



**Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het  
gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg –  
Wegvak Wetteren-Oombergen'**

DE VLAAMSE REGERING,

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.7, § 7, eerste lid.
- Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, artikel 66, tweede lid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, artikel 25.
- Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

**Vormvereisten**

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De dienst MER van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie keurde op 17 december 2015 het plan-MER 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen' goed.
- Het Team Externe Veiligheid van het Departement Omgeving adviseerde op 15 januari 2019 dat de opmaak van een veiligheidsrapport niet vereist is voor het voorliggende gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen' in Wetteren, Oosterzele, Zottegem is gehouden op 24 december 2018. Het verslag van de plenaire vergadering omvat de schriftelijke adviezen van 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 Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed adviseerde op 23 januari 2019 over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen'.
- De Vlaamse Regering heeft op 15 mei 2020 het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg – Wegvak Wetteren - Oombergen' voorlopig vastgesteld.
- De Vlaamse Regering kondigde het openbaar onderzoek over het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aan.
- Het openbaar onderzoek vond plaats van 9 juni 2020 tot en met 7 augustus 2020, met de adviezen van de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Wetteren, en 97 individuele inspraakreacties.
- Het advies 68.495/1 van de Raad van State, gegeven op 13 januari 2021, met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

## **Motivering**

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Het voorliggend GRUP maakt de inrichting van de gewestweg N42 tot primaire weg II type 3 mogelijk voor het gedeelte tussen de aansluiting met de E40 in Wetteren en de N46 in Oombergen Zottegem.
- Het voorliggend GRUP geeft invulling aan het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur, dat voor een infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid wordt beoogd. De belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de principes van verbindingen tussen de poorten en de rechtstreekse verbindingen met het achterland, de verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen en de fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren. De N42 heeft een rol binnen het verkeersnetwerk op Vlaams niveau. Primaire wegen hebben volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een verbindingsfunctie en een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II primeert de verzamelfunctie op Vlaams niveau. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie 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. Meer concreet gaat het hier om de zone E40-N46 (verzameling van verkeer op de N42 van het kleinstedelijk gebied Zottegem, en de gemeentes Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem).
- Het plan-MER is opgenomen als afzonderlijke bijlage. De resultaten van het plan-MER zijn verwerkt in het voorliggende ontwerpplan. De geformuleerde milderende maatregelen uit het plan-MER zijn waar nodig vertaald in het verordenend grafisch plan

en de stedenbouwkundige voorschriften. In de toelichtingsnota is een overzichtstabel opgenomen waarin de concrete vertaling van milderende maatregelen naar het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt toegelicht. Dit is de zogenaamde milieuverklaring. Op basis van de resultaten van het plan-MER zijn in de stedenbouwkundige voorschriften maatregelen opgenomen inzake de eventuele te verwachten effecten op het grondwater, de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk op de omgeving, het gebruik van waterdoorlatende materialen, de organisatie van hemelwateropvang en -afvoer en compensatie van eventuele waterberging, behoud van bestaande groen elementen en compensatie van kleine landschapselementen die niet behouden kunnen blijven, integratie in de omgeving van gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden en het aanwezige cultuurhistorische erfgoed.

- Een watertoets is uitgevoerd (onderdeel van het plan-MER). Hierover is toelichting opgenomen in de toelichtingsnota. Met het watersysteem is rekening gehouden bij de opmaak van het plan en van de stedenbouwkundige voorschriften. Er kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd.
- De provincie Oost-Vlaanderen heeft een gunstig advies gegeven 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.
- In wat volgt, wordt eerst ingegaan op de aanpassingen die volgen uit het openbaar onderzoek. Vervolgens worden de overige bezwaren, opmerkingen en adviezen besproken.
- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat voorliggend gewestelijk RUP geen oplossing biedt aan de bestaande problemen omdat het complex E40 x N42 niet in voorliggend gewestelijk RUP is opgenomen. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat ook de opname van de zone E40-N9 (inclusief kruispunt N9-N42) en het kruispunt N42 – N46 eveneens noodzakelijk is. Ook wordt in dat kader gewezen op het aanzuigeffect dat de verbreding van de N42 met zich mee zal brengen. Een bredere weg zou meer verkeer aantrekken. Eerst en vooral dient benadrukt te worden dat een opname van het complex E40 x N42, de zone E40- N9 (inclusief kruispunt N9xN42) en het kruispunt N42 x N46 in het gewestelijk RUP niet noodzakelijk is, aangezien infrastructurele aanpassingen op deze locaties binnen de huidige ruimtelijke bestemmingen zoals voorzien op het gewestplan en de bekrachtigde rooilijnplannen kunnen gebeuren. Ten tweede sluit het gewestelijk RUP geenszins een gefaseerde aanpak uit. De N42 zal in de andere zones ook aangepakt worden. Het gewestelijk RUP doet over de timing geen uitspraak. De hoge ongevallencijfers en zeker de verkeersonveilige situatie van stilstaand verkeer op de pechstrook van de E40 dat richting Zottegem wil rijden, noodzaken dat de zone E40-N46 prioritair wordt aangepakt. Bijkomend werd in het plan-MER uitgegaan van volgende kruispuntoplossingen:
  - N9 x N42: tunnel
  - E40 x N42: 4-taks complex
  - N42 x N46: tunnel.

De mogelijkheid of deze kruispunten al dan niet direct dienen aangepakt te worden of dat er in fases naar hun definitief eindbeeld kan gewerkt worden, zal via de project-MER onderzocht worden.

In de toelichtingsnota is hierover het volgende opgenomen: *"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 kleinstedelijk gebied Zottegem, Oosterzele en Sint-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 barrier;*
- *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 ter hoogte van de Krëfel zich tot één rijstrook samenritsen;*
- *rechtstreekse erftoegangen op een gewestweg met 90 km/h wat voor gevaarlijke op-/ en afrijbewegingen zorgt;*
- *de huidige carpoolparking ter hoogte van 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,*
- *parallele fietsstructuur,*
- *nieuwe carpoolparking."*

- In de toelichtingsnota werd vervolgens aangegeven waarom het complex E40 x N42 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.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de zgn. Molenbunker die mogelijks afgebroken zou worden. Naast erfgoedkundige en geschiedkundige waarde heeft deze bunker ook een meerwaarde voor de natuur, zo kan deze bunker gebruikt worden in het foerageergebied van verschillende vleermuissoorten die op Europees vlak beschermd zijn. In antwoord hierop kan worden gesteld dat voorliggend plan niet voorziet in een afbraak van deze bunker. In het plan-MER wordt aangegeven dat ter hoogte van het kruispunt met de Gijzenzelestraat een bunker is gelegen, behorende tot de bunkergordel van Gijzenzele, die deel uitmaakt van het

Bruggenhoofd Gent. In de discipline landschap, erfgoed en archeologie wordt gesteld dat het aansluitingspunt Gijzenzele maximaal naar het noorden verplaatst dient te worden om de aanliggende bunker te vrijwaren. Dit werd zo vertaald op het grafisch plan. 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 Molenbunker waar naar verwezen wordt, betreft echter geen beschermd monument maar heeft wel erfgoedwaarde als erfgoedobject. 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, is deze bepaling uit de stedenbouwkundige voorschriften geschrapt.
- 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 wordt in vraag gesteld. De carpoolparking zou onder andere vanuit Wetteren niet vlot bereikbaar zijn met de fiets.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de carpoolparking door middel van de stedenbouwkundige voorschriften is bestemd in functie van een overstapplaats, met name een gebied voor uitwisseling tussen individueel en openbaar/collectief vervoer/verschillende soorten openbaar vervoer. Dit gebied is met andere woorden bestemd voor alle nodige infrastructuur voor:

- overstap van individueel naar collectief vervoer (bijvoorbeeld carpoolparking);
- overstap van individueel naar openbaar vervoer (park&ride ...);
- 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 ... Dergelijke locatie houdt de mogelijkheid in om deze plek te 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.

- In aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de carpoolparking veel landbouwgrond zal innemen en dicht bij het Halve Maanbos komt te liggen. Er wordt gevraagd om rond deze parking een aangepast groenscherm als buffer naar de buurt en

het landschap (bos) te voorzien. In antwoord hierop kan worden meegegeven dat in het plan-MER de effecten van de carpoolparking per discipline als een aparte onderzoeksvraag werden onderzocht. Als gevolg van de beoordelingen uit het plan-MER werden milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd. De manier waarop hiermee werd omgegaan in voorliggend gewestelijk RUP is opgenomen in de milieuverklaring (onderdeel van de toelichtingsnota). Hieruit blijkt onder meer dat de carpoolparking tot 50 m van het tracé van de N42 (hoger geluidsniveau) voorzien dient te worden en een afstand van 100 m tot de bewoning te Wettersesteenweg (achtertuinen) en Kwaadbeek moet respecteren. Indien dit niet mogelijk is, dient men afschermingsmogelijkheden te onderzoeken. De aanduiding van een gebied voor overstap, waar de carpoolparking voorzien is, wordt binnen 50 m van het tracé voorzien op het bijhorende 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. Vanuit de discipline landschap wordt aangegeven dat de inrichting van de carpoolparking maximaal moet aansluiten bij de bestaande infrastructuur en dient aangekleed te worden met voldoende groenelementen. Ook dit werd vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De toelichtingsnota werd op dit punt wel verder aangevuld; 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 is het stedenbouwkundig voorschrift 2.1 aangepast (waterdoorlatende verharding voor paden voor niet-gemotoriseerd verkeer).
- Een aantal bezwaren en opmerkingen formuleren louter een standpunt tegen het gewestelijk RUP. Hierbij werden geen inhoudelijk argumenten geformuleerd. Deze bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat er geen enkele vorm van participatie was voorzien voor de burger in dit project. Aan de burgers moet vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend. Aansluitend hierbij gaven een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen aan dat ze niet werden geïnformeerd over het openbaar onderzoek of persoonlijk waren aangeschreven of geïnformeerd. Ook werd gewezen op het ontbreken van een infomarkt.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het openbaar onderzoek van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd aangekondigd en georganiseerd conform de decretaal bepaalde voorwaarden. Volgens de wettelijke bepalingen moet de aankondigingen als volgt worden bekend gemaakt: publicatie in het Belgisch Staatsblad (5 juni 2020), aanplakking bij de gemeente, publicatie in drie kranten (De Standaard, Het Laatste Nieuws, het Nieuwsblad dd 5 juni 2020) en 3 maal omroepen op de radio (5 juni 2020). De organisatie van een infomarkt of een gelijk(w)aardig alternatief is hierbij niet verplichtend opgelegd. De praktische organisatie van een fysiek infomoment wegens de door de overheid opgelegde CORONA-maatregelen niet mogelijk. In plaats daarvan is in het kader van het openbaar onderzoek gekozen om op de website van het departement bijkomende informatie onder de vorm van een ingesproken powerpoint te plaatsen. Ook is een telefoonnummer gelanceerd voor vragen over het openbaar onderzoek en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening legt geen verplichting op om (mogelijks) betrokkenen persoonlijk aan te schrijven. Omdat naar aanleiding van voorliggend gewestelijk RUP het Agentschap Wegen en Verkeer via sectorwetgeving onteigeningen

zal uitvoeren, werden de mogelijks te onteigenen betrokken door AWV via een schrijven uitgenodigd op een individueel gesprek over de onteigeningen. Procedureel staat dit los van het openbaar onderzoek van het gewestelijk RUP.

