos, land van Molenbeken) en gebieden van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur.

4.2 Bestaande ruimtelijke structuur

4.2.1 Ruimtelijke kenmerken van de ruime omgeving van de weginfrastructuur

Het traject loopt door de gemeentes Oosterzele en Zottegem en ligt in de Vlaamse Ardennen en behoort ook tot de Denderstreek en de Bloemenstreek. De ruimere omgeving van het plangebied bestaat uit open kouterlandschappen doorsneden door beekvalleien. Het landgebruik betreft weiland, graslanden en akkerland met granen en voedergewassen. De graslanden in de beekvalleien vormen een belangrijk foerageergebied voor heel wat fauna. Graslandcomplexen van enige omvang zijn bijna uitsluitend terug te vinden in de valleigebieden, waar de waardevolle biotopen aanwezig zijn. Daarnaast komen verschillende boscomplexen voor die vaak gekoppeld zijn aan de beekvalleien. De bossen in de valleigebieden worden gekenmerkt door hun drassig karakter, omdat ze gelegen zijn in de alluviale gebieden van de beekvalleien. De beken zijn structurerende elementen omdat ze door de verschillende types van open ruimten (met hun belangrijke functies landbouw, natuur en wonen) lopen. Zij hebben een belangrijke verbindingsfunctie.

De ontsluiting van het zuiden van Oost-Vlaanderen met onder andere Oosterzele, Sint-Lievens-Houtem, Herzele, Zottegem, Brakel, Geraardsbergen, ... gebeurt via de N42 naar de E40 die in het noorden van het plangebied is gelegen. De E40 vormt samen met de Oosterzelesteenweg-Zuidlaan (N42-N417) de voornaamste verkeersdrager voor Wetteren. De zone ten noorden van de E40 wordt gekenmerkt door de concentratie van een aantal functies, zoals winkelconcentratie, het regionale bedrijventerrein Vantegem te Wetteren en de woonfunctie.

Het plangebied ten zuiden van de E40 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de landbouwfunctie in een waardevol landschap met daarnaast de OBBC (breekcentrale te Oosterzele), de steengroeve te Balegem.

Het plangebied loopt langs Gijzenzele, Oosterzele en Oombergen. Verderop van het plangebied zijn nog de dorpen Sint. Lievens-Houtem, Balegem, Scheldewindeke, Landskouer, Moortsele, Gontrode, Bavegem, Elene, Leeuwergem en Hillegem gelegen. De woonstructuur wordt gekenmerkt door enkele woonkernen, kleine dorpen en gehuchten en lintbebouwing.

4.2.2 Ruimtelijke kenmerken van de onmiddellijke omgeving

Binnen het projectgebied worden volgende functies onderscheiden:

- **Wonen**

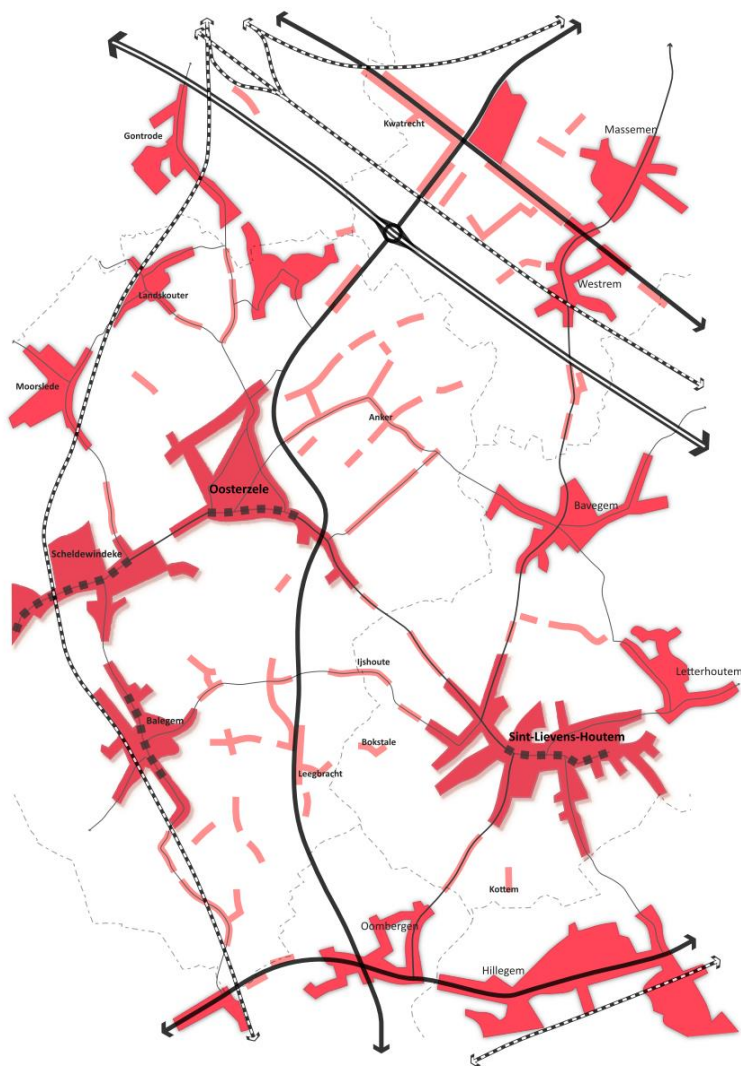
Het noorden van het plangebied omvat de verstedelijkte zone van Kwatrecht, met grootschalige handelsactiviteiten langsheen de N9. De bewoning is hoofdzakelijk gelegen langsheen de hoofdwegen N9 Brusselsesteenweg en N42 Oosterzelesteenweg. Het betreft zowel gesloten als open bebouwing met achterliggende tuinen. Ten zuiden van de E40 situeren zich onderstaande aaneengesloten woonomgevingen:

Tabel 2: Woongebieden in en rondom het tracé

Woonkern	Ligging tov N42	Ontsluiting naar N42
Oosterzele (hoofddorp)	ca. 350 m ten westen	N415
Scheldewindeke (deelgemeente Oosterzele)	ca. 2 km	N415 door Oosterzele
Gijzenzele (deelgemeente Oosterzele)	Woningen langsheen Schoolstraat grenzen aan N42; kern op ca. 800 m ten westen	Schoolstraat en Oude Wettersesteenweg
Landskouer (deelgemeente Oosterzele)	ca. 1.800 m ten westen	N465 Geraardsbergsesteenweg en Oude Wettersesteenweg

Moortsele (deelgemeente Oosterzele)	ca. 2.500 m ten westen	Moortselestraat – Meerstraat of Windekouter
Balegem (deelgemeente Oosterzele)	ca. 1.800 m ten westen	Molenstraat - Yshoute
Sint-Lievens-Houtem (hoofddorp)	ca. 2.000m ten oosten	Yshoute/Houtemstraat/reigerstraat (via Bavegem)/Oombergsestraat N462-N46
Bavegem (deelgemeente Sint-Lievens-Houtem)	ca. 2.000 m ten oosten	Reigerstraat
Oombergen (deelgemeente Zottegem)	Grenst aan N42, kern op ca. 500 m ten oosten	Oombergsestraat N462-N46 Steenweg op Aalst

Buiten deze aaneengesloten bebouwing in de woonkernen komen verspreid een aantal gehuchten en woonclusters voor. Het woongehucht Anker ten oosten van de N42 (Oosterzele) wordt gekenmerkt door zijn uiteengerafelde structuur en lintbebouwing. Het woonlint vanuit Anker reikt tot aan de N42 ter hoogte van het kruispunt Korte Ambachtstraat. De woonkern van Oosterzele sluit door middel van lintbebouwing langsheen de Geraardsbergsesteenweg en Houtemstraat aan bij de N42. Aansluitend op de lintbebouwing langsheen de Houtemstraat komt verspreid lintbebouwing in de open ruimte voor langsheen de Heistraat. Vanaf het kruispunt met Yshoute komt langsheen de Geraardsbergsesteenweg en Yshoute verspreid lintbebouwing in de open ruimte voor. Daarnaast is in deze omgeving een hogere densiteit aan verspreide woningen in de open ruimte voor (Leeg Bracht, Geraardsbergsesteenweg, Berg, ...). In het zuiden is de woonkern van Oombergen opgebouwd uit lintbebouwing langsheen de verbindingswegen Oombergsesteenweg en Steenweg op Aalst (N46) en de aansluitende lokale landelijke wegen.



Figuur 17: Situering van de woonconcentraties in het plangebied



Bebouwing langsheen de Geraardsbergse Steenweg

- **Kwetsbare locaties**

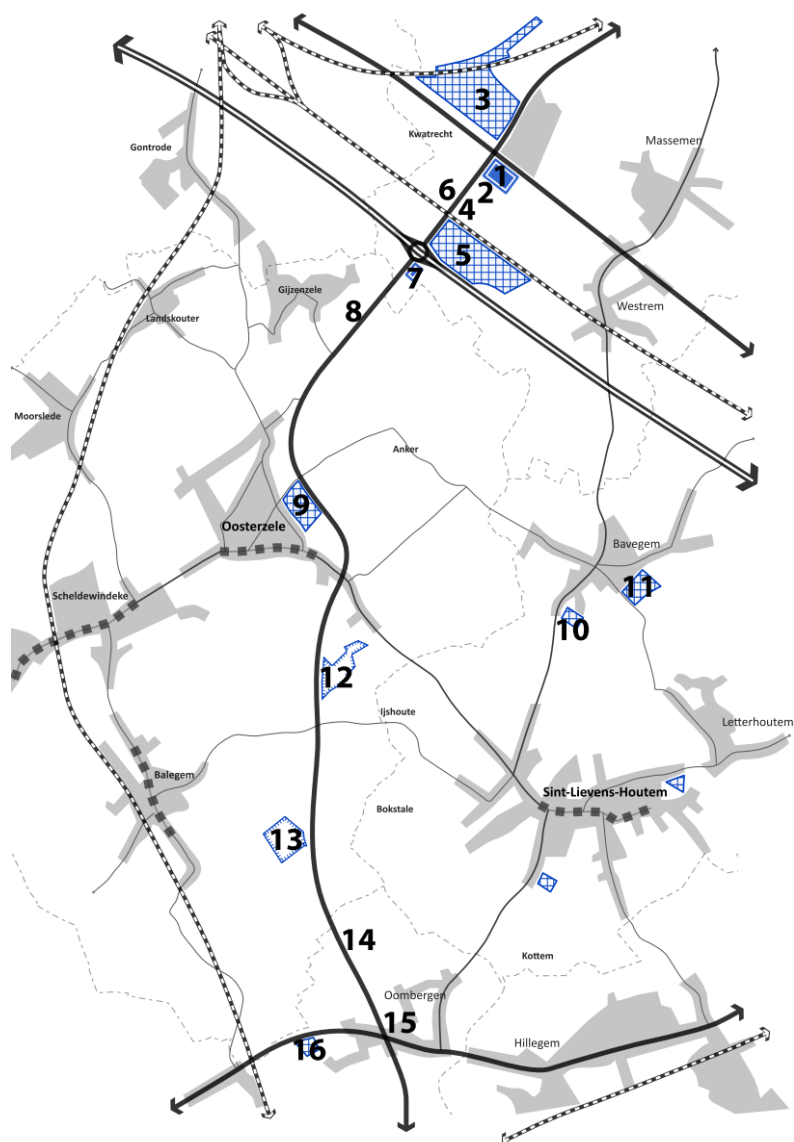
Onder kwetsbare groepen of kwetsbare locaties wordt verstaan: scholen, rust- en verzorgingstehuizen en ziekenhuizen. In het plangebied zijn de scholen geconcentreerd in de kern van Wetteren, Oosterzele, Hillegem, Sint-Lievens-Houtem

Kwetsbare locatie	Afstand tot de N42
Instituut Mariagaard, Oosterzelesteenweg	Ontsluit op de N42 ten noorden van de E40
Gemeentelijke basisschool Gilo Geraardsbergsesteenweg (Korte Ambachtstraat) - Oosterzele	Ca. 300m
Rust- en verzorgingstehuis Onze-Lieve-Vrouw Ter Veldbloemen te Oosterzele	Ca. 450m
Basisschool van het Gemeenschapsonderwijs in de Groenweg te Oosterzele	Ca. 800m
Vrije Basisschool in Dorp te Oosterzele	Ca. 1000 m
Instituut Zusters van de Onbevleete Ontvangenis in Dorp te Oosterzele	Ca. 1000 m
Vrije Basisschool in de Roosbloemstraat te Oosterzele	Ca. 400 m
Woon- en Zorgcentrum Home Ter Bruisbeke te Sint-Lievens-Houtem	Ca. 1.900 m
Gemeentelijke Basisschool in de Rooigemstraat te Oosterzele	Ca. 1.475 m
Vrije Basisschool in de Oombergenstraat te Oombergen	Ca. 575 m

- **Bedrijvigheid en handel**

Ten noorden van de E40		
	Frunpark	Tussen N9 en N42: Zeb, Ixina, Aveve; Torfs, C&A, Sportsdirect, JBC, L&L, Pronti, Photo-Hall, Vandenborre, Mc Donalds, Pabo, Atita, Texaco...
	Bedrijven langsheen N42 thv Frunpark	Shoe discount, Mega Tyre, Intro fashion store
	Bedrijvenzone 3 Kwatrecht	Ten noordwesten van de N42, tussen spoorweg en N9: Vandecapelle NV, Bekitex, Scala Plastics, Bastin en co, Climatronic bvba, Superfos Wetteren NV, CTO centrum Technische Orthopedie, Guy Troch Import, De Rocker garage bvba, Bekitex, Superfos Wetteren NV, ...
	Tankstations N42	Total, AVIA, Pomp van het Volk, ...
	Vantegem	Tussen spoorlijn en E4 ten oosten van N42: De Witte Bouwmaterialen, Belgo Metal NV, Van den Anker, Hamann International NV, Twist Tobacco NV, Holeki NV, ...
	Horeca en andere handel langsheen N42	Vantegemmolen, 't Lusthof, kapsalon Xiana, Fruydt, ...
Ten zuiden van de E40		
	Handelszone Oosterzelesteenweg	Krefel, Overstock

	Handelaars langsheen Oosterzelesteenweg	Buyse, JP&S cars, Kilowatt, restaurant Vertige
	Bedrijventerrein Oosterzele Z1	Geert Bouwwerk, Naessens Hydr., Quart Repro nv, RF-Technologies, Schoupe nv, Sedeyn bvba, Transport Heyndrickx, Tomsom bvba, Vandapower, Van Malderen, Tevama, Drive-Elec, De Backer Welding, Cezann nv, Claerhout Comp., Containerpark, Deltamatics bvba, Wijnen De Muynck, Garage Leboeuf, Virova bvba, Wedding Alloys,
	Industrieterrein Bavegem	vetsmelterij Cominbel
	Industrieterrein Bavegem	INEX
	Oosterzeelse beton- en breekcentrale	OBBC
	Zandgroeve	Balegro
	Handelaars langsheen N42	Restaurant 't Parksken, Speelhal Reno, ...
	Kleinhandel kruispunt De Vos N46	keukens Vermassen, Colora, Total, In den vos
	N46 Steenweg op Aalst	Van Steenberghe nv



Figuur 18: Aanduiding van bedrijvigheid en handel in het plangebied

- **Landbouw**

De landbouw is een structurerende functie in de open ruimte in het algemeen en hier specifiek. Het wegtracé doorkruist enkele grote samenhangende landbouwgebieden. Deze landbouwgebieden bevatten nog een goede interne samenhang met hoofdzakelijk grondgebonden landbouw en verspreid liggende landbouwzetels. Daarnaast komen er ook enkele boomkwekerijen voor. Het wegtracé doorkruist/grenst aan volgende grote samenhangende landbouwgebieden

Daarnaast doorkruist het wegtracé enkele kleinere samenhangende landbouwgebieden. Deze gebieden zijn als landbouwgrond in gebruik, maar vertonen geen grote samenhang als geheel. De gebieden worden sterk versnipperd door lintbebouwing, kleine bosstructuren, wegen en andere infrastructuur. De gebieden gelegen in het plangebied zijn:

Het wegtracé doorkruist oa. volgende Herbevestigde Agrarische Gebieden:

- Landbouwgebieden rond Oosterzele, Gijzenzele en Massemen;
- Landbouwgebied tussen Ettingebos, Moortelbos en Houtembos;
- Landbouwgebied van Balegem, Sint-Lievens-Houtem-Hillegem;

Het landgebruik betreft weiland, graslanden en akkerland met granen en voedergrassen. In het noorden van het plangebied (Gijzenzele en Oosterzele) zijn enkele boomkwekerijen gelegen (kweken van bomen, heesters, bloemen en sierplanten, ...). De veeteelt is niet prioritair in het plangebied. De percelen hebben een zeer hoge tot hoge waardering op de landbouwyperingskaart.

Het departement Landbouw en Visserij heeft naar aanleiding van het plan-MER een landbouwimpactstudie opgemaakt. De landbouwimpactstudie werd uitgevoerd door het departement landbouw en visserij in kader van het plan-MER. Ten aanzien van voorliggend plan werd gefocust op de zoekzone voor het nieuwe tracé binnen planalternatief 2 en 3. Binnen dit plan-MER worden dan ook de aspecten met betrekking tot landbouw in het plangebied op microniveau beschreven en niet op perceelsniveau van de individuele landbouwer.

