

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Principiële goedkeuring van het besluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen'**

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de principiële definitieve vaststelling van het GRUP 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen'. Het plan is gelegen op het grondgebied van Oosterzele, Wetteren en Zottegem.

De N42 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als primaire weg II Type 3. De N42 bestaat uit verschillende weggedeelten met verschillend karakteristieken. Voor een gedeelte van het tracé, tussen de E40 in Wetteren en Oombergen in Zottegem, is de ombouw niet mogelijk zonder bestemmingswijzigingen en de opmaak van een GRUP.

Het GRUP voorziet de aanduiding van de primaire weg, de landschappelijke inpassing en een carpoolparking nabij de E40.

Na de principiële goedkeuring wordt over het ontwerp-besluit het advies van de Raad van State gevraagd.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 17 december 2015 keurde het team MER van het departement Omgeving het plan-MER voor het RUP 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen' goed.

Een plenaire vergadering over het voorontwerp GRUP vond plaats op 24 december 2018. Er werden schriftelijke adviezen uitgebracht door Wetteren, Zottegem, de provincie Oost-Vlaanderen, het departement MOW, het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap voor Natuur en Bos, Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen en het Agentschap Wegen en Verkeer. De plenaire vergadering gaf geen aanleiding tot inhoudelijke aanpassingen aan het voorontwerp. Er werden tekstuele aanpassingen en verduidelijkingen doorgevoerd. Het gedeelte over het plan-MER werd grondig herwerkt.

Het Team Externe Veiligheid adviseerde op 15 januari 2019 dat de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport niet vereist is voor dit GRUP.

De Strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO) bracht op 23 januari 2019 een gunstig advies uit over het voorontwerp. Het advies van SARO gaf geen aanleiding tot inhoudelijke aanpassingen aan het voorontwerp.

Vermits de kennisgeving over het plan-MER plaatsvond voor 31 mei 2017 en de plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP plaatsvond voor 31 december 2018, kan gebruik gemaakt worden van de overgangsregeling. Voor dit GRUP kan dus nog de gebruikelijke procedure worden toegepast waarbij het plan-MER voorafgaat aan het GRUP en de afstemming gebeurt bij de opmaak van het GRUP.

Op 15 mei 2020 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van besluit houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg – Wegvak Wetteren-Oombergen' en de bijbehorende bijlagen goedgekeurd en de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, gelast het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden van 9 juni 2020 tot en met 7 augustus 2020.

De termijn voor definitieve vaststelling vervalt op 3 februari 2020, te verlengen met de duur van de advisering door de Raad van State, met een maximum van dertig dagen.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Op de inhoud van het plan en de relatie met het voorafgaandelijke planningsproces wordt uitgebreid ingegaan in de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de toelichtingsnota is ook een omstandige motivering opgenomen over de inhoud van het GRUP: de N42 tussen de E40 in Wetteren en de N46 in Oombergen.

Het GRUP maakt de ombouw mogelijk van de gewestweg N42 tot primaire weg II type 3.

Voorafgaand aan het GRUP werd een plan-MER, inclusief passende beoordeling, opgesteld voor de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3. Dit plan-MER werd door het team MER goedgekeurd op 17 december 2015. Op basis van de resultaten van het plan-MER werd besloten dat de carpoolparking aansluitend op de N42 en ten zuiden van de E40, nabij het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat, voorzien wordt. De carpoolparking dient een capaciteit te hebben van ongeveer 170 plaatsen. Daarnaast verankert het GRUP de beveiligde aansluitingspunten op kruisingen met lokale wegen II of hoger, die eveneens dienst doen als ontsluiting van de hoofdorpen, woonkernen en woonconcentraties. Bovendien worden ook de economische activiteiten, individuele percelen en landbouwpercelen ontsloten via (bestaande of nieuwe) ventwegen en aansluitingspunten. Uit de aanbevelingen van het plan-MER wordt voor de fietsers maximaal ingezet op parallelvoorzieningen, aangepaste weginrichtingen en het traject van bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) gewijzigd. Ten slotte zijn in het GRUP aanbevelingen uit het plan-MER overgenomen om de hinderaspecten van de N42 te beperken en de landschappelijke inpassing te maximaliseren.

De startnota werd conform verklaard door de RMC op 20 november 2017. In de startnota werd besloten dat één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten de doorstroming richting Zottegem is op het eerste stuk van de N42. Bij het bepalen van het voorkeurstracé bij de opmaak van de startnota werd uitgegaan van het aantakken van de tracés op het aansluitingscomplex E40 onder de vorm van een 4-taks rotonde (randvoorwaarde). Deze randvoorwaarde wordt in voorliggend ontwerp verlaten. Indien een nieuw aansluitingscomplex wordt gerealiseerd, zal dit aansluiten op de ligging van het weerhouden tracé van de N42. Daarnaast werd, vanuit de inzichten vanuit de participatiemomenten over de startnota en vanuit het streven naar het beperken van bijkomend ruimtebeslag om de druk

op de open ruimte te verminderen, geopteerd om geen nieuwe parallelweg aan te leggen en het bestaande tracé vanaf de aansluiting op de E40 te behouden.