In dit kader is het toch ook van belang om kort in te gaan op het ontwerpproces dat door AWV voorafgaand en parallel aan voorliggend gewestelijk RUP werd gevoerd. Er werd tijdens dit ontwerpproces ingezet op participatie en inspraak. De stakeholders werden immers niet alleen geïnformeerd, maar daadwerkelijk geraadpleegd, waarna het ontwerp van de weg werd bijgestuurd. Zo werd bijvoorbeeld aanvankelijk optie 9 weerhouden als tracé in de zone E40 -Gijzenzelestraat, maar door participatie werd bijgestuurd naar optie 6. Voornamelijk tijdens de denkavonden werd in aanwezigheid van stakeholders gezocht naar aandachtspunten en bijhorende oplossingen in het kader van de herinrichting van de N42. Ook tijdens de infomarkten in het kader van het ontwerpproces en het plan-MER (brede publiek) en individuele gesprekken met personen die mogelijks onteigend zullen worden, werden specifieke aandachtspunten gecapteerd en waar mogelijk specifieke oplossingen uitgewerkt. Hieronder kan het overzicht van de verschillende overleg- en participatiemomenten teruggevonden worden die georganiseerd werden in het kader van het vooronderzoek, het plan-MER en de startnota.

Vooronderzoek	06/12/2012 Stuurgroep 1 05/02/2013 Stuurgroep 2
Plan- MER	20/03/2013 Denkavond Zottegem 25/03/2013 Denkavond Wetteren 27/03/2013 Denkavond Oosterzele 11/04/2013 Stuurgroep 3 23/05/2013 Infomarkt 20/06/2013 Stuurgroep 4 08/07/2013 Stuurgroep 5 08/07/2013 Richtlijnenvergadering 18/07/2013 Richtlijnen 28/11/2013 Stuurgroep 6 23/01/2014 Discussiegroep vertegenwoordiging administraties 28/01/2014 Discussiegroep vertegenwoordiging gemeentebesturen 29/01/2014 Discussiegroep vertegenwoordiging bevolking 26/05/2014 Aanvullende richtlijnen 22/05/2014 Stuurgroep 7 21/08/2014 Ontwerptekstbespreking Plan-MER
Startnota	27/01/2016 iGBC1 - Startnota 03/02/2017 iGBC2 - Startnota 25/08/2017 iGBC3 - Startnota 20/11/2017 RMC - Startnota 07/06/2018 Individuele infosessie CC De Kluize Oosterzele 14/06/2018 Individuele infosessie CC De Kluize Oosterzele 19/06/2018 Infomarkt CC De Kluize Oosterzele

Deze overlegmomenten verliepen eveneens volgens de bepalingen uit het mobiliteitsdecreet.

Parallel werden halverwege het openbaar onderzoek van voorliggend gewestelijk RUP, en aanvullend op de decretale verplichtingen, een informatiefolder en filmpje gelanceerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over hoe de weg er mogelijks zou kunnen uitzien. Hierin werd nog eens alle informatie over het openbaar onderzoek vermeld.

De decretale regels inzake kennisgeving en informeren van eigenaars en de organisatie van het openbaar onderzoek werden dus gerespecteerd. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen handelen over mogelijke onteigeningen. Zo wordt onder meer aangehaald dat voorliggend gewestelijk RUP een onteigeningsplan moet bevatten, wordt aangegeven niet akkoord te zijn met een onteigeningen en worden vragen naar mogelijke impact van de onteigening en de hieraan gekoppelde vergoeding gesteld. In antwoord hierop moet worden aangegeven dat voorliggende gewestelijk RUP geen onteigeningsplan bevat. Een onteigeningsplan is geen verplicht onderdeel van een ruimtelijk uitvoeringsplan. In voorliggend geval zal de onteigeningsprocedure verlopen via de procedure voorgeschreven in het onteigeningsdecreet. Dit betekent ook dat de noodzaak tot onteigening geen voorwerp uitmaakt van voorliggend gewestelijk RUP maar voorwerp zal uitmaken van de vaststelling van een apart onteigeningsplan conform het onteigeningsdecreet. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn derhalve zonder voorwerp en geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat een milieubeoordeling ontbreekt of dat er in het algemeen geen rekening wordt gehouden met de impact op mens, gezondheid en milieu. In antwoord hierop kan worden verwezen naar het plan-MER die als bijlage IV bij voorliggend gewestelijk RUP is gevoegd. In dit plan-MER worden de effecten van voorliggend plan (bestemmingswijzigingen) beoordeeld. In dit plan-MER zijn voor verschillende disciplines milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd, om de mogelijke negatieve impact op mens en milieu te milderen. De manier waarop deze maatregelen en aanbevelingen zijn doorvertaald, is terug te vinden in de milieuverklaring die in de toelichtingsnota is opgenomen. Na de definitieve vaststelling van voorliggend GRUP wordt een project-MER opgemaakt dat de milieueffecten van het concrete ontwerp van de weg (binnen de contouren van voorliggend GRUP) zal beoordelen. Deze project-MER maakt deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben derhalve geen betrekking op het voorliggende plan en geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen gemaakt op de startnota die als bijlage VI bij voorliggend gewestelijk RUP werd gevoegd. Ook worden opmerkingen gemaakt over een projectnota voor de N42. Voor grote infrastructuurprojecten op gewestwegen wordt in een eerste fase een startnota uitgewerkt. 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. Deze startnota heeft een zuiver informatief karakter bij het gewestelijk RUP. 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. In de toelichtingsnota worden de relevante inhoudelijke principes van deze startnota dus



doorvertaald naar het gewestelijk RUP. De projectnota volgt op de startnota en daar wordt het tracé in detail uitgewerkt. De projectnota die werd opgemaakt, maakt geen deel uit van voorliggend gewestelijk RUP. Parallel aan de projectnota wordt de project-MER opgemaakt. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de hoge kostprijs (65 miljoen euro) die gepaard gaat met de geplande werken aan de N42. In antwoord hierop moet worden gesteld dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan tot doel heeft om de planologisch-juridische basis te vormen om het voorgenomen infrastructuurproject, met alle nodige milderende maatregelen, te kunnen realiseren. Kostprijs (of een afweging van het dossier op grond hiervan) maakt geen deel uit van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De kostprijs die wordt vermeld, valt dan ook buiten de scope van voorliggend plan. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen het doel van voorliggend gewestelijk RUP in vraag en geven aan dat de doelstellingen (verbeteren doorstromen en verhogen verkeersveiligheid) niet gehaald worden. In antwoord hierop moet worden gesteld dat momenteel diverse conflicten optreden langs de N42, zowel op vlak van doorstroming als op vlak van verkeersveiligheid. Deze conflicten zijn sterk gerelateerd aan de huidige weginrichting, waarbij vijf elementen de huidige situatie kenmerken: slechts 2x1 rijstroken zonder structurele afscheiding, de grote dichtheid aan individuele erftoegangen, de vele en vaak niet beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen, de lange afstand waar inhaalbewegingen (van traag, gemotoriseerd verkeer) niet mogelijk zijn en de ritsbeweging ter hoogte van de Krëfelsite met fileterugslag tot op de afrit en pechstrook van de E40 tot gevolg. Door de grote dichtheid aan individuele erftoegangen en zijstraten en het smalle wegprofiel wordt er slechts in beperkte mate een gescheiden verkeersafwikkeling gerealiseerd. Er is met andere woorden een (te) grote menging van verkeer, zowel wat betreft de voorkomende verkeersvormen (doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer) als de verkeersgebruikers. Dit zorgt voor onveilige situaties en zorgt er ook voor dat de N42 zijn verkeersfunctie onvoldoende kan vervullen, waardoor de doorstroming van verkeer in het gedrang komt. De grote oorzaak is dat de huidige weg hier slechts 2x1 rijstroken heeft. Dit blijkt ook uit de doorrekeningen (macromodel) die in het kader van het plan-MER en de startnota werden uitgevoerd. De beperkte doorstroming van verkeer en de versmalling van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstroken ter hoogte van de Zwaluwstraat zorgt er mede voor dat de doorstroming van verkeer op het aansluitingscomplex te Wetteren (afrit richting Zottegem) in het gedrang komt, waardoor er op drukke momenten terugslag van verkeer is op de afritten (afrit van Gent naar Zottegem en de pechstrook (tot ongeveer 1 km)) van de E40. Dit veroorzaakt een onveilige situatie op de E40. De huidige inrichting van de N42 is onvoldoende afgestemd op de gewenste rol van de N42 als primaire weg II type 3. Een herinrichting van de N42 is bijgevolg nodig opdat de weg haar regionale verzamel- en ontsluitingsfunctie op een kwalitatieve manier kan vervullen. Met de herinrichting worden volgende elementen beoogd: eerst en vooral een verzamelende functie en een vlotte en veilige verbinding en ontsluiting van woonkernen en activiteiten naar de N42 en een vlotte en veilige ontsluiting van individuele woningen en activiteiten langs de N42. Deze principes werken eveneens door bij het vormgeven van het concreet ontwerp en de inrichting van de weg.

De herinrichting van de N42 streeft met andere woorden een veilige en vlotte verkeersafwikkeling na door middel van een weg met 2x2 rijstroken met een structurele middenberm (omwille van het voorzien van voldoende capaciteit als in functie van verkeersveiligheid) alsook een grotere scheiding van verkeersvormen (doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer) door aanleg van een ventwegstructuur en parallelle

fietspaden om zo conflicten te vermijden en de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Dit moet er op zijn beurt voor zorgen dat de N42 haar regionale verzamel- en ontsluitingsfunctie sterker kan vervullen en dat het sluipverkeer van het lokaal wegennet wordt weggetrokken.

De ombouw van de N42 en de daarmee gepaard gaande grotere scheiding van verschillende verkeerstypes en –gebruikers, leidt tot een aanzienlijk betere doorstroming op de N42 in de avondspits richting Zottegem en een betere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40xN42 wat betreft de afrit Zottegem en de N42 richting Zottegem (geen kans meer op de zeer gevaarlijke fileterugslag op de pechstrook van de E40). De ombouw van de N42 oefent eveneens een positieve invloed uit op het gebruik van het secundaire en lokale wegennet. De ombouw van de N42 zorgt immers voor een betere verkeersafwikkeling op de N42 alsook tussen de E40 en de N46. Hierdoor is de N42 in staat om een grote hoeveelheid sluipverkeer, dat momenteel van het onderliggend wegennet gebruik maakt, naar zich toe te trekken. Deze gewenste verschuiving zorgt voor een grote toename van de verkeersintensiteiten op de N42.

Het verkeer verschuift gedeeltelijk van het lokaal wegennet naar de secundaire wegen N9 en N46. Door de ombouw van de N42 vervullen de secundaire wegen N9 en N46 immers sterker hun rol als regionale verzamel- en ontsluitingswegen. Omwille van de restcapaciteit op deze wegen, leidt de toename van verkeer niet tot doorstromingsproblemen. Op de secundaire wegen zijn het vooral de kruispunten die maatgevend zijn voor de doorstroming. De ombouw leidt niet tot een maasverkleining (aantrekken ongewenst verkeer tussen E40 en A8). Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op het aanzuigefect dat de verbreding van de N42 met zich mee zal brengen. Een bredere weg zou meer verkeer aantrekken.

Het mogelijks aanzuigefect werd in het plan-MER in de discipline mobiliteit onderzocht. De N42 zelf zal na de herinrichting tot 2x2 rijstroken uiteraard meer verkeer aantrekken, maar dit betekent geen nieuw verkeer maar wagens die vandaag het lokale wegennet als sluiproutes van en naar de E40 gebruiken. Er komt dus een verschuiving van sluipverkeer van het lokale wegennet naar de regionale weg N42. Dit is immers ook de rol welke deze weg in het RSV (primaire weg II type 3) kreeg toebedeeld: een focus op de verzamelende functie van verkeer. Uiteraard is het zaak dat deze weg op de nieuwe, grotere verkeersintensiteiten dusdanig wordt uitgerust om deze verkeersstroom veilig en vlot te geleiden. De conclusie van het plan-MER en de mobiliteitsnota (bijlage bij het plan-MER) is positief. In het plan-MER is het volgende opgenomen: *"Op Vlaams niveau is het van belang na te gaan of de omvorming van de N42 geen bijkomend verkeer aantrekt waardoor de N42 fungeert als 'maasverkleining' en waardoor het functioneren van het netwerk van hoofd- en primaire wegen op Vlaams niveau in het gedrang wordt gebracht. Specifiek om de betekenis van het plan ten aanzien van het wegennet op Vlaams niveau te onderzoeken, wordt het studiegebied uitgebreid tot de N42 ten noorden van de N9 en ten zuiden van de N46 en wordt nagegaan tot hoever de invloedssfeer van de omvorming reikt."*

...

*"Wijziging verkeersintensiteiten en -doorstroming op hoofdwegennet  
Het hoofdwegennet heeft een verbindende functie op internationaal en Vlaams niveau. De ombouw van de N42 leidt tot verschuivingen van verkeer waardoor de E40 mogelijk extra wordt belast. De effecten hiervan op de verkeersdoorstroming worden beoordeeld. Daarnaast komt ook het aspect maasverkleining aan bod. De ombouw van de N42 mag immers geen ongewenst verkeer aantrekken binnen de maas van hoofdwegen (E40, E17,*

*E403, E429, R0). Met ongewenst verkeer wordt verkeer bedoeld dat dient afgewikkeld te worden op het wegennet van een hoger niveau (het hoofdwegennet). Voor de N42 mag de ombouw geen ongewenst verkeer aantrekken tussen de E40 en de A8/E429. Aan de hand van het provinciaal verkeersmodel wordt onderzocht welk aandeel van het verkeer in de huidige situatie het volledige traject aflegt komende vanaf het aansluitingscomplex met de E40 (Wetteren) naar de A8 (Lessen) en omgekeerd, zowel in de ochtendspits als de avondspits. Dit aandeel wordt vervolgens vergeleken met het aandeel verkeer dat dit traject aflegt na ombouw van de N42."*

...

*"De ombouw leidt niet tot een maasverkleining (aantrekken ongewenst verkeer tussen E40 en A8)."*

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de herinrichting geen lange termijnoplossing biedt voor verkeerscongestie maar slechts een tijdelijke oplossing zou zijn.

Voorliggend plan voor de herinrichting van de N42 voorziet weldegelijk in een lange termijn oplossing voor de in de toelichtingsnota omschreven problemen. In het kader van het plan-MER werden simulaties en doorrekeningen uitgevoerd. Hierbij werd in deze verkeersmodellen uitgegaan van een prognose van 30% meer verkeer dan in de huidige situatie het geval is. Bij verdere simulaties blijkt dat op basis van deze gegevens de weg zelfs nog over een restcapaciteit beschikt van ongeveer 30%. Het voorliggende gewestelijk RUP gaat met andere woorden wel uit van een lange termijnoplossing voor het verkeerscongestieprobleem.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan dieper in op het niet toekennen van het autowegstatuut aan de N42 en wijzen erop dat het traag (landbouw)verkeer dus op de N42 zal mogen blijven rijden. Dit zou een hypotheek leggen op het functioneren van de N42 en de veiligheid. Zowel vanuit verkeersveiligheidsstandpunt als rekening houdend met de conclusies van het plan-MER is een autowegstatuut niet aangewezen. De meerwaarde van een autowegstatuut uit oogpunt van verkeersveiligheid is beperkt. De omvorming van de N42 omvat enerzijds over de ganse lengte 2 rijstroken per rijrichting waardoor het inhalen van traag verkeer steeds mogelijk is en anderzijds wordt het aantal kruispunten gebundeld en verkeerslichtengeregeld ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt uit de ongevalgegevens dat het aantal ongevallen met landbouwverkeer zeer laag is in vergelijking met de andere ongevallen. In de periode 2006-2018 vonden vijf (van de 220) ongevallen plaats waarbij een landbouwvoertuig betrokken was. Daarvan vonden er drie plaats op voorrangsgeregelde kruispunten: deze kruispunten vervallen in de toekomst of worden lichtengeregeld. De twee ongevallen op wegvakken met kop-staart-aanrijding zullen deels ondervangen worden door de 2 rijstroken per rijrichting. Ter vergelijking met de N60 bestaand uit 2 rijstroken per rijrichting en gemengd verkeer leert ons dat over een periode van 17 jaar bij 8 van de 1002 (0,7%) ongevallen een landbouwvoertuig betrokken was. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient er ook op gewezen worden dat, wanneer landbouwverkeer verplaatst wordt naar de parallelle lokale wegen of ventwegen, deze gemengd rijden met het fietsverkeer wat de (fiets)onveiligheid opnieuw doet toenemen.

In het plan-MER werd per discipline het toepassen van het autowegstatuut als onderzoeksvraag meegenomen. Daaruit kwam volgende conclusie naar voor: *"Het toekennen van een autowegstatuut biedt een versterking van de positieve impact van de ombouw van de N42 op vlak van verkeersveiligheid. De positieve invloed blijft echter beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het*

*lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, wordt vanuit het aspect verkeersveiligheid en –leefbaarheid voorgesteld om parallelwegen te voorzien (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op overige milieuaspecten (natuur, landschap, mens). Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname, 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."*

Ondanks de beslissing dat er geen autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, en er bijgevolg over de volledige lengte geen ventwegstructuur dient aangelegd te worden, zijn er over beperkte lengtes ventwegen noodzakelijk. Immers dienen nog steeds economische activiteiten welke momenteel rechtstreeks op de N42 aantakken naar het eerstvolgende kruispunt geleid te worden (OBBC, Steengroeve, bedrijvenzone Oosterzele). Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat voorliggend gewestelijk RUP niet duidelijk maakt waarom voor optie 6 werd gekozen. In antwoord hierop kan worden verwezen naar de toelichtingsnota van het GRUP en in het bijzonder kan worden verwezen naar de afwegingstabel waaruit blijkt dat een nieuw tracé dat de woningen langsheen de oostzijde van de N42 ontziet mogelijks beter scoort qua onteigeningskost, maar dat de ombouw van het huidige tracé, zoals voorzien in voorliggend GRUP, op meerdere aspecten beter scoort:
  - leefbaarheid: geen weg voor en achter woningen, geen weg dicht bij de wijk Anker;
  - landbouw: geen verdere versnippering landbouwgebied;
  - landschap: het zo veel als mogelijk clusteren van infrastructuur;
  - verkeerstechnisch: een rechtlijnig tracé (in plaats van een bochtig bij de aanleg van een nieuw parallel tracé).

De noodzaak om tot de realisatie van variant 6 over te gaan werd dus wel degelijk gemotiveerd. Hierbij is de onteigeningskost slechts één van de factoren waarmee in de evaluatie rekening dient gehouden te worden. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven dat de aanleg van 2x2 rijstroken een vals gevoel van veiligheid creëert. Er wordt hierin gepleit om de bestaande 2x1 te optimaliseren. Als antwoord hierop kan worden bevestigd dat de huidige N42 geenszins een veilige weg is. Getuige hiervan de ongeval cijfers aangereikt door de lokale politie op de N42 (E40 - N46) die op een parelsnoer van ongevallen duiden: 220 ongevallen in 12 jaar over volledig tracé is de zware balans op deze weg. In de zone N46 - N454, waar de N42 reeds op 2x2 rijstroken ligt, manifesteren zich ongetwijfeld ook nog ongevallen, zij het in mindere mate, maar een vergelijking met de beoogde ombouw naar verkeersveilige 2x2 in zone E40 - N46 gaat niet op. Immers worden bij de herinrichting van de N42 (E40 - N46) de principes volgens het Vademecum Vergevingsgezinde Wegen gevolgd, wat niet het geval is in de zone N46-N454. Zo wordt onder meer niet aan het Vademecum voldaan:
  - 2x2 maar geen vangrails in middenberm, waardoor frontale botsingen en aanrijdingen met verlichtingspalen mogelijk zijn;
  - 2x2 maar niet voldoen afstand tot bomen en grachten waardoor stuurfouten dodelijk kunnen zijn;

- de verkeerslichtengeregelde kruispunten N42 x Buke en N42 x Leen zijn niet conflictvrij geregeld;
  - er bevinden zich nog aantakkende gemeentewegen ( Wassenhovestraat, Sluizeken, Leeuwergem) op dit wegsegment;
  - er bevinden zich nog gemarkeerde fietspaden langs de rijweg.
- Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gesteld dat een verbreding van de N42 niet nodig is om de problemen van verkeersveiligheid en doorstroming op te lossen. In antwoord hierop kan worden aangegeven dat de N42 geselecteerd is als primaire weg II type 3 (verzamelende functie en nevensgeschikte verbindende functie). De N42 dient dus verkeer uit Zuid-Oost-Vlaanderen, hier specifiek uit de deelzone Zottegem, Oosterzele, Sint- Lievens-Houtem en Wetteren te verzamelen. Heden vervult de N42 deze rol niet omdat veel sluipverkeer de N465a en andere lokale wegen verkiest van en naar de E40 aangezien de capaciteit van 2x1 rijstroken en het hinderende trage landbouwverkeer zonder inhaalmogelijkheid een belemmering vormen. Om de N42 haar volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduide rol te laten vervullen, zijn wel degelijk 2x2 rijstroken noodzakelijk. Uit het plan-MER 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 spitsperioden een sterke verschuiving van het bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 teweeg te brengen. Door de (beoogde) toename van de verkeersintensiteiten kunnen de verkeerstromen op het wegvak tussen E40 en N46 niet op een profiel met 2x1-rijstrook worden afgewikkeld. Vooral de avondspits is hierin maatgevend: de beoogde verkeersintensiteiten kunnen op het volledige wegvak tussen E40 en de N46 niet op 1 rijstrook worden afgewikkeld (> 1.8000 pae/u): richting Zottegem zijn op het volledige wegvak tussen E40 en N46 twee rijstroken nodig. Alternatief 1 (2x1 rijstroken) 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 (2x2 rijstroken).

Door de 2x2 rijstroken zal het verkeer toenemen (capaciteit neemt immers toe), maar de rijweg wordt hier dan ook op ingericht volgens de principes van vergevingsgezinde wegen zodat er zich minder ongevallen dan heden (zelfs ondanks de toename van verkeer) zullen voordoen. In de toelichtingsnota bij voorliggend gewestelijk RUP wordt verder ingegaan op de mogelijke dwarsprofielen en inrichtingsprincipes die hieraan gekoppeld worden. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de gewijzigde mobiliteit en het gewijzigd mobiliteitsgedrag ten gevolge van de impact die de COVID-19 maatregelen (Corona) heeft op het verplaatsingsgedrag, de verhoogde aandacht voor telewerken en de opkomst van de elektrische fiets.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat met betrekking tot de mogelijke mentaliteitswijziging ten aanzien van werkgevers en werknemers met betrekking tot telewerken, kan worden gewezen op de continue verkeerstellingen op de snelwegen die publiek beschikbaar zijn. Uit deze cijfers blijkt dat de invloed van Corona nauwelijks meer merkbaar is op de snelweg. Het vrachtverkeer zit al terug op niveau van 2019 en het autoverkeer zit op ongeveer 90% ten opzichte van 2019.

- Hierbij aansluitend verwijzen een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen naar de principes van het mobiliteitsdecreet en het STOP-principe. Er gaat te weinig aandacht naar de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer. Hieraan gekoppeld wordt ook verwezen naar duurzame mobiliteit. Ze geven aan dat voorliggende gewestelijk RUP niet voldoet aan deze principes. Met voorliggend gewestelijk RUP wordt de procedure gevolgd die voorzien is in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Daarin wordt aangegeven aan welke decretale bepalingen een gewestelijk RUP moet voldoen en welke effectbeoordelingen aan bod moeten komen. Hierin wordt niet expliciet verwezen naar het mobiliteitsdecreet. Bijkomend moet ook gewezen worden op het feit dat iedere weg volgens het RSV een welbepaalde functie in het wegbeeld dient te vervullen. Aan deze welbepaalde rol is dan ook automatisch een bepaalde inrichting gekoppeld. Specifiek voor de N42 (E40 - N46) werd deze weg als primaire weg II type 3 geselecteerd. De primaire functie van deze weg bestaat er dus uit om gemotoriseerd verkeer te verzamelen en vervolgens te verbinden naar de E40. Naast dit gegeven werd bij de verdere uitwerking van de visie op en het ontwerp van de weg wel degelijk met het mobiliteitsdecreet en het STOP-principe rekening gehouden. Vooreerst werd de startnota (bijlage VI bij voorliggend gewestelijk RUP) opgebouwd volgens de verplichte werkwijze conform het STOP-principe (Stappers-Trappers-Openbaar vervoer-Privé vervoer). Het STOP principe vormt het kader enerzijds om het project overzichtelijk weer te geven en anderzijds de actieve modi de aandacht te geven die ze verdienen. Deze principes werden ook doorvertaald in het plan-MER waar zowel de fietsstructuur en het openbaar vervoer afzonderlijk werden geanalyseerd en beoordeeld. Specifiek voor wat betreft de oversteekbaarheid van de N42 kan worden geantwoord dat de locaties voor oversteekplaatsen op die plaatsen gesitueerd worden waar de geselecteerde bovenlokale en lokale fietsroutes de N42 dwarsen. Uit p 36 van de toelichtingsnota blijken volgende veilige oversteekplaatsen:

- fietsbrug Gijzenzelestraat
- verkeerslichten N42 x Reigerstraat
- verkeerslichten N42 x Houtemstraat
- verkeerslichten N42 x Yshoute
- fietstunnel Eke
- verkeerslichten N42 x N46

Het grote investeringsbedrag dat gepaard gaat met de heraanleg van de N42 en waar in verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt op gewezen, gaat niet integraal naar de aanleg van infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Meer bepaald wordt een belangrijk aandeel voorzien voor de aanleg van een veilig alternatief voor de trage weggebruikers:

- aanleg volledig nieuw dubbelrichtingsfietspad tussen de N46 en de Gijzenzelestraat;
- aanleg van een fietsbrug ter hoogte van Gijzenzelestraat;
- aanleg van een fietstunnel ter hoogte van Eke;
- aanleg van een carpoolparking met fietsenstalling en bushalte ter hoogte Gijzenzelestraat.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen bevatten technische vragen en suggesties over het infrastructuurontwerp of over wegen die buiten het plangebied gelegen zijn (onder meer Volkerschouw). Het gaat onder meer over de precieze ligging en vormgeving van de fietspaden in het plangebied en de hierop aansluitende wegen, buffering van de fietspaden, de aanrijhellingen en -stroken van fietsbruggen. Deze technische vragen hebben betrekking op aspecten die verder vormgegeven zullen worden

op projectniveau en zullen worden vastgelegd bij de omgevingsvergunning. Deze en de vragen over infrastructuur buiten het plangebied vallen buiten de scope van dit plan. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben derhalve geen betrekking op het voorliggende plan en geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om fietsbruggen of -tunnels te maken om de N42 te kunnen oversteken (onder meer in de nabijheid van scholen en wijk Den Anker en ter hoogte van 't Parksken).

In antwoord hierop moet worden verwezen naar de startnota waarin verschillende varianten ter hoogte van de Reigerstraat tegenover elkaar afgewogen worden:

1a'	<i>Lichtengeregeld kruispunt: N42 op 0 en Reigerstraat op 0 (KT)</i>
1a''	<i>Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer: N42 op -1 en Reigerstraat op 0 (LT)</i>
1b	<i>Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer: N42 op 0 en Reigerstraat op -1</i>
1b'	<i>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor auto en fietsers: N42 op 0 en Reigerstraat op -1</i>
1c	<p><i>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers thv Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat</i></p> <p><i>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers thv Kwaadbeek + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat</i></p> <p><i>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers tussen Kwaadbeek en Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat</i></p> <p><i>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers ter hoogte van Nieuwstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat</i></p>

*"Er wordt geopteerd om (op korte tot middellange termijn) de bestaande lichtengeregelde kruispunten te behouden en waar nodig te optimaliseren (variant 1a'). Op lange termijn wordt een ongelijkgrondse oplossing (variant 1a'') gerealiseerd waarbij de N42 in tunnel wordt aangelegd. Dit scenario zal in het RUP opgenomen worden. "*

Er werd op basis van de afwegingstabel in de startnota voor een lichtengeregeld kruispunt geopteerd. Er moet hierbij benadrukt worden dat fietstunnels ter hoogte van Kwaadbeek, Nieuwstraat als groot nadeel een omrijfactor hebben waardoor deze voor overstekende zwakke weggebruikers heel wat van hun potentieel verliezen. Bovendien zijn aan lichten geregelde kruispunten ook wel voordelen verbonden:

- Voor een verkeerslichtengeregeld kruispunt met beveiligde fiets- en voetgangersoversteken pleit in ieder geval dat zowel de verkeerslichten als de wegsignalisatie attentieverhogend zijn;
- Ook is het zo dat bij elke herinrichting van een lichtengeregeld kruispunt, de lichtenregeling opnieuw wordt ontworpen volgens het actieplan van AWV. Dit actieplan houdt in dat zoveel mogelijk conflicten tussen zachte weggebruikers en wegverkeer en wegverkeer onderling worden vermeden en conflictvrij worden geregeld. Zo zullen hier de linksafbewegingen op de N42 onderling conflictvrij worden geregeld en tevens conflictvrij met de voetgangers die de Reigerstraat oversteken. Aangezien hier een aparte rechtsafstrook is op de N42 kan ook de rechtsaf conflictvrij worden geregeld met deze voetgangers zodat het risico op dodehoekongevallen drastisch verlaagt. Tijdens de laatste decennia maakt Vlaanderen een gestage evolutie door waarbij verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij worden geregeld. Uit de cijfers blijkt dan ook een daling van het aantal letselongevallen op dergelijke kruispunten;
- De verkeerslichten worden uitgerust met drukknoppen zodat de oversteek behoefte op specifieke aanvraag kan bijgestuurd worden.

In de startnota werd een zoekzone gedefinieerd om een fietstunnel te voorzien tussen het kruispunt Parksken (N465a x N42) en de Leenstraat.

Als locatie werd uiteindelijk de Leenstraat weerhouden:

- In kader van een betere ontsluiting binnen het recreatieve netwerk tussen Sint-Lievens- Houtem en Oosterzele. Op die manier wordt de barrière van de N42 in het recreatieve fietsnetwerk tussen Sint-Lievens-Houtem en Oosterzele en Zwalm weggewerkt.
- Deze locatie biedt de opportuniteit om de fietstunnel daarbij te combineren met een faunapassage.
- De aanleg van een fietstunnel en de toeleidende toegangshelling vereist op deze locatie geen onteigeningen van woningen wat ter hoogte van Parksken en Berg wel het geval zou zijn.

Er moet ook benadrukt worden dat er geen fietsroute van het bovenlokaal functioneel routenetwerk de N42 ter hoogte van Parksken dwarst. Het betreft hier dan ook voornamelijk recreatief verkeer waardoor de noodzaak voor een fietstunnel dan ook vervalt.

De fietsers en voetgangers kunnen in de toekomst via de aan te leggen ventwegstructuur en fietstunnel ter hoogte van de Leenstraat op deze locatie de N42 veilig dwarsen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen vragen over de manier waarop lokaal en bovenlokaal verkeer zal worden gescheiden. In antwoord hierop moet worden gesteld dat de heraanleg van de N42 met 2x2 rijstroken en een ventwegstructuur tot doel heeft om net een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer te realiseren. Deze



bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen de gekozen kruispuntoplossingen in vraag. In aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt specifiek ingegaan op de situatie ter hoogte van de Reigerstraat. In antwoord hierop kan worden opgemerkt dat de N42 in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd geselecteerd als primaire weg II. Het gaat meer bepaald om een primaire weg II type 3. Aan een bepaalde categorisering van weg is ook een bepaalde weginrichting en dus ook kruispunt- inrichting verbonden. Het eindbeeld van de N42 is niet om een autosnelweg te creëren, dit in tegenstelling tot een primaire weg type I. De kruispuntinrichtingen bij een primaire weg II type 3 mogen dus als lichtenvariant uitgewerkt worden. Voorliggend GRUP legt enkel vast waar, vanuit het onderzoek uit het plan-MER, verplicht een ongelijkvloerse kruising moet worden aangelegd, namelijk ter hoogte van de Gijzenzelestraat en op lange termijn ter hoogte van de Reigerstraat. Voor de overige kruispunten kan zowel een lichtengeregeld kruispunt als ongelijkvloerse kruising voorzien worden. Het GRUP legt dit niet vast, dit maakt onderdeel uit van verder onderzoek in het kader van het project-MER en omgevingsvergunning. Op dit aspect werd ook dieper ingegaan in de startnota die als bijlage VI bij voorliggend GRUP werd gevoegd. Als gevolg daarvan werd in het toelichtingsnota de voorkeursvariant opgenomen. Hierbij moet ook worden aangegeven dat het GRUP zowel de nodige ruimte voorziet om een aantal maatregelen ter verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid te nemen op korte termijn als de ruimte voorziet voor een lange termijnoplossing. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bemerkingen gemaakt over de specifieke ligging, uitzicht, breedte van de fietspaden en de mogelijke lichtenregeling en oversteekbaarheid voor fietsers. De specifieke ligging, breedte en het uitzicht van de fietspaden maakt geen deel uit van het gewestelijk RUP en valt buiten de scope van dit gewestelijk RUP. Uiteraard zal bij het ontwerp van de weg en de fietspaden minimaal uitgegaan worden van het fietsvademeccum. In voorliggend gewestelijk RUP worden enkel in functie van het leggen van functionele relaties op verschillende plaatsen verbindingen ingetekend voor de zachte weggebruiker maar er worden geen fietspaden verordenend vastgelegd. Het gewestelijk RUP voorziet de nodige ruimte om de vernieuwde N42 inclusief ventwegen, fietspaden op een verkeersveilige manier aan te leggen. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad wordt voorzien vanaf het kruispunt N46-N42 tot de Roosbloemstraten dat in het gewestelijk RUP sprake is van een lokale fietsroute terwijl dit een bovenlokale functionele fietsroute betreft. In antwoord hierop moet worden aangegeven dat de N42 een primaire weg II type 3 is, waarlangs enkel vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Langsheen de N42 lopen momenteel geen fietsroutes, wel is het de wens van gemeente Oosterzele het Bovenlokale functionele fietsrouten netwerk (BFF) langsheen de N42 te voorzien om op die manier een vlotte en veilige fietsverbinding te hebben van noord naar zuid en vice versa. Het BFF situeert zich maximaal aan de westzijde van de N42 vanaf Jonasweg ter hoogte de N46 tot ter hoogte de Roosbloemstraat waar het BFF afbuigt richting N465a. Het BFF moet nog officieel bekrachtigd worden. Daarom is in de toelichtingsnota nog sprake van een lokale fietsroute. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om op dit traject zowel een kilometerheffing als trajectcontrole te voorzien. Ook wordt een snelheidsbeperking gevraagd. In een gewestelijk RUP kunnen, volgens de procedure die met voorliggend gewestelijk RUP wordt gevolgd, enkel ruimtelijke maatregelen worden verankerd. Zowel de invoering van een kilometerheffing als het voorzien van trajectcontrole betreffen niet-ruimtelijke aspecten die betrekking hebben op handhaving en bijkomende flankerend mobiliteitsbeleid die ruimer gaan dan de scope van voorliggend gewestelijk RUP. Het gewestelijk RUP voorziet in stedenbouwkundige voorschriften die de aanleg van een primaire weg toelaat, met inbegrip van de bijhorende vereiste infrastructuurmaatregelen, zoals bijvoorbeeld filedetectie, snelheidsregeling of trajectcontrole. Het gaat om een algemene omschrijving van alle maatregelen die nodig zijn voor een primaire weg. Deze maatregelen zijn daarmee toegelaten en vereisen geen specifieke letterlijke vermelding in de stedenbouwkundige voorschriften. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- Er worden in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen voor verschillende kruispunten vragen gesteld over de oversteekbaarheid van de N42. Dit is onder meer het geval voor het kruispunt Parksken (N465a x N42). In de startnota die als bijlage VI is gevoegd bij voorliggend gewestelijk RUP wordt aangegeven dat er een zoekzone gedefinieerd is om een fietstunnel te voorzien tussen het kruispunt Parksken (N465a x N42) en de Leenstraat. Als locatie werd uiteindelijk de Leenstraat weerhouden:
  - In kader van een betere ontsluiting binnen het recreatieve netwerk tussen Sint-Lievens-Houtem en Oosterzele. Op die manier wordt de barrière van de N42 in het recreatieve fietsnetwerk tussen Sint-Lievens-Houtem en Oosterzele en Zwalm weggewerkt.
  - Deze locatie biedt de opportuniteit om de fietstunnel daarbij te combineren met een faunapassage.
  - De aanleg van een fietstunnel en de toeleidende toegangshelling vereist op deze locatie geen onteigeningen van woningen wat ter hoogte van Parksken en Berg wel het geval zou zijn.

De fietsers en voetgangers kunnen via de aan te leggen ventwegstructuur en fietstunnel ter hoogte van de Leenstraat op deze locatie de N42 veilig dwarsen. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over de hinder, bereikbaarheid, verkeersafwikkeling tijdens en na de werken en de timing van de werken. Deze vragen die betrekking hebben op aspecten van uitvoering, handhaving tijdens en na de werken en eventuele hinderaspecten tijdens de werken zullen tijdig beantwoord worden aan de betrokken bewoners in de fase van de concrete uitvoeringswerken. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt dieper ingegaan op de manier waarop de steengroeve Balegro wordt ontsloten op de N42 en wordt de vergelijking gemaakt met de ontsluiting van OBBC. Er wordt een bezorgdheid geuit over het feit dat veel vrachtwagenbewegingen doorheen woonzones via de ventweg zullen gebeuren. Dit zou veel hinder geven. Ook wordt verwezen naar mogelijks asbestgecontamineerde vrachtwagens die doorheen de woonzones zullen rijden. Er worden eveneens bezwaren geuit tegen het gebruik van de Oude Geraardsbergsesteenweg als afvoerweg voor Balegro. Er wordt eveneens gesuggereerd dat Balegro best wordt aangesproken om bij te dragen aan de financiering van de aanleg van de aan- en afvoerwegen.

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. Aangezien in deze zone niet alleen de steengroeve maar ook een tuinbouwbedrijf gelegen is dat of via Berg en N465a of via Kapelweg en Yshoute dient te ontsluiten, is er gekeken in welke mate de ontsluiting kan geoptimaliseerd worden om het af- en aanrijden van vrachtverkeer te beperken. Zowel Kapelweg als Berg zijn smalle landbouwwegen en niet geschikt voor veel vrachtverkeer. Een rechtstreekse aansluiting (wat een oprit op de N42 betreft) van de steengroeve op de N42 is in kader van de uitgangsprincipes van een primaire weg II type 3 conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen onmogelijk. Lokale attractiepolen/economische activiteiten dienen immers via ventwegen/parallelle wegen naar beveiligde kruispunten geleid te worden. Het creëren van een nieuw lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de steengroeve is dan weer omwille van verschillende redenen (te lage intensiteiten vanuit steengroeve om deze ingreep te rechtvaardigen, te dicht bij verkeerslichten van Yshoute x N42 in het kader van doorstroming) niet aangewezen. De steengroeve wordt daarom ontsloten via een lussysteem, waarbij wordt aangereden via de N42 en weggereden via de ventweg N42 en vervolgens via de huidige N465. Op die manier wordt de passage van vrachtverkeer beperkt tot enkel het uitrijdend verkeer naar de N42 (en niet zowel toekomstend als uitrijdend verkeer). Hierbij wordt een verbinding gemaakt met de uitvoegstrook op de N42 en de straat Berg.

Voor de ontsluiting van de steengroeve Balegro werden verschillende varianten onderzocht. Deze varianten zijn onder meer omschreven in de startnota die als bijlage VI bij het gewestelijk RUP is gevoegd en zijn ook in het plan-MER onderzocht. Een eerste mogelijkheid (steengroeve – bestaande parallelweg – N465a – Yshoute – aansluitingspunt) heeft geen impact op het geluidsklimaat voor de woningen langs de N465a. Het verkeer op de N42 zal immers de dominante geluidsbron zijn en het geluidsklimaat bepalen. Een tweede mogelijkheid (steengroeve – bestaande + nieuwe parallelweg – aansluitingspunt) waarbij de bestaande parallelweg wordt doorgetrokken, betekent een inname van drie percelen, waarbij één huis dient afgebroken te worden. De andere twee percelen dienen een aanzienlijk stuk tuin af te staan. De woningen langs de N465a worden niet bijkomend belast. In het plan-MER is het volgende opgenomen: *“Anderzijds resulteert de eventuele doortrekking van de parallelweg aan de westzijde van de N42 richting Yshoute in functie van de ontsluiting van de steengroeve (cf. aanbeveling mobiliteit) voor een bijkomende ruimte-inname van landbouwgrond en is hoogst waarschijnlijk ook de inname van 1 tot 3 woningen nodig.”* en werd het doortrekken van de ventweg naar de Molenstraat onderzocht, zodat het vrachtverkeer niet via de N465a dient te verlopen. Deze optie werd echter niet weerhouden aangezien dit de afbraak/onteigening van woningen en landbouwgrond noodzaakt. Er wordt gekozen voor mogelijkheid 1 en de ontsluiting van de steengroeve te laten verlopen via de N465a. Een ontsluiting in zuidelijke richting is gezien de lengte tot het kruispunt de Vos (2,5 km nieuwe ventweg noodzakelijk) geen optie.

Bovendien dient vermeld te worden dat het verkeer ter hoogte van de N465a na de heraanleg van de N42 gevoelig zal afnemen, immers zullen de huidige aansluitingen ter hoogte van verkeerslichten geregeld kruispunt 't Parksken verdwijnen en verplaatst worden naar Yshoute. Het huidige sluijverkeer dat via de N465a tussen 't Parksken en de Molenstraat verplaatst, zal er dus niet meer zijn. Alleen het wegrijdend vrachtverkeer van Balegro richting Molenstraat/Yshoute en vervolgens N42, alsook de bewoners langsheen de N465a zullen nog van dit wegvak gebruik maken.

De bewoners van de N465a Geraardsbergse steenweg zullen ten opzichte van de huidige situatie (235 voertuigen ochtendspits; 227 avondspits) na de ombouw (30 voertuigen ochtendspits en 38 avondspits) veel minder verkeer te verwerken krijgen, wat als zeer verkeersluw (< 300 voertuigen per uur) kan bestempeld worden. Er dient bovendien opgemerkt te worden dat de N465a wel degelijk een gewestweg met lintbebouwing betreft waarop logischerwijze geen tonnagebeperking van toepassing is. Deze zone staat niet als bebouwde kom aangeduid. Het onmiddellijk uitrusten van de N465a (zone Parsken - Molenstraat) met fietspaden is dan ook niet aan de orde aangezien de intensiteiten dit geenszins vereisen (verkeersluw) alsook dat het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk niet de N465a maar het nieuwe fietspad langsheen de N42 zal volgen.

Wat de mogelijke geluidsoverlast betreft, kan verwezen worden naar het plan-MER (discipline geluid) waarbij gesteld wordt dat de impact van het verkeer (steengroeve) ten aanzien van de bebouwing langsheen de ventweg en N465a verwaarloosbaar is ten opzichte van het geluidsklimaat dat door de N42 zelf wordt gecreëerd. De 70 db(A) norm wordt niet overschreden.

De keuze van dit lussysteem als ontsluitingsprincipe van de steengroeve is dus weloverwogen en betekent geen impact op de woningen gelegen langsheen de N465a.

Met betrekking tot de opmerkingen over de veiligheid van de ventweg kan worden aangegeven dat deze niet op het grafisch plan afzonderlijk werd aangeduid. Men zal echter wel uitgaan van ontwerpprincipes van een ventweg van 6 meter breed en van de aanleg van een vrijliggend fietspad waardoor de veiligheid kan worden gegarandeerd.

De ontsluiting van de breekcentrale OBBC zal via een nieuwe ventweg naar Yshoute verlopen. Dit werd zo in de startnota bij het onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van economische activiteiten opgenomen. Een ontsluiting via een nieuwe ventweg naar de Houtemstraat (langere afstand, noodzaakt onteigening woning) of via Scheurbroek (doodlopende straat) betreffen oneigenlijke alternatieven.

Verder werden in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen een aantal opmerkingen gemaakt (verplichting tot wielwasinstallatie OBBC, afsluiten van gemotoriseerd verkeer van Berg en van Kwaadbeek ten opzichte van de ventweg) die zich eerder op project- en uitvoeringsniveau situeren. Voorliggend gewestelijk RUP maakt een veilige ontsluiting van alle economische activiteiten langsheen de N42 (waaronder Balegro) mogelijk maakt en staat volledig los van het aspect "asbest".

Wat het financieringsaspect betreft, moet worden aangegeven dat met voorliggend gewestelijk RUP geen uitspraken worden gedaan over (mogelijke) financiering. Er kan in de rand hiervan worden aangegeven dat volgens het mobiliteitsdecreet de samenwerkingsovereenkomst nummer 7 bestaat, waarbij een private partner de aanleg van ontsluitingsinfrastructuur (rand van industriegebied tot gewestweg) in het kader van een omgevingsvergunning mee bekostigt. Specifiek voor Balegro zijn deze voorwaarden niet vervuld aangezien hier de N42 wordt aangepast en de economische activiteit zich er reeds bevindt.

Bovenstaande opmerkingen, adviezen en bezwaren geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over de mogelijke ingrepen in de Gijzenzelestraat. In antwoord moet allereerst worden aangegeven dat de Gijzenzelestraat buiten het plangebied gelegen is. De Gijzenzelestraat is slechts aangeduid als een lokale weg 3 type 3.2 (landelijke weg/verkeersweg). Mogelijke verbeteringen van deze straat hebben geen relatie met voorliggend gewestelijk RUP.

In dezelfde bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de ventweg tussen het nieuw aan te leggen rondpunt en de ambachtzone die een fysieke scheiding zou moeten krijgen tussen trage weggebruikers en gemotoriseerd vrachtverkeer. Deze weg zal immers veel gebruikt worden door fietsers en vrachtwagens. In antwoord hierop kan worden aangegeven dat waar nieuwe fietsinfrastructuur voorzien wordt, deze via een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad (3m breed) langs de N42 voorzien wordt zoals ook weergegeven in figuur 14 van de toelichtingsnota bij voorliggend gewestelijk RUP. Dit vrijliggend fietspad gaat van de N46 tot de Roosbloemstraat. Vanaf de Roosbloemstraat dient de fietser zijn weg via de N465a, Oude Wetterse Steenweg verder te zetten. De N465a (Houtemstraat - Oude Wetterse Steenweg) zal hierbij ook van een aangepaste fietsinfrastructuur (verhoogd aanliggende fietspaden) voorzien worden. Voor de ventweg gelegen tussen de Korte Ambachtstraat - Oude Wetterse steenweg die de ontsluiting van de toekomstige ambachtzone richting rotonde Gijzenzelestraat beoogt, is er dus momenteel geen vrijliggend fietspad voorzien.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen maken ook de koppeling met de gebouwen ten oosten, op het eerste deel van de N42. Er worden vragen gesteld naar mogelijke onteigeningsplannen en gewezen op het feit dat een ontsluiting via de Zwaluwstraat onaanvaardbaar zou zijn. Niettegenstaande het feit dat er geen onteigeningsplan is opgenomen, kan worden aangegeven dat het Agentschap voor Wegen en Verkeer (AWV) via het onteigeningsdecreet de gebouwen aan de oostzijde van de N42 (tussen de Krefelsite en de Gijzenzelestraat) kan onteigenen indien dit noodzakelijk zou zijn. Hierbij is een ontsluiting via de Zwaluwstraat niet voorzien.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de ontsluiting van de wijk Den Anker aangehaald. Voor de ontsluiting van de hoofddorpen en woonconcentratie moet worden verwezen naar het plan-MER waarbij de wijk Anker enkel via de verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt Reigerstraat x N42 wordt ontsloten voor wat betreft het gemotoriseerd verkeer. De aansluiting van Anker op de rotonde ter hoogte van het nieuwe complex Gijzenzelestraat wordt uitgerust met een knip (bussluis) zodat enkel fietsverkeer en openbaar vervoer via dit knooppunt de N42 kan bereiken. Dit heeft immers een significant gunstig effect op het mobiliteitsvlak om geen sluipverkeer vanuit Balem en Sint-Lievens-Houtem doorheen de wijk Anker richting het complex Gijzenzelestraat aan te trekken. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opgemaakt met betrekking tot de carpoolparking. De ligging van de parking en de bereikbaarheid hiervan voor onder meer fietsers en het openbaar vervoer wordt in vraag gesteld. De carpoolparking zal volgens de bezwaarindieners te weinig gebruikt worden omdat deze te ver van het open afrittencomplex gelegen is en men in de file zal staan om deze te bereiken. Door de ligging van deze carpoolparking zou de verkeersbelasting van de N42 toenemen. De carpoolparking zou onder andere vanuit Wetteren niet vlot bereikbaar zijn met de fiets. Ook wordt een alternatieve locatie (gronden Mariagaard) voorgesteld als een betere en goedkopere oplossing.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat de huidige parking aan de Kréfel-site vandaag heel wat problemen kent: onvoldoende capaciteit (80 parkeerplaatsen), onvoldoende bereikbaar voor verkeer vanuit Wetteren, moeilijk bereikbaar voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, gevaarlijke oversteek- en keerbewegingen aan de Schoolstraat en de inrit van de Kréfel en overlast naar de parking van de winkels op de Krefel-site. Met voorliggend plan zal de N42 aan deze site ingericht worden als een weg met twee rijstroken met in het midden een gesloten middenberm. De huidige carpoolparking wordt hierdoor minder goed bereikbaar (maar veiliger door een keerbeweging aan het nieuwe complex ter hoogte van de Gijzenzelestraat), zeker voor verkeer vanuit Wetteren en van de E40 vanuit Gent.

Vanuit verschillende disciplines werd in het plan-MER de locatie van de nieuwe carpoolparking (170 parkeerplaatsen) bepaald aan de hand van volgende principes:

- zo weinig mogelijk belasting van de rotonde E40 door nieuwe keerbewegingen om de carpoolparking te bereiken;
- zo dicht mogelijk bij het complex E40;
- vlot bereikbaar vanuit E40, Zottegem en Wetteren;
- keermogelijkheid met een rotonde (aan knooppunt Gijzenzele) voorzien;
- zo dicht mogelijk bij de N42 om impact op landschap, natuur en woningen te beperken;
- multimodale bereikbaarheid: zo dicht mogelijk bij buslijnen (Gijzenzelestraat) en routes voor fietsverkeer.

Er werden verschillende mogelijke locaties voor deze toekomstige carpoolparking onderzocht in het plan-MER. De eerste variant gaat uit van één carpoolparking, gekoppeld aan het eerste knooppunt ten zuiden van de E40, meer concreet een carpoolparking in de omgeving van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat. Een tweede variant bestaat erin te werken met twee carpoolparkings (één ten noorden en één ten zuiden van de E40) die gekoppeld zijn aan de meest nabije knooppunten. Concreet betekent dit dat een carpoolparking in de omgeving van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat en in de omgeving Vantegem/Mariagaard wordt voorzien. In de derde variant wordt aan de zuidzijde van het op- en afrittencomplex een breed eiland gecreëerd tussen de beide rijrichtingen van de N42. Dit wil zeggen dat de rijrichting naar Zottegem op de bestaande N42 komt te liggen en de rijrichting naar de E40 en de rotonde aan de oostzijde van de kleinhandelsconcentratie wordt aangelegd. De carpoolparking wordt (samen met de kleinhandelsactiviteiten) in dit eiland gesitueerd en via een rechts in/ rechts uit-beweging aangesloten op de N42.

De eerste variant werd weerhouden aangezien variant 2 het lichtengeregeld kruispunt N42 x Vantegemstraat ter hoogte van de school Mariagaard verder zou belasten. Bovendien is een belangrijk nadeel bij dit tweede voorstel dat de parkings te ver van elkaar liggen om de overflow van de andere parking op piekmomenten op te vangen. Daarom zou op beide locaties voldoende restcapaciteit moeten voorzien worden, wat uiteindelijk leidt tot een grotere totale ruimte-inname. Variant 3 zou dan weer door diverse keerbewegingen het complex E40 teveel belasten. Variant 1 zorgt dus voor de minste verkeersbelasting. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven dat de carpoolparking in Herbevestigd Agrarisch Gebied gelegen is. Een alternatievenonderzoek en compensatie zou noodzakelijk zijn. Er wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen verwezen naar omzendbrief RO/2010/01 van 7 mei 2010 betreffende het ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor de plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn. Via de beleidsbeslissingen over de herbevestigde

agrarische gebieden geeft de Vlaamse Regering het ruimtelijk beleid aan dat ze in deze gebieden wenst te voeren. De omzendbrief vormt als zodanig geen rechtsgrond om af te wijken van decretale bepalingen met betrekking tot de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen en de bevoegdheid die aan de onderscheiden overheden daaromtrent zijn toegekend. Verderop staat in de omzendbrief te lezen "De Vlaamse Regering legde op 3 juni 2005 het kader vast voor het gewestelijk beleid dat ze ten aanzien van mogelijke gewestelijke planningsinitiatieven in de herbevestigde agrarische gebieden wenst te voeren en besliste over reeks bewarende maatregelen inzake landbouw, natuur en bos binnen deze gebieden. Deze beslissing blijft onverkort van kracht. (...) De Vlaamse overheid zal gemeentelijke en provinciale initiatieven die een planologische aanpassing van de beleidsmatig herbevestigde agrarische gebieden inhouden voldoende terughoudend beoordelen.

Gemeentelijke of provinciale opties zullen steeds getoetst worden aan de ruimtelijke doelstellingen voor de op Vlaams niveau herbevestigde agrarische gebieden. Een degelijk onderbouwde verantwoording of motivering in die zin zal bijgevolg steeds een wezenlijk deel uit moeten maken van de (toelichting bij) deze gemeentelijke en provinciale plannen. In haar advisering zullen de betrokken Vlaamse administraties beoordelen in hoeverre de verantwoording die betrokken gemeente of provincie geeft afdoende is.

Elementen die in deze verantwoording minstens aan bod moeten komen zijn:

- Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten herbevestigd agrarisch gebied en een verantwoording waarom de alternatieven buiten herbevestigd agrarisch gebied niet weerhouden worden. Het is aan te bevelen om een dergelijk alternatievenonderzoek, in voorkomend geval, op te nemen in de planmilieueffectenrapportage.
- Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur. De ruimtelijke kenmerken (ligging en configuratie van percelen en bedrijfszetels, fysische kenmerken van de bodem, landschappelijke waarde van een gebied...), het huidige effectieve landgebruik en de impact op individuele landbouwbedrijven etc. zijn elementen die in een dergelijke beoordeling aan bod moeten komen. Het gegeven of de intentie van een plan het zone-eigen maken is van een bestaande vergunde zonevreemde toestand dan wel het aansnijden van een agrarisch gebied in landbouwgebruik voor andere ontwikkelingen kan een element in deze beoordeling zijn.
- Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw. Voorstellen voor planologische ruil of het ter beschikking stellen van bruikbare ruilgrond voor de getroffen landbouwers kunnen deel uitmaken van dergelijke flankerende maatregelen."

De omzendbrief is in hoofdzaak een beleidsmatig verhaal en geen juridisch. De afweging die in de omzendbrief staat is veel genuanceerder dan een 'compensatie'-regeling. Dus die mag zo niet uitgelegd worden. De gevraagde afweging omvat (1) een alternatievenonderzoek, (2) onderzoek naar impact om landbouw en (3) onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen: planologische ruil kan daar deel van uitmaken. Er is dus niet bepaald dat er een 'compensatieplicht' is. Voor Vlaamse plannen geldt de beslissingen van juni 2005, niet de omzendbrief. Dit is een beleidsbeslissing Vlaamse Regering. Indien in een herbevestigde agrarische bestemming toch een gewestelijk RUP gronden met een agrarische bestemming zou omzetten naar een niet-agrarische bestemming, dan dient hiervoor elders een compensatie te gebeuren indien de afbakening van 750.000 ha agrarische bestemming op Vlaams niveau in het gedrang komt (niet-agrarische bestemming omzetten naar agrarische bestemming) en geldt minstens een algemene compensatieregel: de compensatie neemt de herbevestiging van een agrarische bestemming in een niet-bevestigd gebied aan of kan ook een gewestelijke

RUP inhouden voor percelen of gebieden met huidige agrarisch gebruik behorende tot de betreffende regio. In dit laatste geval wordt rekening gehouden met de ruimteboekhouding en de gelijktijdige afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur. De compensatie voor het wijzigen naar harde bestemmingen gebeurt bij voorkeur in de harde bestemmingszones van de bestaande plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen binnen de betreffende regio en bij voorkeur op gronden in agrarisch gebruik waardoor een 'compensatie' niet aan de orde is.

Bijkomend moet worden aangehaald dat het aspect HAG aan bod is gekomen in het (milieu)onderzoek. In antwoord hierop kan worden verwezen naar de paragraaf waarin wordt aangetoond dat voor de in het gewestelijk RUP voorziene locatie voor de carpoolparking wel degelijk alternatievenonderzoek werd uitgevoerd. Ook werd in het kader van het plan-MER een landbouwimpactstudie (LIS) uitgevoerd zodat met het aspect landbouw weldegelijk rekening werd gehouden bij de opmaak van voorliggend gewestelijk RUP. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- De provincie Oost-Vlaanderen wijst in haar advies op het feit dat in het plangebied een aantal waterlopen gelegen zijn die herschaald zijn van 3<sup>de</sup> naar 2<sup>de</sup> categorie waardoor het beheer veranderde van gemeente naar de provincie Oost-Vlaanderen. Ook werden een aantal wijzigingen van de ligging van de waterlopen doorgevoerd bij een tweede fase van herschaling. Aangezien het plangebied een gerangschikte waterloop omvat (Bijlokebeek) wordt gewezen op de geldende sectorwetgeving met betrekking tot deze waterloop. Aangezien de sectorwetgeving sowieso van toepassing blijft, geeft deze opmerking geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld met betrekking tot de watertoets. Er wordt gewezen op het feit dat de reeds gekende waterproblemen moeten worden aangepakt vooraleer de werken kunnen worden uitgevoerd. Ook wordt aangegeven dat het jammer is dat er slechts één zone wordt voorzien in functie van waterinfiltratie. In antwoord hierop kan worden verwezen naar het plan-MER waar in de discipline oppervlaktewater en de discipline grondwater en bodem de mogelijke effecten op water zijn onderzocht. Vanuit de milieubeoordeling worden voor oppervlaktewater geen significant negatieve effecten verwacht ten aanzien van het watersysteem. Zo wordt de impact als gevolg van bijkomende verharding als matig negatief beoordeeld. Uitgaande van een standaard dimensionering van de langsgrachten kan immers worden besloten dat voldoende effectief buffervolume zal beschikbaar zijn om het afstromend hemelwater op te vangen en worden geen bijkomende problemen inzake wateroverlast verwacht. Ook de impact van afstromend hemelwater op de waterkwaliteit blijft beperkt tot een matig negatief effect, waarbij geen negatieve impact wordt verwacht ten aanzien van omliggende landbouw. Wel worden een aantal aanbevelingen worden geformuleerd om de (matig) negatieve milieueffecten te beperken. De manier waarop met deze aanbevelingen wordt omgegaan, is omschreven in de milieuverklaring die in de toelichtingsnota is opgenomen.

Vanuit de milieubeoordeling worden geen significant negatieve milieueffecten verwacht ten aanzien van het bodemprofiel en de grondwaterkwantiteit. Door de aanwezigheid van verstoorde bodem en de oppervlakkige ingrepen, wordt profielwijziging als matig negatief beoordeeld. Er treden onderlinge verschillen op tussen de planalternatieven. Deze verschillen zijn echter niet van die aard dat ze leiden tot een onderscheidend effect. Gezien de eerder beperkte oppervlakte aan verharding en de opvang in een doorlatend afwateringssysteem, doch het mogelijks lokaal drainerend effect in het voorjaar wordt de impact op de grondwatertafel als matig tot significant negatief beoordeeld. De



oppervlakte aan bijkomende verharding is relatief beperkt (ten opzichte van het grondwatersysteem en afwateringssysteem met infiltratiemogelijkheden) en werkt niet onderscheidend. De ondiepe (voorjaars)grondwaterstand in de omgeving van de Zwaluwstraat vormt weliswaar een aandachtspunt. Uitzondering is het uitvoeren van bemaling in een open bouwput (worst case) ter hoogte van een aantal specifieke locaties waar een gekende verontreiniging in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied aanwezig is, meer bepaald ter hoogte van het knooppunt met de N9 en de N46 alsook in de omgeving van de Gijzenzelestraat en Leegbracht. Indien op deze locaties bemaling vereist is, wordt het risico op verspreiding van de verontreiniging (wijziging bodem- en grondwaterkwaliteit) als significant negatief beoordeeld. Deze impact kan in sterke mate beperkt worden door het toepassen van een aangepaste uitvoeringstechniek (bvb gesloten bouwput). Om dit significant negatief effect te milderen, worden milderende maatregelen geformuleerd. Deze werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De manier waarop dit is gebeurd, is terug te vinden in de milieuverklaring die in de toelichtingsnota is opgenomen.

Deze milieubeoordeling heeft onder meer geleid tot de opname van volgende bepaling in de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1.2): *"De realisatie van wegeninfrastructuur en aanhorigheden is toegelaten voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor de prioritair infiltratie van hemelwater en buffering daarvan. Afstromend hemelwater wordt opvangen in afvoergoten en via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afgevoerd. Ter hoogte van de Zwaluwstraat dienen infrastructuurle maatregelen genomen te worden om de drainerende werking van de langgrachten te garanderen."*

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er door het bijkomend verkeer meer fijn stof zal vrijkomen. Ook wordt gewezen op de impact op de luchtkwaliteit. In het plan-MER werd in de discipline Lucht de impact van fijn stof verder onderzocht. De realisatie van het voorgenomen plan voor inrichting van de N42 zal bijkomende verkeersemisseries veroorzaken. De verkeersemisseries zijn een gevolg van een verhoogde verkeersintensiteit. De belangrijkste luchtverontreinigende stoffen bij het verkeer hebben betrekking op stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>). De luchtkwaliteit in de ruimere omgeving werd bepaald aan de hand van het geoloket VMM. De achtergrondwaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> bedragen respectievelijk ca. 25, 26 en 18 µg/m<sup>3</sup>. Langs de E40 lopen de concentraties op tot ca. 37 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>, 27 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub> en 19 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>2,5</sub>. De jaargrenswaarden voor de gezondheid van de mens van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> van respectievelijk 40, 40 en 25 µg/m<sup>3</sup> worden gerespecteerd. Het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde voor PM<sub>10</sub> is kleiner dan 35, zodat ook deze luchtkwaliteitsdoelstelling gerespecteerd wordt. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bemerkingen gemaakt met betrekking tot de (gebrekkige) landschappelijke inpassing, de te grote landschappelijke impact, de impact op het Moortelbos en het ontbreken van voldoende groenschermen en groenbeplanting.

In het plan-MER werd in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie de impact op het landschap onderzocht. *"Het noorden van het studiegebied is gelegen in het*

*traditionele landschap 'Land van Wetteren' (220100) en het zuiden is gelegen in het 'Land van Zottegem' (220110). Het studiegebied wordt gekenmerkt door het enerzijds het natuurlijke, traditionele landschap ten zuiden van de E40 en anderzijds het verstedelijkte landschap in aansluiting bij het verstedelijkt landschap van Wetteren. Het landschap ten zuiden van de E40 wordt gekenmerkt door de open kouterlandschappen op de heuvelruggen en de gesloten beboste beekvalleien. Het landschap ten noorden van de E40 wordt gekenmerkt door het gesloten urbaan landschap langs de N42. Binnen het studiegebied zijn enkele erfgoedwaarden opgenomen in de landschapsatlas. De N42 doorkruist de relictzones 'Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingebos' (R40084) en 'Land van de Molenbeken' (R40062). In het zuiden is op ca. 120m van de N42 ca. de definitief aangeduide ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omringende kouters' gelegen. (...) Binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden de voornaamste effecten verwacht op vlak van archeologie (bij voorzien van een tunnel). Daarnaast kunnen door de verbreding van de weg bestaande effecten worden versterkt. Het betreft hierbij hoofdzakelijk het versnipperend effect van de infrastructuur ten aanzien van de landschappelijke structuur. Zowel ten aanzien van de landschappelijke structuur als de perceptieve kenmerken en belevingswaarde zal de landschappelijke inrichting van de weg hoofdzakelijk bepalend zijn in welke mate de herinrichting van de weg negatieve effecten genereert. De effecten ten aanzien van de perceptieve kenmerken en belevingswaarde zullen hoofdzakelijk worden bepaald door de concrete inrichting van de weg. Door de verbreding van de weg zal ten zuiden van de E40 het contrast tussen het traditionele landschap en de infrastructuur worden versterkt. Aanbevolen wordt om ter hoogte van de relictzones de weg met voldoende groenelementen aan te kleden, zodat de verbindingen visueel over de weg heenlopen. In de zone waar het gebied doorheen de open kouterlandschappen loopt wordt aanbevolen om de weg ingetogen aan te kleden, met weinig tot geen opgaand groen." Daarnaast worden in het plan-MER een aantal aanbevelingen worden geformuleerd om de (matig) negatieve milieueffecten te beperken en/of positieve effecten te versterken. Het gaat onder meer om de landschappelijke en architectonisch kwalitatieve inrichting van de kunstwerken met aangepast kleur- en materiaalgebruik. Ter hoogte van de relictzones 'Land van de Molenbeken' en 'Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingebos' wordt aanbevolen de weg inkleden met bomenrijen en groenstructuren, aansluitend bij de groenstructuren aan beide zijden van de weg en de bunkers van Gijzenzele te behouden. Ook wordt aanbevolen om het bedrijventerrein ter hoogte van de Reigerstraat af te schermen door het voorzien van opgaand groen (zowel bomen als lage struikvegetaties) om visuele verstoring vanaf de weg tot een minimum te beperken en voldoende rekening te houden met de principes uit de in opmaak zijnde lichtvisie (2014) voor primaire- en secundaire wegen met als basisprincipe "niet verlichten, tenzij het moet" (mits flankerende maatregelen). Maatregelen om auditieve verstoring te beperken zijn nodig maar zonder dat deze belangrijke bijkomende visuele verstoring impliceren. De manier waarop deze milderende maatregelen en aanbevelingen zijn vertaald in voorliggend gewestelijk RUP is opgenomen in de milieuverklaring in de toelichtingsnota. Dit betekent dat de sobere inkleding werd verkozen vanuit discipline landschap uit het plan-MER en werd vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Ook werden op basis van de milderende maatregelen en aanbevelingen in het plan-MER zones voor landschappelijke en functionele aanpassing van de infrastructuur voorzien. Dit gebeurde heel specifiek op die plaatsen waar de N42 de relictzones 'Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingebos' en 'Land van de Molenbeken' kruist of nadert. Deze komen bovenop de specifieke aandacht voor een kwaliteitsvolle integratie in de omgeving van gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur worden gebruikt en die bij elke infrastructuurproject gelden en hier specifiek zullen moeten voldoen aan een sobere inkleding conform de bepalingen van*

het plan-MER. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Hierbij aansluitend gaan een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen ook in op de impact op de bestaande fauna en flora, de voorziene fauna/ecopassages, aanwezige VEN-gebieden en voorkomen van rodelijstsoorten (zoals de kievit) in (de omgeving van) het plangebied. Hierbij kan verwezen worden naar het plan-MER, waarin de discipline Fauna en Flora de impact op de bestaande fauna en flora verder onderzocht werd. Ook het onderzoek naar veel voorkomende Rode Lijst-soorten maakt hier deel van uit. Hieruit blijkt de Kievit niet frequent voor te komen. De percelen binnen voorliggend plan betreffen momenteel (mais)akkers, en zijn zo niet langer weiland waar de soort op broedt. Er zijn wel waarnemingen van de soort gekend binnen deze percelen, maar deze wordt de afgelopen jaren vooral waargenomen op de graslanden ten zuiden van de Gijzenzelestraat.

De voornaamste effecten van het voorliggend plan betreffen de inname van biologisch waardevolle ecotopen en verstoring van een aantal natuurgebieden ten gevolge van het bijkomend verkeer op de N42. Het verschil tussen de verschillende planalternatieven wordt hier als vrij beperkt ingeschat, waardoor de discipline fauna en flora als niet onderscheidend beschouwd kan worden. Met de ontwikkeling van het voorliggend plan worden er in hoofdzaak biologisch waardevolle bermvegetaties ingenomen, zoals soortenrijke graslanden, struweelopslag en loofhoutaanplanten, die slechts in beperkte mate een onderdeel uitmaken van de verschillende natuurgebieden in het studiegebied maar door het gevoerde beheer wel zijn ontwikkeld als een specifiek waardevol biotoop. Er worden een aantal algemene aanbevelingen gemaakt om ecotoopinname maximaal te beperken en ecotoopcreatie te bevorderen. De geluidsverstoring ten gevolge van het bijkomend verkeer zal algemeen eerder licht toenemen, waardoor dit verstoringseffect ten aanzien van de fauna algemeen ook eerder beperkt is.

Lokaal komen er echter een aantal natuurgebieden met verstoringgevoelige fauna voor, waardoor het verstoringaspect er iets zwaarder doorweegt. Voor de herinrichting van de N42 wordt het gebruik van een geluidsarm wegdek en struweelbeplantingen sterk aanbevolen. Met de herinrichting van de N42 zal het bestaande barrière-effect met de verbreding van de wegenis toenemen. Daar er binnen het voorliggend plangebied geen (grote) natuurgebieden worden doorsneden, zijn deze effecten eerder beperkt. Uitzondering hierop vormt de Hooimeersbeekvallei, waarvoor het voorzien van hop-overs onder de vorm van hoog opgaand groen op de berm en de tussenberm aanbevolen wordt.

Met betrekking tot de planelementen voor het aansluitingspunt ter hoogte van Gijzenzele en de locatie van de carpoolparking worden er geen noemenswaardige gevoeligheden vastgesteld binnen de discipline fauna en flora. Er worden hiervoor algemene aanbevelingen (beperken inname biologisch waardevolle ecotopen en structuren en maximale bundeling infrastructuur met bestaande infrastructuur) vooropgesteld. Vanuit de milieubeoordeling worden met andere woorden geen significant negatieve effecten vastgesteld. Wel worden een aantal aanbevelingen geformuleerd. De manier waarop met deze aanbevelingen is omgegaan in voorliggend gewestelijk RUP, is opgenomen in de milieuverklaring uit de toelichtingsnota.

Zo is in de aanbevelingen opgenomen dat het met het oog op biodiversiteit en de connectiviteit aangewezen is de berm maximaal te voorzien van opgaand groen zodat dit als 'hop-over' structuur kan dienen voor vogels, vleermuizen en insecten, die hierdoor op grotere hoogte de weg overvliegen. Aangezien dergelijke 'hop-over' structuren zich slechts voordoen op twee locaties is dit voor deze twee locaties in het gewestelijk RUP vertaald (art 2.1 bouwkundige voorschriften); meer bepaald wordt voorzien in het

aanbrengen van hoogopgaand groen op de bermen en de tussenberm ter hoogte van de Hooimeersbeekvallei en tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en de Klofonteinbeek (bovenloop Molenbeek Kottembeek – Cotthembos en omgeving).

Ook zijn vanuit het plan-MER faunapassages als aanbeveling geformuleerd ter hoogte van onderdoorgangen van waterlopen onder de N42. Met artikel 1.4 (indicatieve aanduiding voor faunapassage) worden dergelijke passages op het plan aangeduid. Dergelijke passages zijn enkel zinvol als deze aansluiten op bestaande ecologisch interessante structuren (houtkanten, grachten, bosfragmenten, bosranden,.. Passages ter hoogte van bewoond gebied of grootschalig landbouwgebied worden niet functioneel geacht aangezien deze geen aantrekkingskracht op overstekende dieren uitoefenen.

In het kader van voorliggend gewestelijk RUP werd in het plan-MER ook een voortoets van passende beoordeling uitgevoerd om de mogelijke effecten op de aangrenzende VEN-gebieden te onderzoeken. Hierin is het volgende opgenomen: *"Binnen het studiegebied zijn een aantal gebieden aangeduid als Speciale Beschermingszones (Natura2000) en/of VEN-gebied (cfr. referentiesituatie en Kaart 8). Het betreft hier volgende gebieden: SBZ-H 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' (BE2300044), SBZ-H 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (BE2300007), VEN-gebied 'De Oosterzeelse bossen' (GEN-217), VEN-gebied 'Kottem' (GEN-224).*

*Het plan houdt de aanpassing van bestaande wegenis in waarbij geen ecotoopinname binnen deze bijzondere natuurgebieden plaatsvindt. Met de herinrichting van de N42 zal het bestaande barrière-effect door de verbreding van de wegenis toenemen. Daar er met het voorliggend plan geen bijzondere natuurgebieden worden doorsneden, is de bijkomende barrièrewerking beperkt. De geluidsverstoring ten gevolge van het bijkomend verkeer zal algemeen licht toenemen, waardoor dit verstoringseffect ten aanzien van de fauna ook eerder beperkt is. Gezien het heersende matige geluidsklimaat wordt bij de herinrichting van de N42 het gebruik van een geluidsarme wegbedekking sterk aanbevolen ter hoogte van de bijzondere natuurgebieden. Uitgaande van de bovenstaande effectenanalyse kan er gesteld worden dat er geen significant negatieve effecten ontstaan ten aanzien van de bijzondere natuurgebieden in het studiegebied, zodat de opmaak van een passende beoordeling dan ook niet noodzakelijk geacht wordt."* Deze voortoets kreeg een gunstig advies van ANB. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat voorliggend plan niet in overeenstemming is met principes van betonstop en ontharding. Ook wordt hierbij aangehaald dat voorliggend plan strijdig is met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De strategische visie van het BRV vormt geen juridische basis om beslissingen op te nemen. Conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet voorliggend gewestelijk RUP uitvoering geven aan de bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV). Het BRV kan op dit ogenblik nog niet zonder meer worden gebruikt als juridische basis voor voorliggend GRUP omdat dit nog niet juridisch bindend is. Dit wil echter niet zeggen dat met voorliggend gewestelijk RUP niet kan worden ingegaan op aspecten zoals ontharding. Het is zo dat binnen het ontwerpproces van de N42 een maximale beperking van het ruimtebeslag nagestreefd door het wegnemen van bestaande verharding waar mogelijk, een maximale beperking van de ruimte inname en een optimalisering en hergebruik van het bestaand ruimtebeslag.

Met voorliggend plan wordt enkel een maximale zone bestemd en voorzien die, op basis van de voorgenomen werken, noodzakelijk is ter realisatie van deze knoop. Het concrete ontwerp gaat, naast verkeerstechnische principes, eveneens effectief uit van zuinig ruimtegebruik. In de stedenbouwkundige voorschriften voor de verschillende types van

weginfrastructuur en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften voor de overdrukken is opgenomen dat na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming worden toegepast. Op die manier ontstaan er geen restgronden die ongebruikt blijven. De stedenbouwkundige voorschriften voldoen met andere woorden dus aan de vraag in deze bezwaren en opmerkingen. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorziene maatregelen met betrekking tot het beperken van geluidshinder. Zo wordt er gevraagd om meer geluidswerende maatregelen te nemen. Het gaat zowel over het voorzien van geluidsschermen, aanplantingen van groen op verschillende plaatsen langs het hele tracé van de N42, de ventwegen, de dorpskernen als het ondertunnellen van de N42 voor die gebieden waar de N42 oorspronkelijke woongebieden doorkruist. Voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet in een aantal geluidswerende maatregelen die verordenend werden vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Zo is in artikel 1.2 opgenomen dat de realisatie van de weginfrastructuur en aanhorigheden toegelaten is voor zover daarbij maatregelen genomen worden voor de geluidsbuffering en visuele buffering. Ter hoogte van woongebouwen met tuinen en ter hoogte van verstoringsgevoelige natuurgebieden is het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht nabij woongebouwen, eventueel gepaard met de inrichting van een geluidsscherm/grondnam. Ook is opgenomen dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet aangetoond worden hoe de geluidshinder tot een minimum wordt beperkt. Deze maatregelen zijn het gevolg van het onderzoek in het plan-MER waar in de discipline geluid de mogelijke geluidstoename werd onderzocht.

Specifiek voor de wijk Anker kan worden verwezen naar de geluidskaarten (zie bijlage 4 bij het plan-MER pg 27 en volgende) waarbij de waarden van  $L_{den}$  (<55db(A) en het verschil 1 à 3 db(A) tov de referentiesituatie voor planalternatief 3 bis worden weergegeven. Hieruit blijkt duidelijk dat de wijk Anker geen invloed van de verdubbeling op het vlak van geluid zal ondervinden. Dit gegeven wordt verklaard doordat de N42 in deze zone grotendeels in U-bak/tunnel onder het maaiveld ligt, en doordat het meest westelijke tracé (nl variant 3bis) als optie binnen de zoekzone van mogelijke tracés (zone E40 - Kwaadbeek) werd weerhouden.

Niet alleen ter hoogte van Anker maar over heel het wegtracé is het verschil ten opzichte van de referentiesituatie 1 à 3 db (A), wat met een geluidsarm wegdek kan gecompenseerd worden.

Er wordt eveneens gevraagd naar vergoedingen om de woningen te isoleren naar geluid. Ook wordt gewezen op een mogelijke waardevermindering van de woningen. In antwoord hierop moet worden meegegeven dat vergoedingen of andere financiële aspecten niet gekoppeld zijn aan voorliggende gewestelijk RUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## **Juridisch kader**

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft.
- Het koninklijk besluit van 14 september 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Gentse en Kanaalzone, en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 30 mei 1978 houdende de vaststelling van het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem, en latere wijzigingen;
- Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem' van de provincie Oost-Vlaanderen, goedgekeurd op 17 november 2008.
- Het bijzonder plan van aanleg 'Ambachtelijke zone Oosterzele' van de gemeente Oosterzele, goedgekeurd op 6 april 1987.
- Het bijzonder plan van aanleg 'Zonevreemde Bedrijven – Kilowatt nv' van de gemeente Oosterzele, goedgekeurd op 13 juni 2007.

## **Initiatiefnemer**

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

**Artikel 1.** Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ombouw N42 tot primaire weg - Wegvak Wetteren-Oombergen' wordt definitief vastgesteld.

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

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

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

3. bijlage IIIa, de toelichtingsnota (tekst);
4. bijlage IIIb, de toelichtingsnota (kaarten);
5. bijlage IV, het plan-MER;
6. bijlage V, de VR-toets.
7. bijlage VI, de startnota 'Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg. Wegvak E40 – N46';

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

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

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

Zuhal DEMIR