Volgende elementen zijn relevant voor het plangebied:

betrokken landbouwers:

binnen de zoekzone voor het nieuwe tracé binnen planalternatief 2 en 3 zijn 2 landbouwers sterk betrokken (voor ca. 13,56 ha) en 16 andere landbouwers zijn er betrokken ca. 16,45 ha.

landbouwgebruik:

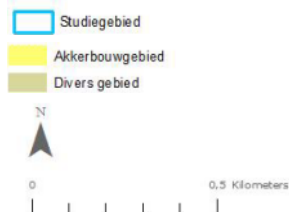
Uit de landbouwgebruikskaart (gebaseerd op teeltaangiften tussen 2000 en 2012) blijkt dat in de zoekzone in hoofdzaak aan akkerbouw wordt gedaan. Daarnaast worden op enkele percelen voedergrassen en gespecialiseerde kapitaalintensieve teelten gekweekt.



landbouwstructuur:

Op basis van het landbouwgebruik, de ruimtelijke samenhang, bedrijfsstructuur en de intrinsieke bodemkwaliteit wordt de landbouwstructuur weergegeven.

Hieruit blijkt dat het grootste aandeel van de percelen wordt aangegeven als 'divers gebied' met daarnaast akkerbouwgebied.



Landbouwgebruikswaarde:

Uit de landbouwgebruikswaardekaart blijkt dat het grootste aandeel van de landbouwpercelen in de zoekzone worden aangeduid met een zeer lage landbouwgebruikswaarde. Daartussen zijn enkele percelen gelegen met matige tot zeer hoge gebruikswaarde.



- **Natuur**

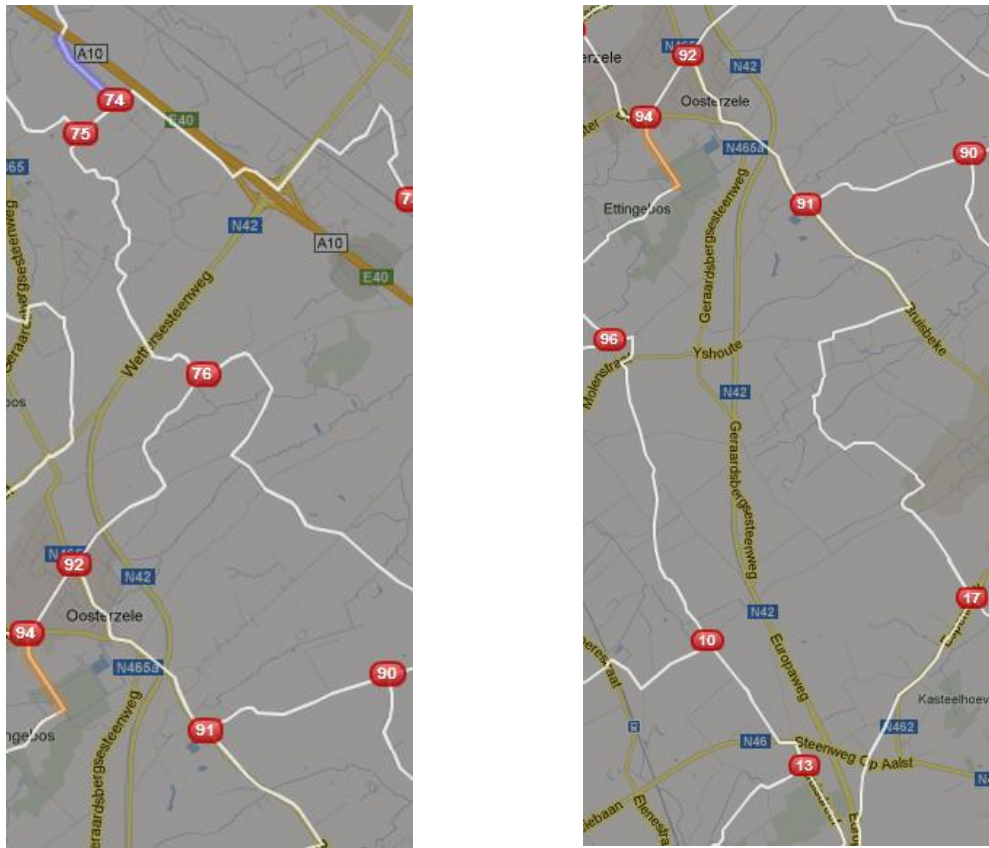
De open kouterlandschappen worden doorsneden door diverse beken. De graslanden in de beekvalleien vormen een belangrijk foerageergebied voor heel wat fauna. Graslandcomplexen van enige omvang zijn bijna uitsluitend terug te vinden in de valleigebieden, waar de waardevolle biotopen aanwezig zijn. Daarnaast komen verspreid in het plangebied enkele boscomplexen voor, zowel in de valleigebieden als op plateaus en hellingen. De bossen in de valleigebieden worden gekenmerkt door hun drassig karakter, omdat ze gelegen zijn in de alluviale gebieden van de beekvalleien. De bossen bestaan hoofdzakelijk uit populierbestanden.

- **Recreatie**

Naast de functionele fietsroutes zijn er ook recreatieve fiets- en wandelroutes aanwezig.

De zachte recreatieve structuur is voornamelijk gelegen in aansluiting met de landelijke wegen en focust zich hoofdzakelijk op "plattelandsrecreatie". Het fietsknooppuntennetwerk kruist regelmatig de N42:

- traject knooppunt 73 – 74 ter hoogte van de rotonde E40, kruist de E40 via de westelijke fietsersbrug;
- traject knooppunt 75 – 76 via de Gijzenzelestraat;
- traject knooppunt 76 – 92 via de Korte Ambachtstraat
- traject knooppunt 92 – 91 via de Houtemstraat



Figuur 19: ligging recreatieve fietsknooppunten tov de N42 thv het plangebied

Volgende recreatieve (fiets- en wandel) routes doorkruisen het gebied:

- Rodelandroute 2 (fietsroute 48 km), kruist de N42 2x: ter hoogte van de Houtemstraat en de Reigerstraat
- Fietsknooppuntennetwerk kruist de N42 via de Gijzenzelestraat, Korte Ambachtstraat, houtemstraat;
- Mountainbike route Oosterzele kruist de N42 ter hoogte van de Oude Wettersesteenweg, de Geraardsbergsesteenweg;
- Fietsroute 'loeren bij de boeren': fietsroute langsheen de landbouwers, tuinders en siertelers van Oosterzele ten westen van de N42;
- Bunker wandelroute Gijzenzele (8km) rond Gijzenzele, Landskouter en Moortsele.

• Ontginningen

Het ontginningsgebied OBBC is gelegen tussen de Houtemstraat en de N42. Tussen het ontginningsgebied en de N42 is een bufferzone en een gebied voor milieubelastende industrieën gelegen. Op vandaag is hier de breek en betoncentrale van OBBC gevestigd. De nabestemming van het ontginningsgebied en het gebied voor milieubelastende industrieën is groengebied.

Het ontginningsgebied Verlee te Balem (Oosterzele) is gelegen ten westen van de N42 en ten oosten van de weg Broek. Op deze locatie wordt de Balemse zandsteen ontgonnen. De nabestemming van het gebied is landschappelijk waardevol gebied.

• Hoogspanningsleidingen, aardgasleidingen, pijpleidingen

In het gebied zijn, op basis van de gekende gegevens, geen hoogspanningsleidingen gelegen. Ter hoogte van de Lange Ambachtstraat doorkruist een aardgasleiding van noordwest naar zuidoost het plangebied. Andere pijpleidingen komen in het plangebied niet voor.

4.3 Fotoreportage



Kruising N42 met Gijzenzelestraat



Kruising N42 met Korte Ambachtstraat



Parallelweg aan de N42



Landbouwverkeer op de N42



Kruising N42 met Yshoute



Kruising N42 met Yshoute



Aansluiting landbouwwegen



N42 thv. kruising met Kwaadbeek (afgesloten wegen – Kwaadbeekstraat)



N42 in open kouterlandschap vanaf Kwaadbeek



Groenschermband thv Ambachtelijke zone (Lange Ambachtstraat)



Zicht op relictzone Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingenbos thv Roosbloemstraat



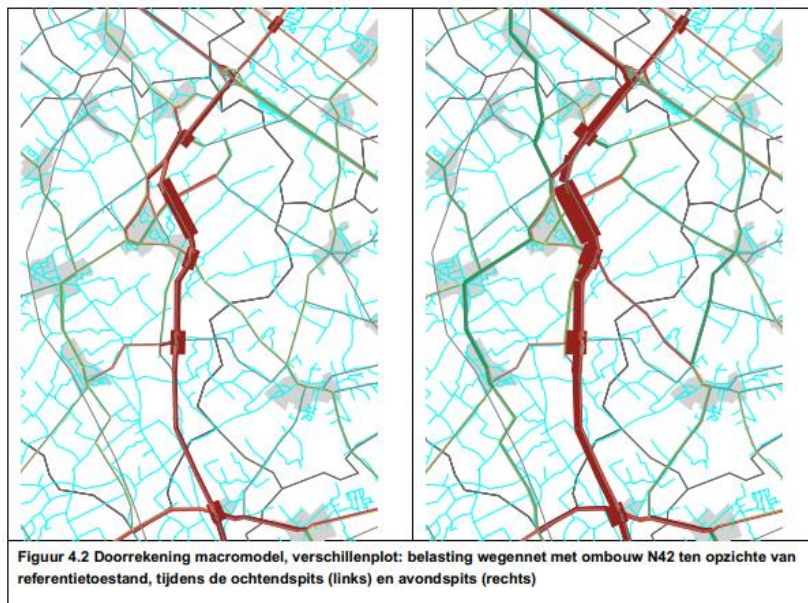
Zicht op voormalig aangeduide relictzone 'Land van de Molenbeken' vanaf de N42

5.1 Inhoud van het GRUP

De hoofdfunctie van de gewestweg N42 als primaire weg II type 3 betreft de verzamelende functie (functie op meso-niveau). Deze verzamelende functie primeert t.o.v. de verbindende functie van de naastgelegen kernen naar de E40 (macro-niveau). De N42 bestaat uit verschillende deelzones die elk zorgen voor de verzamelende functie van een verschillend deelgebied:

- E40 – N46 (voorliggend GRUP): verzameling van verkeer op de N42 van het KSG Zottegem, en de gemeentes Oosterzele en St-Lievens-Houtem,
- N46 – N8: verzameling van verkeer op de N42 van de gemeente Herzele (incl. deelgemeentes Steenhuize-Wijnhuize, St-Lievens-Esse), Brakel, Lierde,
- N8 – N460: verzameling van verkeer op de N42 van het KSG Geraardsbergen en de gemeente Lierde.

De N42 voldoet in zijn huidige vorm geenszins aan haar verzamelende functie binnen het deelgebied E40 – N46. Deze zone zou voor de verzameling van verkeer in het KSG Zottegem, Oosterzele en St-Lievens-Houtem moeten instaan. In de praktijk wikkelt zich echter heel veel sluipverkeer op het naastgelegen lokale wegennet af. Wanneer de N42 naar 2x2 rijstroken binnen deze zone wordt omgebouwd zal dit voor een aanzuigeffect van verkeer op mesoniveau richting de N42 betekenen.



Naast de falende verzamelende functie, wordt deze zone eveneens gekenmerkt door enkele specifieke verkeersproblemen:

- veel ongevallen door frontale botsingen wegen het ontbreken van een centrale barriër;
- frequente filevorming door traagrijdend landbouwverkeer dat omwille van een volle witte lijn niet mag ingehaald worden;

- filevorming op de afrit Wetteren/Zottegem richting Zottegem tot op de E40; deze gevaarlijke fileterugslag wordt gevormd doordat 2 rijstroken thv de Krëfel zich tot één rijstrook samenritsen.;
- rechtstreekse erftoegangen op een gewestweg met 90 km/h wat voor gevaarlijke op-/ en afrijdbewegingen zorgt;
- de huidige carpoolparking thv Krefel is ontoereikend qua capaciteit (met parkeerdruk in de Schoolstraat tot gevolg) en ook slecht bereikbaar vanuit Wetteren.

Het hoofddoel van dit GRUP betreft dus een juridische basis te bieden om het deelgebied E40-N46 als een primaire weg II type 3 in te richten:

- 2x2 rijstroken,
- centrale barrier,
- parallelle fietsstructuur,
- nieuwe carpoolparking.

In het plan-MER werd een ruimere zone, nl. de N42 tussen de N9 en de N46 incl. de kruispunten N42 x N9 ("Bourgondisch Kruis") en N42 x N46 ("De Vos") onderzocht.

Omwille van volgende redenen werd de zone van het GRUP evenwel tot de zone E40-N46 ingeperkt:

- zie bovenstaande problematiek mbt de verzamelende functie in de deelzone E40-N46 en de specifieke problemen;
- voor de zone E40 – Gijzenzelestraat is geen reservatiestrook aangeduid op het gewestplan;
- het kruispunt N42 x N9 beschikt over bekrachtigde rooilijnen zodat de opmaak van een RUP niet vereist is;
- de zone N9 – E40 voldoet op vandaag aan haar verzamelende functie;
- het complex E40 x N42 kan binnen de huidige configuratie, het openbaar domein en de juiste bestemmingen op het gewestplan omgevormd worden van een 6-taks naar 4-taks complex, mits het aanbrengen van 2 extra lussen. Deze optimalisatie van het complex heeft echter enkel een meerwaarde wanneer ook de E40 tussen Merelbeke en Wetteren in beide richtingen van een vierde rijstrook wordt voorzien. De ombouw van het complex wordt dan ook meegenomen bij de uitbouw van de E40 en niet bij de ombouw van de N42. De verzamelende functie kan immers door de N42 zonder de ombouw van het complex vervuld worden. Enkel zal in de ochtendspits het verkeer van Zottegem richting complex nog een blijvende file ondervinden. Deze blijvende filevorming is echter aanvaardbaar tov alle andere problemen (zie hierboven; met in het bijzonder de gevaarlijke fileterugslag op de E40 van verkeer richting Zottegem) die wel worden weggewerkt.

Bovendien is de meerwaarde van de ombouw tot 4-taks rotonde heel beperkt aangezien de fileduur komende van Zottegem ipv 4min, 3 min zou bedragen en ipv 1u, 1u45 tijdens de ochtendspits zou bedragen (zie pg 40 mobiliteitsnota).

- Het kruispunt N42 x N46 beschikt over bekrachtigde rooilijnen. Bovendien is de verkeersafwikkeling op de N42 zelf thv dit kruispunt geen probleem. Enkel de oostelijke tak N46 richting Oudenaarde ondervindt filevorming, maar belet niet dat dit kruispunt voorziet in de functie van de N42.

Samenvattend kunnen we stellen dat de problematiek van een verminderde doorstroming vanuit Zottegem richting het complex E40 reeds vandaag bestaat. De ombouw van de N42 tot primaire II type 3 tussen E40 en N46 zal dit probleem beperkt bijkomend versterken door deze in de ochtendspits te doen toenemen. Een langere aanschuiftijd (4 ipv 3min) en filelengte (+- 1km) vormt geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Bij de locatiekeuze van het kruispunt Gijzenzelestraat x N42 werd immers rekening gehouden dat de weefzones buiten de fileopbouw zouden blijven. Daar zijn we ons van bewust. Echter zorgt de ombouw van de N42 zelf op korte termijn voor het oplossen van bovenvermelde specifieke verkeersproblematieken welke de verkeersveiligheid heden in het gedrang brengen.

Op korte termijn zal bijgevolg de zone E40-N46 prioritair aangepakt worden. De optimalisatie van het complex E40 x N42 (omvormen 6-taks naar 4-taks rotonde na optimalisatie van de E40 tussen Merelbeke en Wetteren) en de omvorming van het kruispunt N46 x N42 tot ongelijkgronds kruispunt (K12) worden op middellange termijn voorzien.

5.2 De ontwikkeling van de N42 als Primaire weg II type 3 in overeenstemming met principes RSV

De gewestweg N42 dient omgebouwd te worden tot een primaire weg II type 3, en dit tussen de N9 in Wetteren en de N46 in Oombergen. De N42 staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) immers als primaire weg II type 3 gecategoriseerd. Het huidige wegbeeld beantwoordt echter niet aan deze functie, wat onder meer aanleiding geeft tot een (te) beperkte wegcapaciteit en problemen inzake verkeersveiligheid. Eveneens is er de vraag tot aanleg van een nieuwe carpoolparking in de omgeving van het complex E40xN42.

De N42 heeft als belangrijke functie het verzamelen van verschillende deelgebieden alsook een ondergeschikte verbindende functie voor de regio naar de E40 als hoofdweg.

- De N42-N417 tussen de E40 en de N462 heeft een verzamelende functie voor het kleinstedelijk gebied Wetteren naar de E40 als hoofdweg.
- De N42 E40 – N46 (voorliggend GRUP): heeft een verzamelende functie voor het KSG Zottegem, en de gemeentes Oosterzele en St Lievens Houtem
- De N42 N46 – N8: heeft een verzamelende functie voor de gemeente Herzele (incl. deelgemeentes Steenhuize- Wijnhuize, St Lievens Esse), Brakel, Lierde
- De N42 N8 – N460 heeft een verzamelende functie voor het KSG Geraardsbergen en de gemeente Lierde

Als ondergeschikte functie heeft de N42 tussen de E40 en de N460 een verbindende functie voor de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen naar de E40 als hoofdweg.

De huidige inrichting van de N42 bevat diverse conflicten op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid. Dit maakt dat de inrichting van de N42 onvoldoende is afgestemd op de gewenste rol van de N42 als primaire weg II type 3. Er is een (te) grote menging van verkeer waardoor er conflicten ontstaan (verkeersonveiligheid) en waardoor de N42 zijn verkeersfunctie niet op een goede manier kan opnemen.

Het toekomstbeeld gaat uit van een doorgedreven scheiding van verkeer. De gescheiden verkeerafwikkeling situeert zich op twee niveaus: op het vlak van verkeersgebruikers en verkeersvormen. De scheiding van verkeer is telkens gericht op het vermijden van conflicten, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

Principe	<p>Scheiding van verschillende verkeersgebruikers.</p> <p>Het betreft een scheiding van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) • Gemotoriseerd verkeer 	<p>Scheiding van verschillende verkeersvormen.</p> <p>Het betreft een scheiding van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • doorgaand verkeer; • bestemmingsverkeer.
Motivatie	<p>Door het grote snelheidsverschil tussen de verschillende gebruikers, komt de verkeersfunctie en de veiligheid in het gedrang.</p> <p>Een scheiding van de verschillende gebruikers zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid, een groter comfort en een betere leefbaarheid. Voor het gemotoriseerd verkeer betekent dit vooral een winst op het vlak van doorstroming. Voor het langzaam verkeer situeert de winst zich vooral op het vlak van comfort en veiligheid.</p>	<p>Door het mengen van doorgaand en bestemmingsverkeer ontstaan conflicten tussen de verschillende verplaatsingsvormen, waardoor de verkeersfunctie in het gedrang komt. Toegang nemend verkeer verhindert een goede doorstroming van het doorgaande verkeer en de hoeveelheid doorgaand verkeer zorgt anderzijds voor een minder comfortabele bereikbaarheid van activiteiten langs de weg. Een scheiding van deze verschillende verkeersvormen zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid, een groter comfort en een betere leefbaarheid. Voor het doorgaand verkeer betekent dit vooral een winst op het vlak van doorstroming. Voor bestemmingsverkeer situeert de winst zich vooral op het vlak van comfort en veiligheid.</p>
In de praktijk	<p>In de praktijk betekent deze scheiding van verkeer veelal een fysische scheiding tussen het gemotoriseerd verkeer en het andere verkeer. Langzaam verkeer wordt afgewikkeld via parallelle structuren.</p>	<p>In de praktijk betekent deze scheiding van verkeer veelal een fysische scheiding tussen het doorgaand verkeer en het toegang nemend verkeer. Toegang nemend verkeer wordt afgewikkeld via parallelle wegen (erftoegangswegen). Tegelijk wordt het aantal aansluitingen op de weg beperkt in functie van de doorstroming. Aansluitingen worden in regel beveiligd waardoor een belangrijke winst gerealiseerd wordt op het vlak van verkeersveiligheid: er zijn minder aansluitingen (minder conflicten), maar deze zijn wel beveiligd (grotere veiligheid).</p>

5.3 Tracé

Hieronder wordt toelichting gegeven bij de intekening van het tracé.

Zoals reeds beschreven (§3.1.2) wordt gekozen om het noordelijk gedeelte van de N42 tot aan de Kwaadbeek ter hoogte van het bestaande tracé te realiseren. Hierbij zal de huidige weg worden ingericht als parallelweg en wordt de 2*2 rijweg gerealiseerd ten oosten van de huidige rijweg. De woningen ten oosten van de N42 worden hierbij onteigend. De woningen ten westen van de N42 kunnen behouden blijven en ontsluiten via de parallelweg.

Voor het verdere vervolg van de N42 wordt het huidige tracé verder gevolgd. In onderstaande paragrafen worden de verschillende knooppunten, aansluitingen en wegvakken besproken van noord naar zuid.

5.3.1 Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat

In het plan-MER werden twee inrichtingsalternatieven onderzocht: een gelijkvloerse aansluiting als tweestrooksrotonde met fietsonderdoorgang of een ongelijkvloerse oplossing met een gelijkvloerse rotonde voor de uitwisseling van het verkeer en als keerpunt. Uit de berekeningen van de mobiliteitstoets bleek dat een gelijkvloerse oplossing met een tweestrooksrotonde niet genoeg capaciteit biedt en dus niet kan weerhouden worden.

Met voorliggend GRUP wordt in een ongelijkgrondse oplossing voorzien, waarbij de N42 in tunnel gaat.

5.3.2 Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat

Er wordt vanuit het plan-MER en de mobiliteitstoets aanbevolen om het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat ten zuiden van het woonlint langsheen de N42 te voorzien, in de directe omgeving van de huidige aansluiting van de Gijzenzelestraat en dit op voldoende afstand van het complex met de E40 (ca. 1 km), dit om te vermijden dat wachtrijen tot voorbij de weefzone van dit knooppunt reiken. Gezien in het voorkeursalternatief de 6-taksrotonde behouden blijft, is het wenselijk om het knooppunt met de Gijzenzelestraat minstens op 1 km te houden.

Met voorliggend GRUP wordt de aansluiting met de Gijzenzelestraat in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien.

5.3.3 Wegvak Gijzenzelestraat - N46

Er werd voor dit wegvak in de startnota een 2x1-profiel en een 2x2-profiel afgewogen. Uit de mobiliteitstoets bleek dat een 2x1 profiel onvoldoende capaciteit biedt op wegvakniveau. Deze oplossing kan dus niet weerhouden worden.

De N42 krijgt in het wegvak tussen de Gijzenzelestraat en de N46 een 2x2-profiel. Dit betekent een uniform profiel voor gans de N42 ten zuiden van de E40 tot de N454.

5.3.4 Aansluitingspunten ter hoogte van de Houtemstraat en Yshoute

De onderlinge verschillen tussen ongelijkgrondse kruisingen of lichtengeregelde kruispunten zijn beperkt. Omwille van het realiseren van een uniform wegbeeld wordt eenzelfde kruispuntoplossing voor beide locaties aanbevolen vanuit het planMER.

Ongelijkgrondse aansluitingen hebben een positieve impact op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid, garanderen een zeer vlotte doorstroming, maar vragen een grotere ruimte-inname en bieden geen mogelijkheden tot een lokale filterwerking.

Verkeerslichtengeregelde kruispunten zorgen voor een lokale filter richting het complex E40. Om de doorstroming bij lichtengeregelde aansluitingen te garanderen, moeten afslagstroken worden voorzien voor link- en rechtsafslaand verkeer op de N42 alsook linksafslagstroken op de zijtakken. De verliestijden zijn iets groter dan bij ongelijkvloerse aansluiting.

Gezien de beperkte meerwaarde van een ongelijkgrondse kruising, de grotere vereiste ruimte-inname en de hogere kostprijs wordt met voorliggend GRUP voorzien dat de bestaande lichtgeregelde kruispunten behouden blijven en waar nodig geoptimaliseerd. Het complex ter hoogte de E40 blijft maatgevend waardoor een mogelijk vlottere doorstroming richting dit kruispunt door middel van een ongelijkgrondse kruising weinig meerwaarde biedt. Dergelijke lichtgeregelde kruispunten zijn bovendien op korte termijn realiseerbaar.

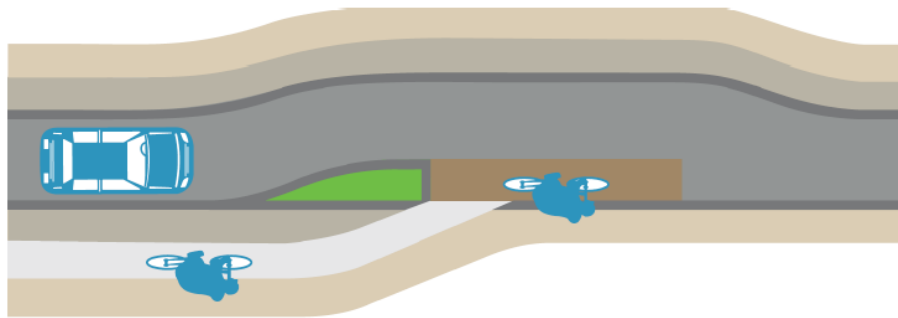
De lichtgeregelde kruispunten worden uitgewerkt conform een type kruispunt waarbij er zowel op de hoofdweg N42 als op de zijtakken voldoende afslagstroken worden voorzien om een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen. Daarnaast wordt het kruispunt voorzien van oversteken voor voetgangers en fietsers geïntegreerd in de lichtenregeling. Voetgangers worden geleid naar de aanpalende voetpaden in de zijstraten. Fietsers worden veilig begeleid op de zijtakken waar fietsinfrastructuur op vandaag ontbreekt. Via een rugdekking worden de fietsers gemengd met het autoverkeer.

Dit type kruispunt geldt voor volgende kruispunten:

- Yshoute x N42
- Houtemstraat x N42

En

het kruispunt van de Reigerstraat tot zolang dit kruispunt niet ongelijkgronds wordt ingericht (zie verder).



Figuur 20 Principe rugdekking fietsers – Bron: Vademecum fietsvoorzieningen

5.3.5 Ligging aansluitingspunt Yshoute

Er wordt vanuit het planMER een aansluitingspunt in de directe omgeving van Yshoute voorgesteld, met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balem – Leegbracht/Parksken. Met het GRUP wordt de aansluiting met Yshoute in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien.

5.3.6 Al dan niet aansluiten Reigerstraat

In de startnota wordt er geopteerd om (op korte tot middellange termijn) het bestaande lichtgeregelde kruispunt te behouden en in te richten cfr. de inrichting van de kruispunten Yshoute en Houtemstraat. Dit is vergunbaar binnen de huidige juridische planologische context.

In de plan-MER werd eveneens aangenomen dat op lange termijn een ongelijkgrondse oplossing wordt gerealiseerd waarbij de N42 in tunnel wordt aangelegd. Deze ongelijkgrondse oplossing wordt in voorliggend GRUP vertaald.

5.3.7 Al dan niet een autowegstatuut

Het toekennen van een autowegstatuut aan de N42, impliceert dat traag landbouwverkeer geen gebruik meer maakt van de N42 en via het lokale wegennet en parallelle (bestaande en/of nieuwe) wordt afgewikkeld.

Het toekennen van een autowegstatuut komt voornamelijk de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming op de N42 zelf ten goede. De positieve invloed blijft echter heel beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, dienen parallelwegen voorzien te worden (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op natuur, landschap, mens.

De beperkte positieve invloed op de verkeersveiligheid blijkt ook uit ongevalcijfers waarbij in de periode 2000-2017 tussen E40 en N454 zich 224 ongevallen voordeden waarvan slechts 2 aan een kop-staart aanrijding met een landbouwvoertuig toe te dichten zijn

Het toekennen van een autowegstatuut zou een toename van het landbouwverkeer op de lokale wegenis (Broek, Berg, Kapelweg, Geraardsbergse steenweg) betekenen en daarbijhorend een verhoogde verkeersonveiligheid voor de vele fietsers op dit traject

Rekening houdend met de negatieve impact (Zie plan-mer: per discipline werd de onderzoeksvraag mbt het autowegstatuut besproken en de finale conclusie 12.3.2 in de plan-MER) (van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname voor parallelwegen, toegenomen hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid) wordt voorgesteld om geen autowegstatuut aan de N42 toe te kennen. In de startnota werd dan ook geopteerd om geen autowegstatuut toe te kennen aan de N42. Onrechtstreeks is dit relevant voor voorliggend GRUP, gezien bij een autowegstatuut parallelwegen noodzakelijk zijn, wat een bijkomend ruimtebeslag inhoudt (wat eveneens werd beoordeeld op milieueffecten in het plan-MER).

Een autoweg met statuut autoweg is exclusief gericht op gemotoriseerd verkeer en gericht op snelle, zo conflictvrij mogelijke verbindingen naar het hogere wegennet. Landbouwverkeer en fietsers/voetgangers zijn niet toegelaten. Dit type heeft dan ook de categorisering van primaire weg type I.

Er is steeds een fysieke scheiding tussen de beide rijrichtingen.

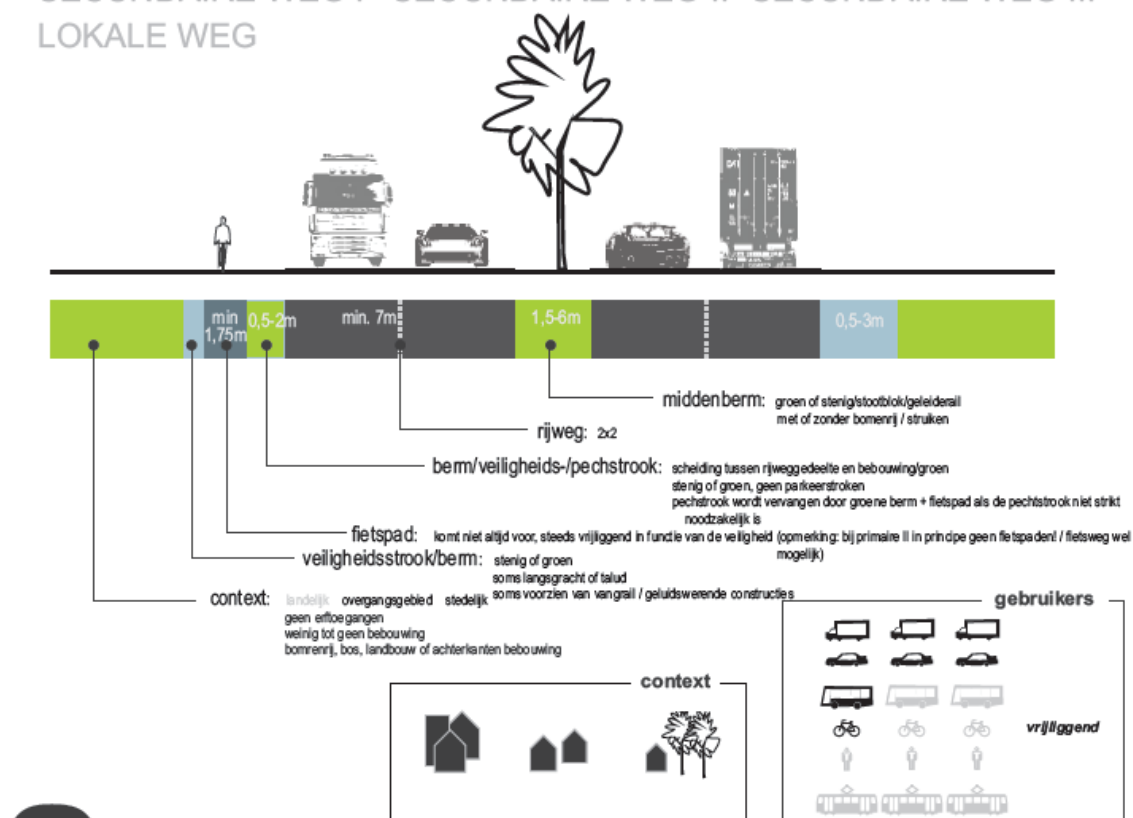
Op een primaire weg II² zonder autowegstatuut, kan een fietspad voorkomen dat deel uit maakt van een BFF. De verzamelfunctie primeert op de verbindende functie. De kruispunten zijn meestal niet uitgevoerd als knooppunt of ongelijkvloers, maar vaak als lichtengeregeld kruispunt of rotonde. De afstanden tussen kruispunten zijn korter dan autoweg type I.

Er komen geen erftoegangsfuncties voor.

Dit wegtype is in principe niet verlicht, tenzij op specifieke secties en conflictpunten.

² Lichtvisie Vlaamse gewestwegen-leidraad – juli 2014

PRIMAIRE WEG I **PRIMAIRE WEG II**
 SECUNDAIRE WEG I SECUNDAIRE WEG II SECUNDAIRE WEG III
 LOKALE WEG



Figuur 21: Weginrichting primaire weg II

5.3.8 Inrichting

Volgende principes voor de inrichting staan voorop:

- Regulering van het verkeer op alle kruispunten: voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erf dienstbaarheden buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;
- In vele gevallen zullen bestaande wegen moeten omgebouwd worden zodat een scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - omvorming tot een 2x2-autoweg voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer;
 - slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk aansluiten bij de bestaande kern zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

5.3.9 Voetgangers

Aangezien de N42 een primaire weg II type 3 wordt, zijn er langsheen de N42 geen voetgangers toegelaten. Doch ter hoogte van de knooppunten wordt de N42 wel gedwarst door voetgangers. De oversteekbaarheid ter hoogte van de knooppunten en bereikbaarheid van sites nabij de N42 dienen bij het detailontwerp dan ook voldoende aandacht te krijgen. Het betreft volgende knooppunten en locaties:

- Kruispunt Yshoute x N42
- Kruispunt Houtemstraat x N42
- Complex Gijzenzelestraat
- Carpoolparking
- Site Krëfel

Het is een streven om alle voetgangersverbindingen van, naar en rondom de N42 veilig en aantrekkelijk te maken voorzien van voldoende bewegingsruimte.

5.3.10 Fietsnetwerk

Om te komen tot de juiste dimensies voor de fietspaden en voor veilige fietsoversteken, is het van belang om naast het fietsnetwerk het Fietsvademeccum bij de hand te nemen vooraleer het ontwerp van de knooppunten aan te vangen. Het Fietsvademeccum van de Vlaamse overheid biedt de nodige instrumenten.

Naast het fietsnetwerk is het voor de fietser ook van belang om te kijken waar de attractiepolen gelegen zijn. De actieradius van de fietser is groter dan van een voetganger, dus moet het netwerk niet alleen de plaatselijke functies en attracties verbinden, maar ook deze op grotere afstand.

De N42 wordt een primaire weg II type 3 waarlangs enkel vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Langsheen de N42 lopen momenteel geen fietsroutes, wel is het de wens van gemeente Oosterzele het Lokale functionele fietsroutenetwerk (LFF) langsheen de N42 te voorzien om op die manier een vlotte en veilige fietsverbinding te hebben van noord naar zuid en vice versa.

Het LFF situeert zich maximaal aan de westzijde van de N42 vanaf Jonasweg thv de N46 tot thv de Roosbloemstraat waar het LFF afbuigt richting N465a. De verbinding tussen het vrijliggend fietspad ter hoogte van de Roosbloemstraat en de N465a dient te worden gerealiseerd het fietsnetwerk sluitend te maken.

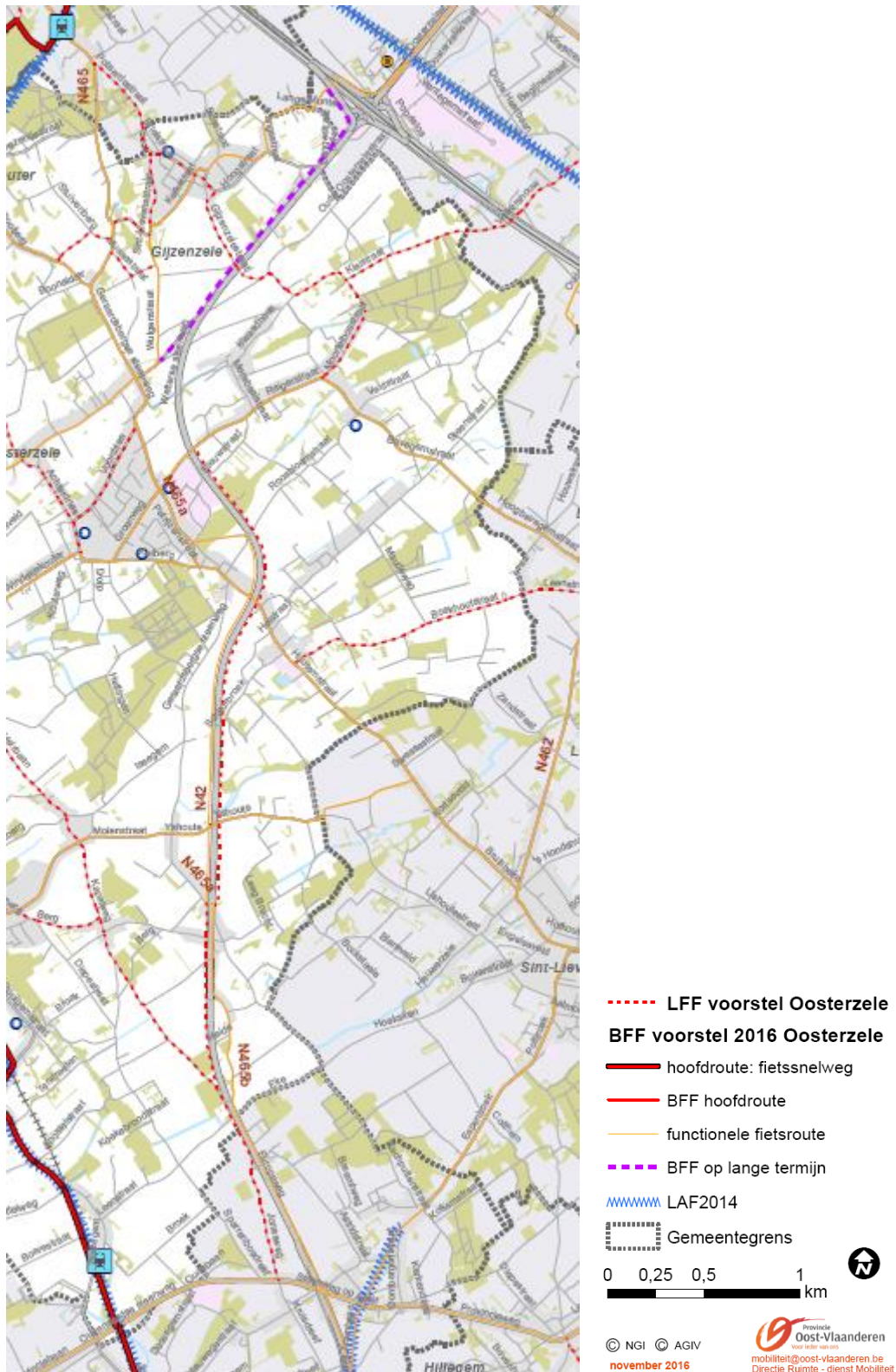
Om de LFF aan de oostzijde van de N42 te realiseren dient vanaf het vrijliggend fietspad vanaf de Reigerstraat richting Houtemstraat een verbinding te worden gerealiseerd met Heistraat, die de verbinding vormt naar het kruispunt met de Houtemstraat.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) kruist de N42 op de verschillende kruispunten.

Het betreft:

- Kruispunt Yshoute x N42
- Kruispunt Houtemstraat x N42
- Kruispunt Reigerstraat x N42

Deze fietsoversteken worden beveiligd ingericht in de verkeerslichtenregeling van de betreffende kruispunten.



Figuur 22: voorstel LFF + BFF 2016 (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen)

Daarnaast wordt een fietsoversteek voorzien ter hoogte van de rotonde Gijzenzele, waarbij de fietsers uit de voorrang worden gehaald. In het GRUP wordt een zone voorzien ter hoogte van de Gijzenzelestraat waar deze ongelijkgrondse fietsverbinding ter hoogte van de rotonde kan worden gerealiseerd. De Kreëfel site is bereikbaar voor fietsers via de Zwaluwstraat die wordt ingericht als fietspad. Belangrijk hierbij is dat het fietspad via de Zwaluwstraat effectief comfortabel wordt ingericht voor fietsers.

Ter hoogte van de Leenstraat wordt een fietstunnel onder de N42 gerealiseerd. Deze fietstunnel doet eveneens dienst als ecoduct.

5.3.11 Openbaar vervoer

Er worden geen bushaltes voorzien langs de N42. Bus 46 kruist de N42 via de Reigerstraat – Korte Ambachtstraat alsook via de Houtemstraat. Een alternatieve route van bus 46 rijdt via de Gijzenzelestraat naar de N42 en volgt de N42 tot voorbij de E40.

5.3.12 Gemotoriseerd verkeer

De woningen, bedrijven en landbouwpercelen die op vandaag rechtstreeks ontsluiten op de N42 zullen na de ombouw van de N42 tot primaire weg ontsluiten via een parallelweg die verbinding heeft met het dichtstbijzijnde aansluitingspunt. De bereikbaarheid blijft met andere woorden gegarandeerd.

5.3.13 Landschappelijke inpassing

Gezien de valleigebieden, die beekbegeleidende graslanden en (broek)bossen omvatten, momenteel de belangrijkste dragers zijn van de ecologische structuur in deze omgeving, wordt ter hoogte van deze valleien hoogopgaand groen voorzien langs de N42 als hop-over voor fauna en flora. Op die manier worden potenties geboden tot behoud/herstel van deze natuurverbindingen.

- Hoogopgaand groen als hop-over ter hoogte van de Hooimeersbeekvallei;
- Hoogopgaand groen als hop-over tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en Klokkfonteinbeek, onderdeel van de natuurverbinding op provinciaal niveau tussen het Ettingebos en de Oombergse bossen (5N6);

De overige valleigebieden situeren zich ofwel ten oosten ofwel ten westen van de N42 en worden bijgevolg niet onderbroken door deze weg.

Uit de discipline Fauna en Flora van de plan-MER blijkt dat het studiegebied voornamelijk van belang is voor een aantal algemeen voorkomende vogel- en zoogdiersoorten. Specifiek komt dit er op neer dat er langs de N42 op het tracé tussen Wetteren en Oombergen er voornamelijk kleine (marterachtigen, vos) tot middelgrote (ree) zoogdieren voorkomen.

De discipline geeft verder aan dat de N42 reeds een barrière vormt voor diverse fauna tussen de valleigebieden en de boscomplexen ten westen en oosten van de N42. Op basis van advies van ANB op de startnota worden aanvullend volgende locaties geïdentificeerd waar het meest waarschijnlijk is dat fauna de gewestweg tracht over te steken:

- In de buurt van de kruising met de Roosbloemstraat;
- In de buurt van de aansluiting met de Jonasweg.

Verder geeft dit advies van ANB aan dat op deze locaties minstens de mogelijkheden van vleermuisvriendelijke verlichting dient onderzocht te worden.

Uit de milderende maatregelen bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie uit de plan-MER blijkt dat langs de rest van het tracé er geen bijkomende groenelementen nodig zijn om de effecten van het plan te milderen. Het landschap ter hoogte van het plangebied is overwegend open door de vele akkers. De weg krijgt er geen landschappelijke accentuering maar behoud zijn ingetogen vormgeving, zodat de bestaande beekvalleien, die eerder dwars op de richting van de N42 lopen, de belangrijkste beeld dragers blijven. Het landschapsbeeld blijft dus

gekoppeld aan het accentueren van de onderliggende fysieke structuur van waterlopen en beekvalleitjes met tussenin het bewaren van het open landschap.



Figuur 23: Landschappelijke inpassing

5.3.14 Afwatering

Er wordt voorzien in open langsgrachten parallel aan het wegtracé. Indien een standaard dimensionering wordt voorzien met grachten van 0,5m bodembreedte, een talud van 6/4 en een diepte van 1m, hebben de langsgrachten een volume van 2m^3 per lopende m. Met langsgrachten aan beide zijden van het wegtracé wordt dus een volume van 4m^3 per lopende m gerealiseerd.

In de milieubeoordeling werd aangenomen dat 2/3 van dit volume effectief beschikbaar is wanneer een regenbui optreedt. In dat geval is een effectief buffervolume van $2,65\text{m}^3$ per lopende meter wegtracé beschikbaar. Dit buffervolume volstaat ruimschoots om de hoeveelheid afstromend water op te vangen. Het overschot aan buffervolume in de langsgrachten betekent dat ter hoogte van lokale overbruggingen ed. het water kan worden afgevoerd in goten en in de langsgrachten verderop kan worden opgevangen. Dit betekent ook dat lokale verbredingen in het wegprofiel eveneens worden ondervangen.

Het ruimere verhaal (waarbij ook rekening gehouden wordt met de afwatering van de omliggende gronden) kan pas verder uitgewerkt worden tijdens de opmaak van het ontwerp.

5.3.15 Carpoolparking

De carpoolparking wordt voorzien ter hoogte van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat. De carpoolparking wordt bereikt via dit aansluitingscomplex. Hierbij wordt bij voorkeur slechts 1 toegang en 1 uitgang voorzien om verwarring te vermijden.

5.3.16 Ontsluiting steengroeve

De steengroeve wordt ontsloten via een lussysteem, waarbij wordt aangereden via de N42 en wegrijden via de ventweg N42 en N465a. Hierbij wordt een verbinding gemaakt met de uitvoegstrook op de N42 en de straat Berg. Belangrijk hierbij is dat deze verbinding effectief wordt gerealiseerd, gezien de uitvoegstrook van op de N42 zonder realisatie van deze verbinding niet bruikbaar is.

6 Onderzoek als gevolg van de sectorale wetgeving

6.1 Plan-MER

In overeenstemming met artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 houdende de wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) werd een plan-MER opgemaakt. Deze plan-MER werd goedgekeurd op 17 december 2015.

De resultaten van de milieubeoordeling zijn verwerkt in het voorliggend plan. Het plan-MER met de bijbehorende goedkeuringsbeslissing van de dienst MER en de richtlijnen zijn opgenomen als bijlage V van het GRUP.

6.1.1 Milieuverklaring

Een milieueffectrapportage (kortweg MER) is een juridisch-administratieve procedure waarbij, voordat een activiteit of ingreep plaatsvindt, de milieugevolgen worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Via het milieuonderzoek wordt getracht om de voor het milieu mogelijk negatieve effecten in een vroeg stadium van de besluitvorming te kennen zodat ze kunnen worden voorkomen of gemilderd kunnen worden. Op die wijze kan een voorgenomen plan, zoals het GRUP Ombouw N42, worden bijgestuurd. Het milieueffectrapport vormt bijgevolg één van de elementen in de besluitvorming. Het is een hulpmiddel voor de overheid om te bepalen of ze een voorgenomen plan al dan niet goedkeurt en onder welke voorwaarden. Bij de opmaak van het GRUP is maximaal rekening gehouden met de effectbeoordeling en de daaruit volgende maatregelen om de effecten te milderen.

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Door de wijzigingen in de regelgeving voor ruimtelijke planningsprocessen worden inhoudelijke en procedurele inconsistenties die optreden bij de overgang van de milieueffectrapportage naar het planproces gesloten. Bovendien beoogt de nieuwe procedure een versterking van het draagvlak voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen, via een vroeger consultatie in het begin van het planningsproces en een openbaar onderzoek op het einde.”

6.1.2 Doorlopen procedure

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd een kennisgevingsnota voor publieke consultatie opgemaakt die onder andere de reikwijdte en mogelijke inhoud van het milieuonderzoek omvat. Het decreet betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (het zogenaamde mer/vr-decreet, hierna “het decreet” genoemd) beschrijft de m.e.r.-procedure (BS 13 februari 2003). Hierbij kunnen volgende fasen onderscheiden worden:

- **Kennisgevingsnota**

De kennisgevingsnota is door de dienst Mer volledig verklaard op 30 april 2013. Alle planningsprocessen waarvan de kennisgevingsnota uiterlijk op 30 april 2017 volledig is verklaard blijven onderworpen aan de oude regelgeving³. Voor planningsprocessen die onder de oude

³ Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden.

De gewijzigde regelgeving sluit hierdoor inhoudelijke en procedurele inconsistenties uit die optreden bij de overgang van de milieueffectrapportage naar het planproces. Bovendien beoogt de nieuwe procedure een versterking van het draagvlak voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen door een consultatie bij het begin van het planningsproces en een openbaar onderzoek op het einde.

Op vrijdag 17 februari 2017 keurde de Vlaamse Regering een uitvoeringsbesluit goed dat bij dit decreet hoort.

Het uitvoeringsbesluit regelt onder meer:

- De terbeschikkingstelling van de documenten aan alle betrokken actoren via een digitaal platform.

regelgeving vallen geldt als voorwaarde dat de plenaire vergadering uiterlijk op 31 december 2018 wordt gehouden.

- **Terinzagelegging en richtlijnen**

De terinzagelegging liep van 22 mei tot en met 21 juni 2013. De kennisgevingsnota was gedurende die tijd raadpleegbaar bij de gemeenten Sint-Lievens-Houtem, Herzele, Oosterzele, Melle, Wetteren en Zottegem alsook op de website van de dienst Mer en de website van AWW. Op 18 juli 2013 betekende de dienst Mer de richtlijnen. Op 26 mei 2014 vaardigde de dienst Mer aanvullende bijzondere richtlijnen uit. In deze aanvullende richtlijnen zijn de resultaten van de mobiliteitstoets (als eerste stap van het plan-MER) verankerd. Meer concreet betekent dit dat planalternatief 1 niet verder wordt weerhouden⁴ voor stap 2 van deze plan-MER en dat een bijkomend alternatief (planalternatief 3bis) aan het onderzoek wordt toegevoegd (zie ook hoofdstuk 4).

- **Uitvoeringsfase**

Na het uitvaardigen van de richtlijnen stelt het team van erkende deskundigen het plan-MER op onder leiding van een MER-coördinator. Meestal wordt er tussentijds een ontwerp-MER opgesteld dat informeel besproken wordt door de initiatiefnemer, het team van deskundigen, de dienst Mer en aangeschreven administraties en openbare besturen.

- **Beoordelingsfase**

Na eventuele aanpassingen van het ontwerprapport wordt het definitieve plan-MER ingediend bij de dienst Mer. De dienst Mer controleert of het MER beantwoordt aan de inhoudelijke vereisten van de richtlijnen. De dienst MER heeft het planMER goedgekeurd op 17 december 2015.

6.13 Doorwerking plan-MER en milderende maatregelen in het GRUP

In het milieueffectenrapport werden aanbevelingen en milderende maatregelen aangegeven die bij de realisatie van het infrastructuurproject de te verwachten negatieve effecten kunnen mildereren of positieve effecten versterken. De voor het GRUP relevante aanbevelingen en milderende maatregelen worden hieronder opgesomd. Eveneens wordt weergegeven of en hoe deze aanbevelingen en maatregelen worden vertaald in het GRUP.

In het plan-MER zijn aanbevelingen voor verschillende snelheidsregimes beoordeeld. Bij de vertaling van het plan-MER in het GRUP is vertrokken vanuit een laag snelheidsregime dat niet compatibel is met de toekenning van een autowegstatuut van de N42.

De mogelijke effecten ten aanzien van Speciale Beschermingszones en VEN-gebied (Voortoets Passende Beoordeling) werden in de plan-MER onderzocht. Uit de plan-MER is naar voor gekomen dat de opmaak van een passende beoordeling niet noodzakelijk worden geacht voor dit project.

	Effect	Aanbeveling / maatregel	Vertaling in GRUP
	Mobiliteit		
	Verkeersveiligheid		
1	Verkeersveiligheid	Aanpassen van het wegprofiel van de Gijzenzelestraat tussen Gijzenzele en N42:	Het wegprofiel dat gehanteerd is voor de opmaak van het GRUP voorziet een verbreding met een scheidende middenberm. Het fietsverkeer wordt met

- De inspraak tijdens de verschillende fasen van het geïntegreerde planningsproces.
- Welke adviesinstanties betrokken moeten worden in het geïntegreerde planningsproces voor het GRUP en in eventuele effectbeoordelingen.

Het uitvoeringsbesluit legt ook de inwerkingtreding van het decreet vast; namelijk 1 mei 2017. Planningsprocessen moeten vanaf die datum de nieuwe procedure volgen.

⁴ Planalternatief 1 omvat voor het noordelijk traject (vanaf de N9 tem de rotonde aan de Gijzenzelestraat) het voorstel uit het streefbeeld, ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2x1-profiel aangehouden met ongelijkvloerse kruisingen.

		verbreding in functie van kruisend gemotoriseerd verkeer met aandacht voor fietsverkeer.	een groenstrook gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
2	Verkeersveiligheid	Reigerstraat en Korte Ambachtstraat niet aansluiten op de N42.	Een ongelijkgrondse oplossing, waarbij de N42 ter hoogte van Reigerstraat en Korte Ambachtstraat in een tunnel wordt aangelegd, is in het ontwerp-GRUP vertaald.
3	Verkeersveiligheid	Weginrichting afstemmen op fietsverkeer op as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat in Oosterzele.	In de startnota is de aanbeveling gevolgd om, op de as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat, in Oosterzele de weginrichting af te stemmen op fietsverkeer. Het concrete wegontwerp met de maatvoering vereist geen vertaling in het GRUP en gebeurt op projectniveau met een beoordeling in de procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning.
4	Verkeersveiligheid	Het toekennen van een autowegstatuut aan de N42 (met bijhorende parallel-en ventwegen). Een situatie zonder autowegstatuut is aanvaardbaar indien de toegelaten snelheid wordt teruggebracht tot 70 km/h.	Bij de uitwerking van het GRUP is uitgegaan van de ontwerpkeuzes die geen infrastructuur voorzien met een autowegstatuut. Het vastleggen van het statuut van infrastructuur behoort niet tot de inhoud van een GRUP.
5	Verkeersveiligheid fietsers	Alternatief voor drukke bovenlokale functionele fietsroute Oosterzele – Gijzenzele – Mariagaard/Vantegem via Oude Wettersesteenweg (aan te leggen fietspaden) en ventweg door uitbouw autoluwe fietsroute via Wulgenstraat – Kerkstraat – Sint-Bavoplein – Schoolstraat.	In het GRUP is een fietsverbinding voorzien tussen de E40 en Oosterzele via het alternatief traject doorheen Gijzenzele via Lange Munte – Hoogstraat – Kerkstraat – Wulgenstraat. Dit traject is reeds aangeduid als een functionele fietsroute die aansluit op het Bovenlokale Functionele Fietsnetwerk. Gezien er niet voor een autowegstatuut wordt geopteerd, kan op de N42 een fietspad voorkomen dat deel uitmaakt van een BFF.
6	Verkeersveiligheid fietsers	Ongelijkvloerse fietsoversteek ter hoogte van Parksken.	Het grafisch plan omvat indicatieve aanduidingen voor fietsoversteek/onderdoorgang, waarbij verordenend de aanleg van een fietsverbinding over of onder de N42 wordt vastgelegd. Het indicatief karakter behelst de exacte locatie van de fietsverbinding die kan verschuiven over een afstand van maximaal 30 meter.

7	Bereikbaarheid steengroeve	Overwegen alternatieve ontsluiting steengroeve waarbij de parallelweg richting Yshoute verder wordt doorgetrokken tot aan het aansluitingspunt Yshoute (i.p.v. via de N465a).	De steengroeve wordt bereikbaar via een extra afslagstrook vanaf de N42 voor het aankomende verkeer. Er wordt een verbinding voorzien tot aan de straat Berg. Het weggijdende verkeer vanaf de steengroeve kan de N42 bereiken via de parallelweg richting Yshoute die verder wordt doorgetrokken tot aan het aansluitingspunt Yshoute (i.p.v. via de N465a).
Doorstroming			
8	Doorstroming	Verknoping secundaire wegen N9 en N46 worden als regionale knooppunten bij voorkeur heringericht: knooppunt N9 met doorgaande beweging (N417-N42) in tunnel met een dubbelstrookrotonde op maaiveld en knooppunt N46 met doorgaande beweging (N42) in tunnel met enkelstrookrotonde op maaiveldniveau.	Het segment E40-N9 en de aansluitingspunten met de N46 maken geen deel uit van het plangebied. Deze maatregel vereist geen vertaling in het GRUP.
9	Doorstroming	Ten zuiden van het woonlint Wettersesteenweg (N42) dient het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat ingeplant te worden in de directe omgeving van de Gijzenzelestraat.	Met voorliggend GRUP is de aansluiting met de Gijzenzelestraat in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien, ten zuiden van het woonlint Wettersesteenweg (N42).
10	Doorstroming	In de directe omgeving van Yshoute dient een aansluitingspunt te worden ingeplant met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem-Leegbracht/Parksken.	Met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem –Leegbracht/Parksken is met het GRUP de aansluiting met Yshoute in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien.
11	Doorstroming	Voorzien van 2 uitvoegende rijstroken (taperaansluiting) op de afrit E40, komende vanuit Gent zodat de rijweg richting Zottegem met 2 rijstroken blijft doorlopen.	Voorliggend GRUP bevat de nodige ruimte voor de realisatie van een 2*2 rijstroken voor het volledige tracé ten zuiden van de E40 tot Oombergen. Er zijn geen bijkomende uitvoegende rijstroken voorzien op de afrit E40. De

			bestaande situatie blijft behouden. Deze maatregel vereist geen vertaling in het ontwerp-GRUP.
12	Doorstroming	Voorzien van afslagstroken voor links- en rechtsafslaand verkeer op de N42 en linksafslaand verkeer op de zijtakken daar waar lichtengeregelde kruispunten worden voorzien.	Het voorzien van afslagstroken voor links- en rechtsafslaand verkeer op de N42 alsook linksafslagstroken op de zijtakken, is in het GRUP voorzien binnen de inrichting van het tracé.
13	Doorstroming	Filedetectie op 250 meter ten noorden van het kruispunt N42xVantegemxMariagaard .	Het GRUP voorziet in stedenbouwkundige voorschriften die de aanleg van een primaire weg toelaat, met inbegrip van de bijhorende vereiste infrastructuurmaatregelen, zoals bijvoorbeeld filedetectie. Het gaat om een algemene omschrijving van alle maatregelen die nodig zijn voor een primaire weg. Filedetectie is daarmee toegelaten en vereist geen specifieke letterlijke vermelding in de stedenbouwkundige voorschriften.
Geluid			
14	Gewijzigd geluidsklimaat achtertuinen of bebouwing op korte afstand van het nieuwe tracé	Absorberend geluidsscherm/gronddam aan de westzijde van de (nieuwe) N42 indien in het wegvak E40-Gijzenzelestraat een nieuw wegtracé centraal in de zoekzone wordt gerealiseerd.	Het plaatsen van een gronddam/geluidsscherm is mogelijk binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Het plaatsen van een geluidsscherm/gronddam mag niet leiden tot verdere grondinname van de woningen aan de westzijde van de N42.
15	Gewijzigd geluidsklimaat achtertuinen of bebouwing op korte afstand van het nieuwe tracé	Geluidsarm wegdek ter hoogte de Molenstraat (Yshoute) en de Reigerstraat.	Ter hoogte van woongebouwen met tuinen is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht nabij woongebouwen, eventueel gepaard met de inrichting van een geluidsscherm/gronddam.
16	Gewijzigd geluidsklimaat achtertuinen of bebouwing op korte afstand van het nieuwe tracé.	Geluidsarm wegdek t.h.v. de N42, in het bijzonder ter hoogte van woningen en ter hoogte van Ettingebos, vallei van de Molenbeek-Gondebeek en Cotthembos.	Ter hoogte van woongebouwen met tuinen is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht nabij woongebouwen, eventueel gepaard met de inrichting van een geluidsscherm/gronddam.
17	Geluid	De carpoolparking dient tot 50 m van het tracé van de N42 (hoger geluidsniveau) voorzien te	De aanduiding van een gebied voor overstap, waar de carpoolparking voorzien is, wordt binnen 50 m van het tracé voorzien op het bijhorende

		worden en een afstand van 100 m tot de bewoning te Wettersesteenweg (achtertuinen) en Kwaadbeek te respecteren. Indien dit niet mogelijk is, dient men afschermingsmogelijkheden te onderzoeken.	grafisch plan van het GRUP. Gezien de afstand tussen de overdrukzone en de woningen minder dan 100 m bedraagt, zijn in de stedenbouwkundige voorschriften geluidsafscherming verplicht gemaakt.
18	Geluid	Bij lichtengeregelde kruispunten kan de geluidsemisatie verder beperkt worden door het doorgaand verkeer een groen golf te laten volgen.	Het GRUP voorziet in stedenbouwkundige voorschriften die de aanleg van een primaire weg toelaat, met inbegrip van de bijhorende vereiste infrastructuur- en organisatorische maatregelen, zoals bijvoorbeeld kruispuntenregeling. Het gaat om een algemene omschrijving van alle maatregelen die nodig zijn voor een primaire weg. Kruispuntenregeling, met inbegrip van snelheidsregeling is daarmee toegelaten en vereist geen specifieke letterlijke vermelding in de stedenbouwkundige voorschriften.
Lucht			
19	Ligging carpoolparking.	Een ligging nabij de Gijzenzelestraat vermindert de bijdrage aan de luchtverontreiniging.	Op het grafisch plan is het gebied met overdruk voor overstap aangeduid nabij het aansluitingspunt Gijzenzele, in de directe omgeving van de Gijzenzelestraat.
20	Verknoping secundaire wegen N9 en N46.	Ongelijkgrondse kruisingen genieten voor de discipline lucht de voorkeur omdat het verkeer dan vlotter verloopt en minder verkeersemissies zullen ontstaan. Bij ongelijkgrondse kruisingen hebben viaducten een beperkte voorkeur boven tunnels. Bij viaducten vinden de luchtmissies immers plaats op een zekere hoogte, waardoor het verdunningseffect groter is en de luchtkwaliteit ter hoogte van de nabijgelegen receptoren beter zal zijn.	Het segment E40-N9 en de aansluitingspunten met de N46 maken geen deel uit van het plangebied.
21	Hoge achtergrondconcentratie emissies.	Maatregelen ter voorkoming van zeer hoge snelheden op de autosnelweg.	Het GRUP voorziet in stedenbouwkundige voorschriften die de aanleg van een primaire weg toelaat, met inbegrip van de bijhorende vereiste

		<p>Instellen van een zone met verminderde snelheid (100 km/h i.p.v. 120 km/h).</p> <p>Vermijden van grote snelheidswisselingen (beperking rijdynamiek).</p> <p>Ingrepen op vlak van voertuigtechnologie.</p> <p>Maatregelen ter bevordering van milieuvriendelijk rijgedrag.</p>	<p>infrastructuur- en organisatorische maatregelen, zoals bijvoorbeeld snelheidsregelingen. Het gaat om een algemene omschrijving van alle maatregelen die nodig zijn voor een primaire weg. Snelheidsregeling en maatregelen op het vlak van rijgedrag zijn daarmee toegelaten en vereisen geen specifieke letterlijke vermelding in de stedenbouwkundige voorschriften.</p>
22	Luchtkwaliteit nabij woningen	Afstand tussen het kruispunt YshoutexN42 en woningen zo groot mogelijk houden.	Bij de tracering en de opmaak van het GRUP is rekening gehouden met de woningen. Het kruispunt YshoutexN42 wordt op dezelfde locatie behouden.
23	Luchtkwaliteit	Harmoniseren van het verkeer door het instellen van groene golven aan een lage snelheid (50 km/h).	Het GRUP voorziet in stedenbouwkundige voorschriften die de aanleg van een primaire weg toelaat, met inbegrip van de bijhorende vereiste infrastructuur- en organisatorische maatregelen, zoals bijvoorbeeld snelheids- en kruispuntregelingen. Het gaat om een algemene omschrijving van alle maatregelen die nodig zijn voor een primaire weg. Kruispunt- en snelheidsregeling zijn daarmee toegelaten en vereisen geen specifieke letterlijke vermelding in de stedenbouwkundige voorschriften.
24	Luchtkwaliteit	Schone voertuigen en milieutechnieken stimuleren door de overheid.	Het stimuleren van milieutechnieken zoals de aanpassing van voertuigen is een generieke maatregel die de scope van een ruimtelijk uitvoeringsplan overstijgt. Specifieke maatregelen op het niveau van het GRUP en een wegsegment zijn dus niet aangewezen.
Bodem en grondwater			
25	Impact op de bodem- en grondwaterkwaliteit	In de nabije omgeving van het kruispunt N42xN9, kruispunt N42xN46, omgeving Leegbracht en omgeving Gijzenzelestraat is een verontreiniging aanwezig waarbij bemaling kan leiden tot een verspreiding van de verontreinigde stoffen.	Bemaling maakt deel uit van de uitvoeringstechnieken die beoordeeld worden in de fase van de omgevingsvergunning en die niet worden vastgelegd in het GRUP. Het GRUP laat in principe alle werken toe voor de realisatie van de infrastructuur. Indien bemaling wordt uitgevoerd, vooraleer de sanering is afgerond, is afstemming tussen beide ingrepen noodzakelijk om een verspreiding van deze verontreiniging en een

			<p>beïnvloeding van het saneringsproces te vermijden.</p> <p>Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Bemaling is hier een voorbeeld van.</p>
26	Impact op de bodem- en grondwaterkwaliteit	Beperken van de invloedssfeer van bemaling en vermijden dat deze zorgt voor een verspreiding van een gekende verontreiniging	<p>Bemaling maakt deel uit van de uitvoeringstechnieken die beoordeeld worden in de fase van de omgevingsvergunning en die niet worden vastgelegd in het GRUP. Het GRUP laat in principe alle werken toe voor de realisatie van de infrastructuur. Indien bemaling wordt uitgevoerd, vooraleer de sanering is afgerond, is afstemming tussen beide ingrepen noodzakelijk om een verspreiding van deze verontreiniging en een beïnvloeding van het saneringsproces te vermijden.</p> <p>Die maatregelen vereisen derhalve geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. Bemaling is hier een voorbeeld van.</p>
27	Impact op de grondwatertafel	Vermijden van een drainerende werking van langsrachten in de omgeving Zwaluwstraat, bijvoorbeeld door het aanbrengen van drempels in de langsrachten.	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften is het standaard profiel, inclusief langsracht, bepaald.</p> <p>Er wordt gespecificeerd dat ter hoogte van de Zwaluwstraat het principe infiltratiegracht moet toegepast worden.</p>
28	Maatregelen over de waterkwantiteit	Principe van maximaal beperken van de verharde oppervlakte waar mogelijk en gebruik van waterdoorlatende materialen.	Het GRUP bevat in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling op die de verharde oppervlakte maximaal beperkt. Concreet wordt hiervoor verwezen naar het ruimtesparende dwarsprofiel (jersey als middenberm, vluchtstroken in grasdallen, ...).
29	Maatregelen over de waterkwantiteit	Bij het voorzien van ondergrondse constructies moet mogelijks bemaling toegepast worden.	Ondergrondse constructies dienen waterondoorlatend te worden uitgevoerd zodat geen permanente bemaling nodig is.
30	Maatregelen over de waterkwaliteit	Oordeelkundig en bedachtzaam gebruik van verontreinigende stoffen ('good practice').	<p>Het GRUP bevat in de stedenbouwkundige voorschriften de verplichting van de technieken van natuurtechnische milieubouw.</p> <p>Voor het gebruik van verontreinigende stoffen gelden algemene regels opgenomen in de Vlarew-wetgeving,</p>

			zodat dergelijke maatregel geen specifieke vertaling in het GRUP vereist.
31	Maatregelen over de waterkwaliteit	Afstromend hemelwater opvangen in afvoergoten en het via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afvoeren.	Deze maatregel is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.
Oppervlaktewater			
32	Inrichting carpoolparking	De carpoolparking betekent een bijkomende hoeveelheid verharding, waarvan het afstromend water verontreinigd kan zijn.	In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat het afstromend water in afvoergoten moet worden opgevangen en via een KWS-afscheider opgevangen in een open buffersysteem.
33	Impact op de oppervlaktewater-kwantiteit	Een voldoende ruime dwarssectie van de waterloop voorzien.	Het GRUP bevat algemene bepalingen in zake oppervlaktewater, het beperken van verharding en het garanderen van infiltratie. De concrete dimensionering van infrastructuurelementen zoals de dwarssectie van een waterloop behoort niet tot de inhoud van het GRUP. Dergelijke maatregel vereist dus geen specifieke vertaling in het GRUP.
34	Impact op de oppervlaktewater-kwantiteit	Minimaliseren van bijkomende verharding en gebruik van waterdoorlatende materialen.	In de de stedenbouwkundige voorschriften is de verplichting opgenomen dat, bij een aanvraag tot omgevingsvergunning, de aanvrager minstens aantoont dat de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen. Daarnaast is verplicht dat autostaanplaatsen worden aangelegd in waterdoorlatende materialen.
35	Impact op de oppervlaktewaterkwaliteit	Oordeelkundig en bedachtzaam gebruik van verontreinigende stoffen ('good practice').	Het GRUP bevat in de stedenbouwkundige voorschriften de verplichting van de technieken van natuurtechnische milieubouw. Voor het gebruik van verontreinigende stoffen gelden algemene regels opgenomen in de Vlarew-wetgeving,

			zodat dergelijke maatregel geen specifieke vertaling in het GRUP vereist.
36	Impact op de oppervlaktewaterkwaliteit	Afstromend hemelwater opvangen in afvoergoten en het via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afvoeren.	Deze maatregel is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.
37	Collector Aquafin	Aquafin plant de aanleg van een collector ter hoogte van de kruising van de N42 met de Korte Ambachtstraat-Reigerstraat.	Deze maatregel is informatief van aard en vereist geen specifieke vertaling in het GRUP.
Fauna en flora			
38	Bijkomende ecotoopinname	Een autowegstatuut voor de N42 resulteert in het voorzien van parallelwegen voor verkeer en bijgevolg in bijkomende ecotoopinname. Een autowegstatuut voor de N42 dient vermeden te worden.	Bij de uitwerking van het GRUP is uitgegaan van de ontwerpkeuzes die geen infrastructuur voorzien met een autowegstatuut zodat er geen sprake is van bijkomende ecotoopinname met de bijbehorende maatregelen.
39	Landschapsinrichting	Zorgvuldig afgraven en stapelen van de teelaarde van de biologisch waardevolle bermvegetaties en hergebruik op de nieuw te realiseren bermen/taluds en restruimtes. Natuurvriendelijke inrichting langsgrachten, restruimtes en bermen. Het beperken van versturende effecten door het voorzien van struweelbeplanting op de bermen en een geluidsarmer wegdek ter hoogte van de verstoringgevoelige natuurgebieden: het Ettingebos en omgeving, de vallei van de Molenbeek-Gondebeek en het Cotthembos en omgeving.	In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de realisatie van weginfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving en voor zover gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw. Het open kouterlandschap en grote open ruimtes moet maximaal behouden worden door een sobere weginrichting langs het traject. Het kleur- en materiaalgebruik moet hierbij afgestemd worden op de omgeving. De stedenbouwkundige voorschriften schrijven voor dat bij een aanvraag tot omgevingsvergunning, de aanvrager minstens moet aantonen dat: - de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het

			<p>functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - drainerende werking van langsgrachten ter hoogte van de Zwaluwstraat wordt beperkt door aangepast ontwerp. - Het open kouterlandschap en grote open ruimtes - maximaal behouden worden door een sobere - weginrichting langs het traject. - Het kleur- en materiaalgebruik afgestemd wordt op de omgeving. - Ter hoogte van verstoringgevoelige natuurgebieden is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht.
40	Benutten van potenties tot herstel van natuurverbindingen	Voorzien van hoogopgaand groen op de bermen en de tussenberm als hop-over t.h.v. de Hooimeersbeekvallei en tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en de Klokkfonteinbeek.	<p>Het grafisch plan bevat aanduidingen voor natuurverbinding, waarbij verordenend de aanleg van een natuurverbinding onder de vorm van hoogopgaand groen als hop-over op de bermen en tussenbermen wordt opgelegd.</p> <p>De hop-over heeft een minimale breedte van 3 meter.</p>
41	Benutten van potenties tot herstel van natuurverbindingen	Een voldoende ruime inrichting van de onderdoorgang van waterlopen onder de N42 met aandacht voor faunapassage.	<p>Het grafisch plan bevat aanduidingen voor natuurverbinding, waarbij verordenend de aanleg van een natuurverbinding onder de vorm van hoogopgaand groen als hop-over op de bermen en tussenbermen wordt opgelegd.</p> <p>De hop-over heeft een minimale breedte van 3 meter.</p>
42	Ligging carpoolparking	De zoekzone voor de carpoolparking strekt zich uit over het open kouterlandschap tussen de E40 en de Kwaadbeek. Versnippering van het kouterlandschap dient men tegen te gaan door de carpoolparking maximaal aan te sluiten op de bestaande infrastructuur en de nieuwe infrastructuur van de N42 en het maximaal behoudt van de biologisch waardevolle percelen binnen deze zoekzone.	Deze maatregel is vertaald in het GRUP door de aanduiding voor de zone voor overstap op het grafisch plan meteen aan te sluiten op het aansluitingscomplex nabij de Gijzenzelestraat.

43	Impact aansluitingspunten op nabijgelegen ecotopen	De aansluitingspunten dienen maximaal aan te sluiten op de bestaande infrastructuur en het maximaal behouden van de biologisch waardevolle en zeer waardevolle percelen/ecotopen binnen de zoekzones, met name de vallei van Bijlokebeek.	De aansluitingspunten worden op het grafisch plan in de directe omgeving van de huidige aansluitingen voorzien. Bij de inrichting van de kruispunten is rekening gehouden met een beperking van de ruimte-inname: Daarnaast bevatten de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling die oplegt om de ruimte-inname voor aanleg van infrastructuur, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zoveel mogelijk te beperken en de technieken van natuurtechnische milieubouw toe te passen.
44		Gezien de ligging van de aansluitingspunten Gijzenzelestraat en Yshoute nabij verdrogingsgevoelige ecotopen, zijn de ligging van de knooppunten, de boven- of ondergrondse inrichting en/of de specifieke uitvoeringstechnieken aandachtspunten.	De aansluitingspunten worden op het grafisch plan in de directe omgeving van de huidige aansluitingen voorzien. Bij de inrichting van de kruispunten is reeds rekening gehouden met een beperking van de ruimte-inname. Daarnaast bevatten de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling die oplegt om de ruimte-inname voor aanleg van infrastructuur, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zoveel mogelijk te beperken en de technieken van natuurtechnische milieubouw toe te passen.
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie			
45	Landschapsinrichting	Segment E40-N9 inrichten als een poort tot het kleinstedelijk gebied.	Het segment E40-N9 maakt geen deel uit van het plangebied. De maatregel vereist geen vertaling in het voorliggende GRUP.
46	Landschapsinrichting	Ter hoogte van de relictzones 'Land van de Molenbeken' en 'Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingenbos' de weg inkleden met bomenrijen en groenstructuren, aansluitend bij de groenstructuren aan beide zijden van de weg;	Waar de N42 de relictzones 'Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingenbos' en 'Land van de Molenbeken' kruist of nadert, is een overdruk voor een gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur geplaatst. In dit gebied wordt waar nodig een landschappelijke en functionele aanpassing van de infrastructuur voorzien. Daarnaast wordt in de voorschriften aangeduid dat wegen binnen het gebied van de overdruk ingekleed moeten worden met bomenrijen, groenstructuren en dienen

			aan te sluiten bij de groenstructuren aan beide zijden van de weg.
47	Landschapsinrichting	Het bedrijventerrein ter hoogte van de Reigerstraat dient afgeschermd te worden door opgaand groen.	Het bedrijventerrein overlapt deels met het gebied waar de overdruk voor landschappelijke inpassing van toepassing is. Binnen het gebied met deze overdruk zijn alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing of afstand tot de toegelaten weginfrastructuur.
48	Landschapsinrichting	De inrichting van de carpoolparking dient maximaal aan te sluiten bij de bestaande infrastructuur en dient aangekleed te worden met voldoende groenelementen.	De carpoolparking wordt voorzien binnen het gebied voor overstap en sluit meteen aan bij het aansluitingspunt Gijzenzelestraat. De stedenbouwkundige voorschriften schrijven voor dat het gebied ingericht moet worden met inheemse groenelementen.
49	Visuele hinderaspecten	Wegverlichting beperken waar mogelijk, in lijn met de Lichtvisie (2014) van AWV.	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen in verband met de verlichting. Er wordt verlichting voorzien ter hoogte van de kruispunten. Verlichting ter hoogte van het open kouterlandschap en grote open ruimtes moet maximaal beperkt worden. Indien verlichting wordt voorzien, wordt in eerste instantie een inrichting met energiezuinige neerwaarts gerichte en insect- en vleermuisvriendelijke verlichting voorzien.
50	Versnippering en versnijding open kouterlandschap	Het aansluitingspunt Yshoute voorzien ter hoogte van de bebouwing van Leegbracht.	De aansluitingen ter hoogte van de woonconcentratie Leegbracht worden afgesloten via het onderliggende wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 wordt deze woonconcentratie ontsloten naar het aansluitingspunt Yshoute, dat juist ten noorden van de bebouwing ligt.
51	Geluidshinder	Maatregelen om auditieve verstoring te beperken zijn nodig (zie discipline geluid), echter zonder dat deze belangrijke bijkomende visuele verstoring impliceren. Vanuit discipline landschap	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn maatregelen voorzien om auditieve verstoring te beperken. De vorm (gronddam of geluidsscherm) is niet bindend vastgelegd, maar beide opties zijn mogelijk. In het plan-MER is geen expliciete keuze gemaakt tussen de toepassing van een geluidsscherm of

		wordt aanbevolen een gronddam te voorzien in plaats van een geluidsscherm. De gronddam vormt een meer natuurlijk landschapselement dat landschappelijk kan worden geïntegreerd in de omgeving door een groene inkleding.	grondnam. Een grondnam heeft meer ruimte nodig dan een geluidsscherm om even effectief te zijn in het verminderen van geluidshinder. De keuze tussen beide opties zal deel uitmaken van de beoordeling van een aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning.
52	Verlies ongedocumenteerd archeologisch erfgoed	Er dient een evaluatie van de archeologische potentie gemaakt te worden en er dient vermeden te worden dat er een verlies aan ongedocumenteerd archeologisch erfgoed optreedt.	Archeologisch onderzoek is een verplichting op basis van het erfgoeddecreet en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. De afstemming met de bevoegde overheidsdiensten is eveneens geregeld in het erfgoeddecreet en vereist geen vertaling in het GRUP.
53	Verlies archeologisch erfgoed	Een ondertunneling van de Gijzenzelestraat en Yshoute, het voorzien van de Reigerstraat en de N42 (t.h.v. de Houtemstraat) onder de vorm van een tunnel dient vermeden te worden om een hoger risico op aantasting van archeologisch erfgoed te vermijden.	Gezien de beperkte meerwaarde van een ongelijkgrondse kruising, de grotere vereiste ruimte-inname en de hogere kostprijs wordt met voorliggend GRUP voorzien dat de bestaande lichtgeregelde kruispunten behouden blijven en waar nodig geoptimaliseerd. In het GRUP wordt voor de aansluitingspunten aan de Reigerstraat en de Gijzenzelestraat voorzien in een ongelijkgrondse oplossing. Archeologisch onderzoek is een verplichting op basis van het erfgoeddecreet en vereist daarnaast geen vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. De afstemming met de bevoegde overheidsdiensten is eveneens geregeld in het erfgoeddecreet en vereist geen vertaling in het GRUP.
54	Aantasting landschappelijke structuur	Een overbrugging van de Gijzenzelestraat en Yshoute en de Reigerstraat onder de vorm van een brug versterken het versnipperend effect van de weg en een significant negatieve impact op de landschappelijke structuur. Een overbrugging dient bijgevolg vermeden te worden.	Gezien de beperkte meerwaarde van een ongelijkgrondse kruising, de grotere vereiste ruimte-inname en de hogere kostprijs wordt met voorliggend GRUP voorzien dat de bestaande lichtgeregelde kruispunten behouden blijven en waar nodig geoptimaliseerd. In het GRUP wordt voor de aansluitingspunten aan de Reigerstraat en de Gijzenzelestraat voorzien in een ongelijkgrondse oplossing. Archeologisch onderzoek is een verplichting op basis van het erfgoeddecreet en vereist daarnaast geen

			vertaling in de verordenende bepalingen van het GRUP. De afstemming met de bevoegde overheidsdiensten is eveneens geregeld in het erfgoeddecreet en vereist geen vertaling in het GRUP.
55	Verlies archeologisch erfgoed	Het aansluitingspunt Gijzenzele dient maximaal naar het noorden verplaatst te worden om de aanliggende bunker te vrijwaren.	De bunker van Gijzenzele is, op het grafisch plan, opgenomen binnen de contouren van het aansluitingspunt. De volgende handelingen zijn toegestaan binnen het gebied: <ul style="list-style-type: none"> - Handelingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel, de bescherming en de ontwikkeling van de bestaande monumenten. - Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van de zone voor het publiek. - Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op educatieve informatie. - Inrichtingen in functie van vleermuizen.
Mens-ruimtelijke aspecten			
56	Hinderaspecten weginrichting	Kwalitatieve inrichting van kunstwerken, aangepast kleur- en materiaalgebruik.	In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat het kleur- en materiaalgebruik afgestemd moet worden op de omgeving.
57	Hinderaspecten weginrichting	Kwalitatieve inrichting van restruimtes	Op het grafisch plan is een overdruk voor landschappelijke inpassing van infrastructuur voorzien. Die bepalingen zijn van toepassing op eventuele "restruimtes".
58	Hinderaspecten weginrichting	Landschappelijke weginkleding met begeleidend groen t.h.v. de relictzones.	Op het grafisch plan is een overdruk voor landschappelijke inpassing van infrastructuur voorzien. Die bepalingen zijn van toepassing op de groenaanleg ter hoogte van de relictzones. Daarbij moet, vanuit de algemene vereisten voor een omgevingsvergunningsaanvraag in de VCRO, rekening worden gehouden met de omgeving. Een specifieke vermelding van relictzones is daartoe niet vereist.
59	Hinderaspecten weginrichting	Maximaal behoud van het open kouterlandschap en grote open ruimtes door	In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat voorzien moet worden in een sobere weginrichting ter

		sobere weginrichting langsheen het overige traject.	hoogte van de open kouters daar waar geen overdruk voor landschappelijke inpassing aanwezig is. Dit betekent dat geen opgaand groen wordt voorzien langs dit deel van het traject.
60	Hinderaspecten weginrichting	Realiseren van een uniform wegbeeld met eenzelfde kruispuntoplossing voor de aansluitingspunten N42xHoutemstraat en N42xYshoute.	Het GRUP duidt beide kruispunten aan als lichtengeregelde kruispunten, waarbij er zowel op de hoofdweg N42 als op de zijtakken voldoende afslagstroken worden voorzien om een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen. Oversteken voor voetgangers en fietsers (met rugdekking voor fietsers) worden hierin verwerkt.
61	Hinderaspecten weginrichting	Voorzien van geluidsarm wegdek thv woningen nabij de N42	Ter hoogte van woongebouwen met tuinen is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht nabij woongebouwen, eventueel gepaard met de inrichting van een geluidsscherm/gronddam.
62	Aantasting recreatieve fietsverbindingen	Aandacht voor herstel van recreatieve fietsverbindingen en veilige oversteek van de N42 bij herinrichting aansluitingspunten.	Op het grafisch plan zijn verbindingen aangeduid voor traag verkeer en faunapassages. De aanduidingen overlappen met de herin te richten aansluitingspunten.
63	Hinderaspecten tracé	Planalternatief 3bis: overwegen om af te wijken van de bestaande as van de N42 in het wegsegment E40-Gijzenzelestraat naar een meer oostelijke ligging (leefkwaliteit westelijke woningen).	Het wegtracé is tussen de E40 en de Gijzenzelestraat ingepland ten oosten van de huidige as van de weg. De huidige weg wordt ingericht als parallelweg.
64	Hinderaspecten tracé	Minimaal versnippering aan aaneengesloten landbouwgebied door nieuwe tracé maximaal naar het westen binnen de zoekzone te voorzien.	De ligging van het tracé is voor het noordelijk gedeelte van de N42 tot aan de Kwaadbeek ter hoogte van het bestaande tracé te realiseren. Hierbij zal de huidige weg worden ingericht als parallelweg en wordt de 2*2 rijweg gerealiseerd ten oosten van de huidige rijweg. Voor het verdere vervolg van de N42 wordt het huidige tracé verder gevolgd.
65	Ligging carpoolparking	Carpoolparking maximaal bundelen aan bestaande of de nieuwe infrastructuur, waarbij voldoende afstand	De aanduiding van een gebied voor overstap voor de carpoolparking, gebeurt ten zuiden van de E40, nabij het eerste knooppunt, zijnde de aansluiting met de Gijzenzelestraat. Gezien de korte

		tot de woningen wordt gehouden.	afstand tussen de parking en de woningen wordt voorzien in buffering.
66	Grondinname	Het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat dient voorzien te worden in de zone ten zuiden van de wooncluster langsheen de N42 en ten noorden van de woning t.h.v. de Gijzenzelestraat. Hierdoor is het effect op de omliggende woningen (Kwaadbeek) beperkt en kan de inname van bijkomende woningen worden vermeden.	Het aansluitingspunt Gijzenzelestraat is voorzien tussen beide woonclusters. Door de breedte van de weg naar het aansluitingspunt toe, omvat de contouren van de N42 ook de wooncluster ten noorden van het aansluitingspunt. Een afbuiging van de weg zal de ruimte-inname niet beperken, gezien de bebouwing langs beide zijden van de straat loopt.
67	Grondinname	Het aansluitingspunt Yshoute dient maximaal naar het noorden te worden voorzien op een maximale afstand van de woningen te Leegbracht om een verdere inname van woningen te vermijden.	Het aansluitingspunt Yshoute is voorzien in de directe omgeving van de huidige aansluiting, waarbij de contouren van het tracé de omliggende woningen niet omvat.
68	Grondinname	Om ruimte-inname van woningen en de bereikbaarheid van de bebouwing te garanderen, wordt voorgesteld om de Houtemstraat op maaiveldniveau te houden en de N42 verdiept aan te leggen.	Gezien de beperkte meerwaarde van een ongelijkgrondse kruising, de grotere vereiste ruimte-inname en de hogere kostprijs wordt met voorliggend GRUP voorzien dat de bestaande lichtgeregelde kruispunten, zoals de kruising van de N42 met de Houtemstraat, behouden blijven en waar nodig geoptimaliseerd. Het complex ter hoogte de E40 blijft maatgevend waardoor een mogelijk vlottere doorstroming richting dit kruispunt door middel van een ongelijkgrondse kruising weinig meerwaarde biedt. Dergelijke lichtgeregelde kruispunten zijn bovendien op korte termijn realiseerbaar.
69	Grondinname	Billijke vergoeding voor eigenaars waarvan woning/landbouwgrond wordt onteigend.	Er is geen onteigeningsplan gekoppeld aan het GRUP. De onteigeningen gebeuren binnen het wetgevend kader van AWW. De vergoeding wordt binnen dat wettelijk kader bepaald.
70	Visuele hinderaspecten	Implementatie van de Lichtvisie (2014, AWW) op	In de stedenbouwkundige voorschriften zijn specifieke bepalingen opgenomen in verband met de verlichting. Er wordt

		de primaire en secundaire wegen.	verlichting voorzien ter hoogte van de kruispunten. Verlichting ter hoogte van het open kouterlandschap en grote open ruimtes moet maximaal beperkt worden. Indien verlichting wordt voorzien, wordt in eerste instantie een inrichting met energiezuinige neerwaarts gerichte en insect- en vleermuisvriendelijke verlichting voorzien.
--	--	----------------------------------	--

6.2 Watertoets

In toepassing van het decreet Integraal Waterbeleid werd er een watertoets uitgevoerd. Deze watertoets maakt deel uit van het plan-MER.

6.2.1 Bodem, grondwater(stroming), infiltratiegevoeligheid, reliëf

Het studiegebied behoort tot de Zandleemstreek. Naast antropogene bodems komen voornamelijk droge tot vochtige zandleembodems en leembodems voor. Deze gronden zijn dan ook infiltratiegevoelig. De zandleembodems situeren zich voornamelijk in het noordelijk en centraal gedeelte van het studiegebied. Ongeveer vanaf Yshoute kenmerkt het studiegebied zich door het voorkomen van leembodems en verlaagd ook de infiltratiegevoeligheid.

De huidige N42 ligt wel grotendeels op een hoger gelegen rug met droge zandleem- en leembodems. Het reliëf wordt gekenmerkt door een opeenvolging van heuvelruggen, afgewisseld met diep ingesneden beekvalleien en secundaire depressies.

Het gebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming. De hoogte van de grondwatertafel varieert lichtjes en schommelt globaal tussen 2m-mv en 4m-mv. Lokaal (omgeving Zwaluwstraat) komt een ondiepere grondwaterstand voor, waarbij de hoge grondwatertafel in het voorjaar minder dan 0,5m-mv kan bedragen. Het grondwater kent een hoge nitraatconcentratie (beduidend hoger dan de kwaliteitsnorm). De concentratie neemt af met toenemende diepte. Voor de overige parameters worden de grondwaterkwaliteitsnormen gerespecteerd.

6.2.2 Waterlopen en afwatering

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste hydrografische elementen in het studiegebied (van noord naar zuid).

Waterloop	Categorie	Ligging	Afwatering
Vantegembeek	2 ^{de} categorie	Ligt ten oosten van de N42 en ten noorden van de N9, op ca. 450m van de N42	In noordelijke richting via Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} categorie) naar Schelde
Kwaadbeek	3 ^{de} categorie	Kruist de N42 thv Kwaadbeek	In noordoostelijke richting via Bavegemse beek (2 ^{de} cat) en Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} cat) naar Schelde
Hooimeersbeek	3 ^e categorie	Kruist de N42 in de omgeving Nieuwstraat, Roosbloemstraat	In noordoostelijke richting via Bavegemse beek (2 ^{de} cat) en Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} cat) naar Schelde
Bavegemsebeek	3 ^{de} categorie	Ligt ten oosten van de N42, op ca. 400m en ten zuiden van de Heistraat	In noordelijke richting via Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} categorie) naar Schelde
Bijlokebeek	2 ^{de} en 3 ^{de} categorie	Kruist de N42 ten zuiden van OBBC	In noordoostelijke richting via Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} categorie) naar Schelde
Grote Ettingbeek, Kleine Ettingbeek	3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 500m ten westen van de N42, ten zuiden van de woonkern Oosterzele	In noordelijke richting via Molenbeek (2 ^{de} cat) naar Schelde
Halvecentensbeek	2 ^{de} en 3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 350m ten oosten van de N42, ten noorden van Leeg Bracht	In noordoostelijke richting via Bijlokebeek (2 ^{de} cat) en Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} cat) naar Schelde
Kouterkesbeek	2 ^{de} en 3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 450m ten oosten van de N42, omgeving Leeg Bracht	In noordoostelijke richting via Bijlokebeek (2 ^{de} cat) en Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} cat) naar Schelde
Molenbeek	3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 100m ten westen van de N42, thv de Leenstraat	In noordelijke richting naar Schelde
Kousmakerbeek	niet-geklasseerd	Ligt op ca. 700m ten oosten van de N42, ten zuiden van Leegbracht (omgeving Eke)	In noordoostelijke richting via Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} categorie) naar Schelde
Klokfonteinbeek	3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 700m ten oosten van de N42, omgeving Jonasweg	In noordoostelijke richting via Molenbeek-Kottembeek (1 ^{ste} categorie) naar Schelde
Molenbeek-Kottembeek	3 ^{de} categorie	Ligt op ca. 550m ten oosten van de N42, ten noorden van de N46 (omgeving Waterstraat, N462)	In noordelijke richting naar Schelde

De N42 loopt parallel met de twee waterlopen die hoofdzakelijk instaan voor de afwatering van het studiegebied. Het betreft de Molenbeek-Kottembeek ten oosten en de Molenbeek ten westen van de N42. Beide waterlopen zijn van 2de categorie en behoren tot het Beneden-Schelde bekken, meer bepaald het deelbekken 'de Drie Molenbeken'.

- De Molenbeek ontspringt op de grens tussen Zottegem en Oosterzele en stroomt in noordelijke richting om uiteindelijk in Melle in de Schelde uit te monden. De waterloop is in het PRS aangeduid als ecologische infrastructuur. Op deze hoofdloop sluiten tal van kleinere stelsels aan, waaronder de Grote Ettingbeek.
- De Molenbeek-Kottembeek ontspringt in Oombergen (Zottegem) om vervolgens via de kern van St-Lievens-Houtem, Bavegem en Massemen in Wetteren in de Schelde uit te monden. Stroomafwaarts van Sint-Lievens Houtem is de waterloop aangeduid als ecologische infrastructuur. Ook hier sluiten tal van kleinere waterlopen op de hoofdloop aan, zoals de Kousmakerbeek, het stelsel van de Bijlokebeek en Bavegemsebeek.

Het uiterste noordelijke deel van het studiegebied (omgeving kruispunt N42xN9) is gelegen in het deelbekken 'Scheldeland' en het uiterste zuidelijke deel (omgeving kruispunt N46xN42) behoort tot het deelbekken 'Zwalm'.

De N42 dwarst nagenoeg geen waterlopen, met uitzondering van de bovenlopen van de Bijlokebeek, Hooimeersbeek en Kwaadbeek, zijlopen van de Molenbeek-Kottembeek.

De planingrepen zorgen niet voor bijkomende kruisingen van waterlopen en valleigebieden of doorsnijden geen waterbergingsgebieden

6.2.3 Overstromingsgevoeligheid

Het stroomafwaarts gedeelte van de Molenbeek en Molenbeek-Kottembeek is aangeduid als overstromingsgevoelig, zowel als recent overstroomd gebied (ROG) als effectief overstromingsgevoelig op de watertoetskaart. De overstromingsgevoeligheid van de Molenbeek-Kottembeek situeert zich voornamelijk ter hoogte van de uitmonding in de Schelde. De overstromingsgevoeligheid langsheen de Molenbeek komt meer verspreid voor.

6.2.4 Waterkwaliteit

Alle waterlopen hebben als kwaliteitsdoelstelling de basiskwaliteit, met uitzondering van de Molenbeek die als kwaliteitsdoelstelling de viswaterkwaliteit heeft. De waterkwaliteit in het studiegebied kan globaal als aanvaardbaar tot matig verontreinigd worden beschouwd, waarbij een positieve trend waaarneembaar is.

De afwatering van de N42 verloopt momenteel hoofdzakelijk via open langsgrachten aan beide zijden van de weg.

In uitvoering van het actieplan van het deelbekkenbeheerplan zijn langsheen de Molenbeek verschillende bufferbekkens aangelegd. Deze ingrepen bieden momenteel – samen met andere lokale ingrepen en het plaatsen van een gemaal aan de monding van de Molenbeek in de Schelde – (deels) een oplossing aan de beperkte wateroverlast.

6.2.5 Signaalgebieden

Het plangebied is niet gelegen in signaalgebied.

6.2.6 Besluit watertoets

Uitgaande van een standaard dimensionering van de langsgrachten kan worden besloten dat voldoende effectief buffervolume zal beschikbaar zijn om het afstromend hemelwater op te vangen. De bijkomende verharding blijft relatief beperkt door de reeds aanwezige weginfrastructuur en vormt slechts een beperkte bijkomende belasting op het afwateringssysteem. De impact op de waterkwantiteit wordt beoordeeld als een matig negatief effect (-). Hierbij worden echter geen bijkomende problemen inzake wateroverlast verwacht ten aanzien van de omliggende functies.

In het kader van bovenvermelde MER-studie is onderzoek gevoerd naar de effecten op het de waterhuishouding. Er kan besloten worden dat mits een aangepaste dimensionering van het afwateringssysteem voldoende effectief buffervolume zal beschikbaar zijn om het afstromend hemelwater op te vangen. De bijkomende verharding blijft relatief beperkt door de reeds aanwezige weginfrastructuur en vormt slechts een beperkte bijkomende belasting op het afwateringssysteem. Er worden naar waterkwaliteit geen bijkomende problemen inzake wateroverlast verwacht ten aanzien van de omliggende functies.

Vanuit de milieubeoordeling wordt wel een voorstel geformuleerd met betrekking tot de inrichting van het afwateringssysteem voor de carpoolparking: Voorgesteld wordt om het afstromend hemelwater op te vangen in afvoergoten en het via een KWS-afscheider op te vangen in een open buffersysteem.

De bestaande toestand, effectbeschrijving en algemene milderende maatregelen worden behandeld in het milieueffectenrapport.

6.3 RVR-toets

De RVR-toets is een middel om na te gaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting⁵, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied. Uit de RVR-toets (zie bijlage VII) blijkt dat:

Gelet op het feit dat:

- Volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig of mogelijk zijn;
- volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone van een Seveso-inrichting;
- het Team Externe Veiligheid 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;

verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak van externe veiligheid en beslist daarom dat er bij het GRUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.

6.4 Erfgoedtoets

6.4.1 Erfgoed

In de onmiddellijke omgeving van het GRUP zijn beschermde monumenten en landschappen gelegen. De herbestemmingen die in het GRUP worden doorgevoerd, heffen deze bestaande beschermingen niet op. Er is bij opmaak van het GRUP gezocht naar bestemmingen die niet conflicteren met het beschermd erfgoed. Daarnaast zijn er binnen de GRUP-contour items aanwezig van de vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed (IBE: zie: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/>). Voor sommige gemeenten is momenteel enkel een oude inventaris voorhanden die onvolledig is. De gevolgen van een opname in de inventaris voor de vergunningsverlening zijn opgenomen in diverse uitvoeringsbesluiten (zie: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/dibe/rechtsgevolgen>). Het GRUP verandert deze regeling niet.

Volgende beschermde monumenten en landschappen of elementen van de vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed vallen binnen het GRUP of worden er (gezien hun ligging vlakbij het plangebied) mogelijk door beïnvloed:

Erfgoedelement	Dossiernummer	Type	Evaluatie tov. N42
Onmiddellijke omgeving van de hoeve	DO002073	Dorpsgezicht	Ca. 600m ten westen
Stokerij 'Betsberg', woonhuis en hoeve met de onmiddellijke omgeving	DO000373	Dorpsgezicht	Ca. 400m ten westen
Omgeving 'Waterhof' met omgeving	DO000704	Dorpsgezicht	Ca. 650m ten westen

⁵ Seveso-inrichtingen zijn bedrijven die hoeveelheden gevaarlijke stoffen op hun terrein aanwezig hebben die vastgelegde drempelwaarden overschrijden. Met aanwezigheid wordt bedoeld: zowel de feitelijke of voorziene aanwezigheid in opslaginstallaties, in procesinstallaties, in leidingen, in ... (als grondstof, tussenproduct, katalysator, solvent, eindproduct, ...), als de aanwezigheid die kan ontstaan wanneer een industrieel chemisch proces buiten controle geraakt. Voor de voorziene aanwezigheid moet rekening gehouden worden met de maximaal vergunde hoeveelheid.

Geraardsbergse Steenweg 31 : stokerij "Betsberg", met inbegrip van de technische installatie van de stokerij waaronder een stoomketel en twee stoommachines, woonhuis en de hoeve	OO001152	Monument	Ca. 750m ten westen
Langestraat 21 (ex 19) : hoeve	OO000383	Monument	Ca. 650m ten westen
'Stokerij Van Damme'	OO003417	Monument	ca. 880 m ten westen
'Aanpalende kasseiweg'	OO003418	Monument	ca. 880 m ten westen
'Linde en Kapel'	OO003418	Monument	Ca. 880m ten westen
Bunkers (onderdeel Bruggenhoofd Gent), waarvan 4 op zeer korte afstand tot de N42 (Gijzenzelestraat, Wettersesteenweg, Schoolstraat).	ID304562	Inventaris Bouwkundig Erfgoed	Grenzend of vlakbij de N42

6.4.2 Zorgplicht / Archeologie

Vlakbij het plangebied is 'de vallei van de Cotthembeek met omliggende kouters' gelegen, wat als een definitief goedgekeurde ankerplaats gecategoriseerd is en vastgesteld als landschapsatlasrelict (20 december 2012).

In het plan-MER wordt duidelijk aangegeven dat er geen planingrepen zijn voorzien binnen het landschapsatlasrelict. Verder bleek uit de MER dat, gezien de kenmerken van het plan, de impact op de 'vallei van de Cotthembeek met omringende kouters' als te verwaarlozen kan beschouwd worden. Er zal bijgevolg geen (vermijdbare) schade worden toegebracht aan de ankerplaats door de herinrichting van de weg. Een aangepaste landschappelijke inkleding van het wegtracé en het kwalitatief afwerken van restruimtes en tussenliggende ruimtes wordt vanuit de planMER aanbevolen. Hierbij dient de weg op een goede manier te worden ingepast in het landschap.

In toepassing van de zorgplicht zijn er geen maatregelen nodig, die een vertaling vereisen in dit GRUP.

Ook enkele gebieden vermeld in de Centraal Archeologische Inventaris (CAI) vallen binnen het GRUP (zie onderstaande tabel). Dit zullen aandachtspunten zijn bij de te voeren archeologische vooronderzoeken in het kader van de verdere uitvoering van het plan.

Naam	CAI Locatie	Beschrijving	Evaluatie tov. N42
Mariagaard/Koningshof	31865	indicator DIBE: 85036 - op Ferrariskaart Koningshof genoemd - nog geen kadastragegevens kunnen bepalen	Net ten noorden van het GRUP, langs de N42
Bergbos	500254	- ten zuid-oosten van het toponiem Bergbos	Net ten oosten van de N42
Smissenbroek 1	500472		Ten westen van de N42
Smissenbroek 2	500473		De N42 loopt door dit CAI gebied

Roosbloemstraat	217266	metaaldetectie; specifieke vondstlocatie (onderdeel van CAI ID 217267)	Ten oosten van de N42
Roosbloemstraat	217267	metaaldetectie; vondsten van over drie velden verspreid, L-vormig rond hoeve (zie ook CAI ID 217266)	Ten oosten van de N42
		Archeologisnota ID 5999 (Vooronderzoek Oosterzele Oosterzele Houtemstraat 2-12)	Net ten westen van de N42
Kapelweg I	217860	archeologienota ID 2692 (Vooronderzoek Oosterzele Balegem – Kapelberg)	Net ten westen van de N42
Oombergen de Bergen	500162	- In deelgemeente Elene en Oombergen - LL: stond eerst onder Sint-Lievens-Houtem, maar ligt volgens gemeentelaag in gis in Zottegem	Ten oosten van de N42
Bockstaele (SLH/98/20)	50086	- Archief pam Velzeke: SLH/98/20 --> in CAI 2 naar laag van beheerszones	Ten oosten van de N42
Hoog Veld (SLH/9822)	500087	- akkercomplex ten noord-westen van de 'Espenhoek' - Archief pam Velzeke: SLH/9822	Ten oosten van de N42
Oombergen Uilenhoek	500163	- In deelgemeente Elene en Oombergen - LL: stond eerst onder Sint-Lievens-Houtem, maar ligt volgens gemeentelaag in gis in Zottegem	Ten oosten van de N42
Elene Langelein	500164		Ten westen van de N42
Sparrenbosdreef	216942	metaaldetectievondsten	Ten westen van de N42

7 Vertaling naar het grafisch plan

Op basis van een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de weginfrastructuur worden opgenomen nl. weginfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur en gebied voor overstap (in functie van de carpoolparking). Daar waar de weginfrastructuur vergunbaar is op basis van de geldende bestemmingsplannen wordt geen herbestemming voorzien.

Bij de opmaak van het grafisch plan is er uitgegaan van de hierna beschreven principes.

7.1 Verschillende bestemmingszones

7.1.1 Gebied voor weginfrastructuur

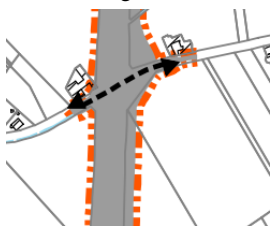
De aan te leggen wegnis op het grafisch plan wordt opgenomen in een specifieke zone voor wegnis. Binnen deze zone alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur en aanhorigheden en kan het referentieontwerp worden uitgevoerd. Hier wordt de eigenlijke infrastructuur binnen gerealiseerd en kunnen ook eventuele milderende maatregelen uit het plan-MER worden uitgevoerd.



7.1.2 Indicatieve aanduiding: Verbinding voor langzaam verkeer

Om functionele relaties te leggen worden op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd voor de zachte weggebruiker. De pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden.

Het begin en einde van deze verbinding kan 30m uit zijn as verschoven worden t.o.v. zijn aanduiding.



7.1.3 Indicatieve aanduiding: ecopassage

Om een ecologische overgang/faunaverbinding te vormen tussen beide zijden van de weg, worden op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd.

De pijlen duiden symbolisch aan welke ecologische structuren met elkaar verbonden moeten worden.

Het begin en einde van deze verbinding kan 30m uit zijn as verschoven worden t.o.v. zijn aanduiding.



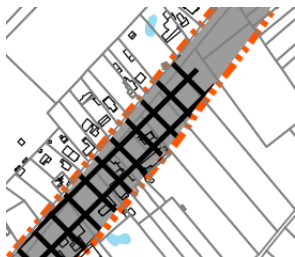
7.1.4 Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur – overdruk

Binnen deze zone wordt het ongelijkvloers kruisen van de N42 en de Gijzenzelestraat mogelijk gemaakt, inclusief de nodige berm en andere aanpassingen in functie van de ruimtelijke inpassing van de weg toegelaten.



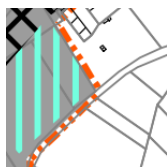
7.1.5 Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing – overdruk

Naast de eigenlijke infrastructuur wordt ook de realisatie van elementen om de nieuwe infrastructuur landschappelijke en functioneel in te passen mogelijk gemaakt. Het betreft groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten).



7.1.6 Gebied voor overstap - overdruk

Het gebied is bestemd voor een overstapplaats, met name een gebied voor uitwisseling tussen individueel en openbaar/collectief vervoer/verschillende soorten openbaar vervoer. Op deze locatie kan een carpoolparking worden ingericht.



7.2 Marges

Bij de afbakening van de verschillende gebieden wordt een zekere marge genomen ten opzichte van het referentieontwerp. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen.

Het typevoorschrift voorziet immers dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften.

Voor de eigenaars of bewoners in de desbetreffende strook is dit echter idealiter zo afgelijnd mogelijk. Op deze manier wordt de onzekerheid beperkt en is er meer duidelijkheid.

Er is dan ook geopteerd om enkel waar mogelijk en noodzakelijk enige marge te nemen op het referentieontwerp.

Op andere locaties, ter hoogte van kunstwerken, wordt de marge iets ruimer genomen, net omdat verdere technische uitwerking kan leiden tot een aan andere footprint.

7.3 Vertaling naar 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 opgesteld op basis van 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 tijdens het openbaar onderzoek en 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
 <p><i>Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i></p> <p>Artikel 1 Wegeninfrastructuur</p>	
<p>Artikel 1.1</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen over wegeninfrastructuur</p>
<p>Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.</p>	<p><i>Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies, de parkeerplaatsen langs autosnelwegen.</i></p>
<p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de wegeninfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p> <p>Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.</p> <p>Handelingen voor de instandhouding, het herstel, de bescherming en de ontwikkeling van de bestaande monumenten zijn toegestaan.</p>	<p><i>Ook bemalingen zijn toegelaten onder deze handelingen, de invloedsfeer van bemaling wordt hierbij zo veel als mogelijk beperkt door toepassen van aangepaste uitvoeringstechniek</i></p> <p><i>Werken van natuur-technische milieubouw kunnen gerealiseerd worden. De 'technieken van natuurtechnische milieubouw' zijn een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-eninfrastructuur/vademecums-natuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
<p>Artikel 1.2</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen over de inrichting van het gebied</p>
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p><i>Het gebied voor wegeninfrastructuur omvat de ruimte die wordt ingenomen voor wegeninfrastructuur en de ruimtes binnen de toekomstige lussen van de wegeninfrastructuur. Deze bepaling heeft hoofdzakelijk betrekking op de ruimtes die volledig zijn ingesloten door infrastructuur (vb. binnenzijde lussen). Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning zal aangegeven worden wat met deze gebieden gebeurt en op welke wijze de invulling ervan zal bijdragen tot een kwalitatieve landschappelijke inpassing en groeninrichting van het project in de omgeving</i></p>
<p>Na aanleg van de infrastructuur kunnen, voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden, voor zover deze het functioneren van de wegeninfrastructuur zelf niet hinderen.</p>	<p><i>Bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuur en de overgang naar de naastliggende bestemming beginnen. Het gebied voor weginfrastructuur kan aan de buitenzijde beperkte ruimtes bevatten die in de toekomst niet dienen ingenomen te worden voor weginfrastructuur. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming in deze ruimtes toe te passen, voor zover deze het functioneren van de weginfrastructuur zelf niet hinderen. Hierdoor kunnen ruimtes aan de buitenzijde van het gebied voor weginfrastructuur desgevallend aangewend worden conform de naastliggende bestemming.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<p><i>Deze bepalingen houden geenszins een nabestemming ten aanzien van het gebied voor weginfrastructuur in.</i></p> <p><i>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>De realisatie van wegeninfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor geluidbuffering en visuele buffering.</p> <p>Ter hoogte van woongebouwen met tuinen en ter hoogte van de verstoringsgevoelige natuurgebieden is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht nabij woongebouwen, eventueel gepaard met de inrichting van een geluidsscherm/gronddam.</p>	<p><i>Ter hoogte van de woongebouwen met tuinen langs de Molenstraat en de Reigerstraat en de verstoringsgevoelige natuurgebieden wordt, in navolging van het plan-MER, het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht.</i></p>
<p>De realisatie van wegeninfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving.</p> <p>Het open kouterlandschap en grote open ruimtes moeten maximaal behouden worden door een sobere weginrichting langs het traject.</p> <p>Het kleur- en materiaalgebruik moet hierbij afgestemd worden op de omgeving.</p>	
<p>De realisatie van wegeninfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor de prioritaire infiltratie van hemelwater en buffering daarvan.</p> <p>Afstromend hemelwater wordt opvangen in afvoergoten en via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afgevoerd.</p> <p>Ter hoogte van de Zwaluwstraat dienen infrastructurele maatregelen genomen te worden om de drainerende werking van de langsgrachten te garanderen.</p>	<p><i>Om de drainerende werking te beperken is een aangepast ontwerp noodzakelijk zoals o.a. drempels in de langsgrachten tot op de hoogte van de grondwatertafel of ondiep aanleggen van grachten zonder bodemverharding of werken met ondiep wadisysteem.</i></p>
<p>Verlichting van de kruispunten, met het oog op de verkeersveiligheid, is toegestaan.</p> <p>Verlichting ter hoogte van het open kouterlandschap en grote open ruimtes wordt zo veel als vanuit verkeersveiligheid mogelijk is, beperkt met het oog op de landschappelijke inpassing en het beperken van de visuele impact.</p> <p>Met uitzondering van de verlichting ter hoogte van kruispunten, wordt gebruik gemaakt van insect- en vleermuisvriendelijke verlichting: neerwaarts gericht om lichtverstrooiing te beperken.</p>	<p><i>Verlichting wordt beperkt tot de punten waar dit vanuit verkeersveiligheid vereist is, in de eerste plaats tot de kruispunten.</i></p> <p><i>Door te opteren voor aangepast insect en vleermuisvriendelijke verlichting volgens de meest recente inzichten, kan de impact sterk beperkt worden.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen; - drainerende werking van langsgrachten ter hoogte van de Zwaluwstraat wordt beperkt door aangepast ontwerp; - Het open kouterlandschap en grote open ruimtes maximaal behouden worden door een sobere weginrichting langs het traject; - Het kleur- en materiaalgebruik afgestemd wordt op de omgeving; - Dat ter hoogte van de woongebouwen met tuinen langs de Molenstraat en de Reigerstraat het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht is. 	<p><i>Ruimtebesparende maatregelen kunnen bijvoorbeeld zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>jersey als middenberm</i> • <i>vluchtstroken in grasdallen</i>
<p>Artikel 1.3</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen over de verbinding voor langzaam verkeer</p>
<p style="text-align: center;"></p> <p><i>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>indicatieve aanduiding: verbinding voor langzaam verkeer</p>	
<p>Om functionele relaties te leggen worden op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd voor de zachte weggebruiker. De pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden.</p> <p>Het begin en einde van deze verbinding kan 30 meter uit zijn as verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan.</p>	
<p>Artikel 1.4</p>	
<p style="text-align: center;"></p> <p><i>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Indicatieve aanduiding: faunapassage</p>	
<p>Om een faunapassage te vormen tussen beide zijden van de weg, worden op verschillende plaatsen ongelijkgrondse faunaverbindingen gerealiseerd.</p> <p>De pijlen duiden symbolisch aan welke ecologische structuren met elkaar verbonden moeten worden.</p> <p>Het begin en einde van deze verbinding kan 30 meter uit zijn as verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan.</p>	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur, met inbegrip van de knooppunten, langzaam verkeersverbindingen, faunapassages en de landschappelijke inpassing 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. In de inrichtingsstudie wordt een globaal en samenhangend wegbeeld en landschappelijk inpassing voor het ruimtelijk geheel van de infrastructuur gepresenteerd.</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 hemelwateropvang en -afvoer wordt georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd; <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>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 2 Overdruk: gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur</p>	
<p>Artikel 2.1</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen over de overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur</p>
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, wordt waar nodig een landschappelijke en functionele inpassing voorzien.</p> <p>Infrastructuur binnen het gebied van de overdruk dienen ingekleed te worden met bomenrijen, groenstructuren en dienen aan te sluiten bij de groenstructuren aan beide zijden van de weg.</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing of afstand tot de toegelaten weginfrastructuur.</p> <p>Daarnaast zijn, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden, alle handelingen toegelaten met het oog op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen; - de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast; 	<p>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.</p> <p>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-</p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<ul style="list-style-type: none"> – onverharde paden voor niet-gemotoriseerd verkeer. 	<p>infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</p>
<p>Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning voor de realisatie van deze bestemming moet de aanvrager minstens aantonen dat de ruimte-inname voor de landschappelijke en functionele inpassing zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen.</p>	
 <p><i>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 3 Overdruk: gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</p>	
<p>Artikel 3.1</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen over de overdruk gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</p>
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.</p> <p>Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.</p>	<p>Met 'handelingen van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van handelingen 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.</p> <p>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.</p>
 <p><i>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4 Overdruk: Gebied voor overstap</p>	
<p>Artikel 4.1</p>	<p>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de overdruk gebied voor overstap</p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Het gebied is bestemd voor een overstapplaats, met name een gebied voor uitwisseling tussen individueel en openbaar/collectief vervoer/verschillende soorten openbaar vervoer.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van de overstapplaats en bijbehorende technische voorzieningen evenals voor ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen en telecommunicatie-infrastructuur.</p> <p>Ontsluiting van het gebied dient voor individueel gemotoriseerd verkeer maximaal gebundeld te worden.</p> <p>Ondersteunende voorzieningen, complementair aan het functioneren van de overstapplaats, zoals de verkoop van dagelijkse producten en voedingswaren zijn toegelaten. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de overstapplaats gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p> <p>Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.</p> <p>De aanleg van autostaanplaatsen moet worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen.</p> <p>De overstapplaats moet worden ingericht met een groen karakter en wordt daartoe voorzien van groenelementen die aansluiten bij de omgeving.</p> <p>De overstapplaats met carpoolparking wordt voorzien van geluidsafscherming voor de naastgelegen woningen.</p> <p>Afstromend hemelwater wordt opvangen in afvoergoten en via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afgevoerd.</p>	<p>Dit gebied is bestemd voor alle nodige infrastructuur voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - overstap van individueel naar collectief vervoer (bijvoorbeeld carpoolparking); - overstap van individueel naar openbaar vervoer (park&ride ...); - overstap voor openbaar vervoer (busstation ...). <p>Naast bovenvermelde aanhorigheden bij lijninfrastructuur worden de volgende basisvoorzieningen beschouwd als handelingen voor het functioneren van de overstapplaats: parking, fietsenstallingen en beperkte fietsherstelplaats, sanitair, schuilvoorzieningen, halte-accommodatie voor collectief en/of openbaar vervoer ...</p> <p>Er kunnen ondersteunende voorzieningen worden toegelaten: café en/of snackbar, beperkte winkelverkoop van dagelijkse producten, beperkte openbare dienstverlening, tankplaats ...</p> <p>De 'handelingen van natuurtechnische milieubouw' zijn een geheel van handelingen die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-eninfrastructuur/vademecums-natuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd. zijn toegelaten.</p>
<div style="text-align: center;">  </div> <p><i>Het betreft een aanduiding in overdruk, deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 5 Overdruk: Enkelvoudige leiding</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor omgevingsvergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p>Het tracé dat opgenomen wordt voor de enkelvoudige leiding is een symbolische aanduiding. Dat betekent dat de grens van het tracé gevolgd moet worden in de mate dat er geen onoverkomelijke obstakels zijn die een aanpassing vereisen. Onoverkomelijke obstakels zijn bijvoorbeeld bomen, structuur van de ondergrond, kleine constructies of andere obstakels voor het tracé die bij de opmaak van het GRUP niet bekend zijn. Gebouwen vallen normaal gezien niet onder die obstakels omdat die bij de opmaak van het GRUP bekend zijn.</p> <p>Aanhorigheden van een leiding zijn de constructies of gebouwen die nodig of nuttig zijn om de leiding te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn. Voor welke stoffen de leiding gebruikt zal worden, wordt niet vastgelegd; dat is ruimtelijk niet relevant.</p>

8 Ruimtebegroting

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

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

De totale herbestemde oppervlakte in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (57 ha) wordt ingenomen door weginfrastructuur, en valt onder de categorie "overige bestemmingen".

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen in het plangebied	Bestemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Vershil
Wonen	4	0	- 4
Industrie	3	0	- 3
Landbouw	48	0	- 48
Natuur	1	0	- 1
Overige groen	1	0	- 1
Overige bestemmingen: - Infrastructuur	0	57	+ 57
Totaal	57	57	/

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

De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening voorziet dat in een ruimtelijk uitvoeringsplan een register wordt opgenomen met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Bij dit GRUP worden enkel bestemmingswijzigingen naar infrastructuur opgenomen waardoor een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie niet van toepassing is en er geen register is opgenomen.