Vermits het AWV zelf onteigeningsbevoegdheid heeft, is er geen noodzaak om een onteigeningsplan te koppelen aan het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## B. TOELICHTING OVER DE RESULTATEN VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden van 9 juni 2020 tot en met 7 augustus 2020. Tijdens het openbaar onderzoek zijn in totaal 99 opmerkingen, adviezen en bezwaren ingediend, met name 2 adviezen en 97 individuele inspraakreacties.

De provincie Oost-Vlaanderen heeft een gunstig advies gegevens over het ontwerp-GRUP tijdens het openbaar onderzoek.

De gemeente Wetteren formuleerde in haar advies over het ontwerp geen bezwaren maar vraagt verhoogde en blijvende aandacht voor fietsveiligheid op en langs de N42 op het grondgebied van de gemeente Wetteren. Ook vragen zij om de aanpak van de weg, met het belangrijk kruispunt N42-N9 hoog op de agenda te plaatsen.

De gemeente Oosterzele en de stad Zottegem brachten geen advies uit.

De particuliere bezwaren zijn ingebracht door individuele buurtbewoners, milieuorganisaties, betrokken landbouwbedrijven en belangenorganisaties, en betreffen volgende punten:

- Er worden vragen gesteld over de opzet van het plan (verouderde cijfers en gebaseerd op verouderde principes). Voorliggend plan zou niet in overeenstemming zijn met de principes van het mobiliteitsdecreet – duurzame mobiliteit – STOP-principe.
- Er wordt aangehaald dat het plan in zou gaan tegen de principes van betonstop en ontharding.
- Het plan zou het probleem van verkeersveiligheid en doorstroming niet aanpakken omdat de oorzaak van het structurele fileprobleem (rotonde E40/Wetteren) niet wordt meegenomen in het plan. De doelstellingen van betere doorstroming en grotere verkeersveiligheid worden in vraag gesteld. Elk kruispunt dat in het GRUP is opgenomen, wordt door verschillende bezwaarindieners in vraag gesteld naar normen van veiligheid (zwakke weggebruiker en oversteekbaarheid). Ook het toelaten van (traag) landbouwverkeer zou bijdragen tot de onveiligheid. Er wordt gewezen op het feit dat voorliggend plan door de verbreding meer verkeer zou aantrekken. Meer verkeer betekent meer hinder (geluid, fijn stof). Er wordt zo goed als overal langs het traject een betere en groenere geluidsbuffer gevraagd.
- Er worden op verschillende plaatsen tunnels voor fietsers/voetgangers gevraagd. De voorziene fietspaden worden beschouwd als niet veilig en niet aangenaam om te fietsen (te dicht bij de weg).
- Er wordt aangegeven dat de landschappelijke impact in het GRUP en planMER onderschat wordt. Er wordt voor het hele traject een verplichte landschappelijke inkleding en inpassing gevraagd, onder meer onder de vorm van bijkomende bomenrijen, uitbreiding van bestaande bossen.
- Er worden bijkomende ecopassages gevraagd. Het Moortelbos wordt afgesloten van de verbindende kleine groene landschapselementen.
- De watertoets wordt in vraag gesteld.
- Er zijn bezwaren tegen het mogelijks slopen van de zgn. “Molenbunker”, deel van het geïnventariseerd erfgoedobject “Bruggenhoofd Gent”.
- Wijk Den Anker wordt afgesloten.
- De ontsluiting van Balegro en OBBC wordt als onveilig beschouwd en niet afgestemd op het vrachtverkeer. Er wordt een andere oplossing gevraagd.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan in op verschillende aspecten van de carpoolparking. Het gaat onder meer over:
  - o de ligging van de carpoolparking (alternatieve locatie),
  - o de bereikbaarheid van de carpoolparking met fiets en openbaar vervoer,
  - o de ligging van de carpoolparking in HAG en
  - o de stedenbouwkundige voorschriften voor de carpoolparking, die onder meer verkoop toelaat.
- Er blijkt heel wat verwarring te zijn tussen de procedure die met het voorliggend GRUP wordt gevoerd en het parallelle proces dat AWV voert (en al een aantal jaren voerde) over het ontwerp van deze weg. Beiden worden door elkaar gehaald.
- Het GRUP bevat geen onteigeningsplan. AWV kan wel vanuit de sectorwetgeving gronden onteigenen. Tijdens het openbaar onderzoek heeft AWV de mogelijks te onteigenen eigenaars aangeschreven en op afspraak ontvangen. Een aantal bezwaren hebben betrekking op deze onteigeningen.
- Er wordt bezwaar aangetekend tegen het feit dat het openbaar onderzoek tijdens de vakantieperiode en in tijden van Corona werd georganiseerd. Het was niet mogelijk om een infomarkt te organiseren.
- Door heel wat bezwaarindieners wordt gevraagd om voor de N42 een trajectcontrole en kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren.

Alle bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn in detail in het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering behandeld.

In navolging van de bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn volgende aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften en/of de toelichtingsnota doorgevoerd:

- In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat handelingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel, de bescherming en de ontwikkeling van de bestaande monumenten toegelaten zijn. De zgn. "Molenbunker" waar in bezwaren naar verwezen wordt, betreft echter geen beschermd monument maar een item op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. De stedenbouwkundige voorschriften werden daarom aangevuld met de bunker, deel uitmakend van het geïnventariseerde erfgoedobject Bruggenhoofd Gent. Ook werden specifiek voor de bestaande monumenten en de bunker, deel uitmakend van het geïnventariseerde erfgoedobject Bruggenhoofd Gent bepalingen toegevoegd met betrekking tot kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van de zone voor het publiek, kleinschalige infrastructuur gericht op educatieve informatie en inrichtingen in functie van vleermuizen. Deze bepalingen werden eveneens verduidelijkt in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het stedenbouwkundig voorschrift (art 4.1) voor de carpoolparking waarin is opgenomen dat de verkoop van dagelijkse producten en voedingswaren toegelaten is. Er wordt op gewezen dat het inplanten van een winkel op deze plek niet aangewezen is. In antwoord hierop kan worden gesteld dat deze opmerkingen voor deze carpoolparking terecht zijn. Aangezien het toelaten van verkoopactiviteiten op deze plek geen gewenste ruimtelijke ontwikkeling is, wordt deze bepaling uit de stedenbouwkundige voorschriften geschrapt.
- De carpoolparking is volgens de stedenbouwkundige voorschriften bestemd voor alle nodige infrastructuur voor:
  - o overstap van individueel naar collectief vervoer (bijvoorbeeld carpoolparking);
  - o overstap van individueel naar openbaar vervoer (park&ride ...);
  - o overstap voor openbaar vervoer (busstation ...).

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, .... In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen opgemaakt met betrekking tot de

carpoolparking. Meer bepaald wordt de bereikbaarheid hiervan voor onder meer fietsers en het openbaar vervoer in vraag gesteld. De carpoolparking zou onder andere vanuit Wetteren niet vlot bereikbaar zijn met de fiets. Gezien bovenvermelde voorschriften beoogt het plan om deze locatie uit te bouwen als een mobiliteitspunt waar carpoolen, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur samenkomen. Gezien een alternatieve route van buslijn 46 langsheen de carpoolparking rijdt, wordt een halte voorzien nabij de carpoolparking, met de bedoeling deze op termijn frequenter te bedienen in kader van voor- en natransport voor de carpoolparking. De carpoolparking is ook bereikbaar met de fiets. De carpoolparking grenst immers aan het provinciale fietsroutenetwerk. Deze aspecten (openbaar vervoer en fiets) werden verder aangevuld in de toelichtingsnota. Er wordt geopteerd om een minimum aantal fietsstallingen in de stedenbouwkundige voorschriften verplicht op te nemen.

- Bij de beschrijving van de nieuwe carpoolparking werden de elementen van groenaankleding en geluidsafscherming aangevuld.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat de aan te leggen fietspaden ook gebruikt zullen worden door fietsers en speed pedelecs. In de stedenbouwkundige voorschriften bij artikel 2.1 was sprake van onverharde paden. In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het stedenbouwkundig voorschrift 2.1 aangepast (waterdoorlatende verharding voor paden voor niet-gemotoriseerd verkeer).
- In de toelichtingsnota werd aangegeven waarom het complex E40XN42 niet is opgenomen in voorliggend gewestelijk RUP. Uit de bezwaren, opmerkingen en adviezen blijkt hierover nog onduidelijkheid te bestaan. Het aanpakken van complex E40 x N42 door het omvormen van een 6-taks naar 4-taks rotonde zou kunnen binnen de huidige configuratie, de huidige grenzen van het openbaar domein en de actuele bestemmingen op het gewestplan. Nu dus voor het aanpakken van het complex noch een wijziging van de grenzen van het openbaar domein noch een bestemmingswijziging nodig is, diende het complex niet mee opgenomen te worden binnen de contouren van het GRUP. De toelichtingsnota werd op dat punt bijgesteld en verder gemotiveerd.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

#### **B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

#### **C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

## 4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp-besluit wordt voor advies voorgelegd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving voor advies. De adviestermijn van de Raad van State bedraagt 30 kalenderdagen.

Na verwerking van het advies van de Raad van State wordt het GRUP voor definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Het besluit houdende definitieve goedkeuring van het GRUP wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en op de website van het departement Omgeving. Het besluit wordt betekend aan de gemeenten Oosterzele, Wetteren en Zottegem en de provincie Oost-Vlaanderen.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan bovengenoemd ontwerp van besluit houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen' en aan de volgende bijbehorende bijlagen:
  - Bijlage I: het verordenend grafisch plan;
  - Bijlage II: de stedenbouwkundige voorschriften;
  - Bijlage IIIa: de toelichtingsnota - tekst;
  - Bijlage IIIb: de toelichtingsnota - kaarten;
  - Bijlage IV: milieubeoordeling;
  - Bijlage V: het ruimtelijk veiligheidsrapport.
  - Bijlage VI: de startnota 'Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg. Wegvak E40 – N46'.
  
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR