



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen'

Startnota

Inhoud

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Historiek en aanleiding | 7 |
| 1.1 | Aanleiding | 7 |
| 1.1.1 | GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen | 7 |
| 1.1.2 | GRUP Booiebos | 8 |
| 1.2 | Voorafgaand onderzoek..... | 10 |
| 1.3 | Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken | 10 |
| 1.3.1 | Ruimtelijk | 11 |
| 1.3.2 | Mobiliteit..... | 17 |
| 1.3.3 | Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau..... | 24 |
| 1.3.4 | Relevante bestemmingsplannen en RUP's | 27 |
| 2 | Plandoelstellingen en planvoornemen..... | 30 |
| 2.1 | Doelstelling | 30 |
| 2.1.1 | Algemene doelstelling..... | 30 |
| 2.1.2 | Specifieke doelstellingen | 31 |
| 2.2 | Planvoornemen..... | 35 |
| 2.3 | Alternatieven en varianten | 36 |
| 2.3.1 | Nulalternatief | 37 |
| 2.3.2 | Locatie(alternatief)..... | 37 |
| 2.3.3 | Programma(alternatieven) | 40 |
| 2.3.4 | Inrichting(salternatieven) | 40 |
| 2.4 | Reikwijdte en detailleringsgraad..... | 43 |
| 3 | Plangebied | 44 |
| 3.1 | Situering | 44 |
| 3.2 | Bestaande juridische toestand..... | 44 |
| 3.3 | Bestaande feitelijke toestand | 46 |
| 3.3.1 | Ruimte | 46 |
| 3.3.2 | Landschap, onroerend erfgoed en archeologie..... | 48 |
| 3.3.3 | Mobiliteit..... | 51 |
| 3.3.4 | Lucht..... | 53 |
| 3.3.5 | Geluid | 56 |
| 3.3.6 | Bodem | 58 |
| 3.3.7 | Water | 60 |
| 3.3.8 | Biodiversiteit | 62 |
| 3.3.9 | Gezondheid | 66 |
| 4 | Scoping | 67 |
| 4.1 | Geïntegreerd milieuonderzoek..... | 67 |
| 4.2 | Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen | 69 |
| 4.3 | Algemene methodologie..... | 69 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.3.1 | Team van erkende MER-deskundigen | 69 |
| 4.3.2 | Studiegebied | 70 |
| 4.3.3 | Referentiesituatie en referentiejaar | 71 |
| 4.3.4 | Ontwikkelingsscenario's..... | 71 |
| 4.3.5 | Waardeschaal en effectbeoordeling..... | 71 |
| 4.4 | Te onderzoeken effecten | 72 |
| 4.4.1 | Mobiliteit..... | 72 |
| 4.4.2 | Lucht..... | 73 |
| 4.4.3 | Geluid en trillingen..... | 76 |
| 4.4.4 | Bodem | 80 |
| 4.4.5 | Water | 82 |
| 4.4.6 | Biodiversiteit | 84 |
| 4.4.7 | Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie | 88 |
| 4.4.8 | Mens-ruimte | 90 |
| 4.4.9 | Mens -gezondheid..... | 93 |
| 4.5 | RVR-toets | 94 |
| 5 | Bijlagen | 95 |

Startnota

Dit document is de startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Herinrichting Complex E40 Drogen' op het grondgebied van de stad Gent. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's (startnota – scopingnota – voorontwerp RUP – ontwerp RUP – RUP) die elkaar opvolgen.

In deze startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Met deze startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

omgevingsplanning@vlaanderen.be

02 553 38 00

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel

1 Historiek en aanleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor voorliggend plan is dubbel. Enerzijds is er de vaststelling dat het bestaande op- en afrittencomplex van de autosnelweg E40 (A10) met de N466 te Drongen-Baarle niet meer voldoet aan de huidige normen, en dit zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit, van verkeersveiligheid als van de normen op vlak van knooptypologie. Deze vaststelling werd in het verleden reeds vertaald in het planproces voor het GRUP Omgeving Complex E40 – N466 Drongen (stopgezet).

Anderzijds is er het planologisch attest (MB 17/07/2019) dat onder voorwaarden werd verleend voor vier bedrijven (Carrosserie Matthys NV, FUNICO NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV) aansluitend aan het bedrijventerrein Drongen I. Hierbij moest de ontsluiting van het hele bedrijventerrein worden geoptimaliseerd. Dit planologisch attest (en de voorwaarden) resulteerde in het verleden in het planproces voor het GRUP Booiebos (stopgezet).

Voor beide dossiers werd een startnota goedgekeurd en participatieperiode doorlopen. In de participatieperiode van beide dossiers werd onder meer gewezen om de ruimtelijke (en verkeerskundige) samenhang van deze dossiers. Op 20 mei 2022 werd in een mededeling Vlaamse Regering beslist om deze planprocessen stop te zetten omwille van de ruimtelijk verkeerskundige samenhang en een doorstart te maken door middel van een nieuw geïntegreerd planproces(sen) voor de ruimere omgeving van het complex Drongen. Voorliggend plan is hier het resultaat van. In de paragrafen hieronder gaan we voor de volledigheid dieper in op beide stopgezette planprocessen.

1.1.1 GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen

Aan de basis van de startnota voor dit GRUP lag de vaststelling dat het bestaande op- en afrittencomplex van de autosnelweg E40 (A10) met de N466 te Drongen-Baarle niet meer voldoet aan de huidige normen, en dit zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit, van verkeersveiligheid als van de normen op vlak van knooptypologie.

Op de E40 ter hoogte van het complex Drongen werden in de afgelopen jaren verschillende ongevallen geregistreerd. Registratie betekent dat het ongeval als ernstig genoeg werd ervaren door betrokkenen om hulpdiensten/politie te vorderen. Concreet werden er in de periode 2015-2016-2017 in het geoloket 22 ongevallen geregistreerd op de E40 in het plangebied. In de richting van Oostende doen de meeste ongevallen zich voor tussen de uitrit en ca. 1 km voor de uitrit. Het aantal ongevallen richting Brussel is groter ter hoogte van het complex met een piek in 2016. Doorheen de periode is er voornamelijk een duidelijke toename waarneembaar in het aantal verkeersongevallen tussen de uitrit en tot 2 kilometer voor de uitrit.

Hoofdzakelijk betreft het ongevallen met louter stoffelijke schade, maar in 2015 werd er eveneens een ongeval geregistreerd met een dodelijk slachtoffer. Dit ongeval was een botsing tussen een trekker met aanhangwagen en een gewone personenauto. De persoon in de personenwagen overleed. Dit ongeval is gesitueerd op de E40 nabij de oprit komende van Baarle richting Brussel. Daarnaast kunnen ook volgende elementen afgeleid worden:

- In de onmiddellijke nabijheid van het complex zijn 4 ongelukken met zwaargewonden geregistreerd.

- 7 maal is in de ongevalfiche genoteerd dat er file was (4 maal in de avondspits, 1 maal in ochtendspits en 2 maal op andere momenten).

Daarnaast zijn er ook ongevallen geregistreerd in de onmiddellijk omgeving van de E40, zoals de op- en afrit.

Voor de periode 2019 zijn er geen gegevens opgenomen in het geoloket. De databank van de politie toont in ieder geval geen daling van het aantal ongevallen op de E40 in het plangebied: er werd een pv opgemaakt voor 22 ongevallen in 2019. Daarbij waren 5 ongevallen met gewonden, allen in de richting van Oostende. Ook de ongevallen met stoffelijke schade bevinden zich voornamelijk in de rijrichting Oostende. Slechts 5 van de 22 ongevallen deden zich voor richting Brussel.

De wachttijden tijdens de spitsmomenten lopen op, zowel aan de afritten van E40 als op de N466 in beide rijrichtingen. De afrit E40 richting Brussel is van de 7de in 2014/2015 naar de 2de plaats in 2016/2017 van de meest filegevoelige afrit van de studie van het Vlaams Verkeerscentrum (TOP 80 meest filegevoelige afritten 2016-2017). De afrit E40 richting Oostende is van plaats 30 in 2014/2015 naar plaats 37 in 2016/2017 van de 80. Deze wachtrijen leiden tot terugslag op de snelweg met gevaarlijke situaties tot gevolg. Het complex Drongen voldoet niet langer aan de huidige normen noch op vlak van veiligheid, noch op vlak van een vlotte doorstroming.

Dit heeft in de ruimere omgeving effecten die gaan van sluipverkeer tot ongevallen. De doortocht van verkeer door de kern van Baarle zorgt voor files, onveilige situaties en bekommernissen in verband met overlast, milieu-impact en leefbaarheid. De huidige inrichting van de snelweg strookt niet met de hedendaagse inzichten inzake veiligheid. De toegang tot het regionale bedrijventerrein Drongen I gebeurt nu via wegen die ook door lokaal verkeer en zwakke weggebruikers worden gebruikt. De fiets- en voetgangersvoorzieningen in de buurt van het complex zijn dringend aan verbetering toe, als ze al bestaan. De bruggen over en in de snelweg zijn einde levensduur (allemaal gebouwd in de jaren 50 van de vorige eeuw) en dienen dringend vervangen te worden. Ze staan allang op een Lijst van Prioritaire Kunstwerken.

Overeenkomstig de visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet de kans op files op het hoofdwegennet vermeden worden. Om deze doelstelling te bereiken dient het verouderde op- en afrittencomplex op een andere manier ingericht te worden. AWV streeft er naar om op de aansluitingscomplexen van deze toegangswegen tot Gent de kans op filevorming op het hoofdwegensysteem tot een minimum te herleiden door de doorstroming/verkeersafwikkeling te verbeteren, en zo mede de kans op kop-/staartbotsingen te minimaliseren.

De hierboven geschetste aanleiding is nog steeds actueel en vormt de aanleiding voor voorliggend planproces.

1.1.2 GRUP Booiebos

De bedrijven Carrosserie Matthys NV, FUNICO NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV palen aan een ingesloten agrarisch gebied, dat begrensd wordt door de lintbebouwing van de Noordhoutstraat / Moerstraat en het bedrijventerrein Drongen I.

Een buffer op het bedrijventerrein zelf tussen de bedrijven en het ingesloten agrarisch gebied ontbreekt grotendeels. Het agrarisch gebied tussen het bedrijventerrein en de woningen van de Noordhoutstraat fungeert op vandaag als het ware als buffer: de afstand tussen de woningen en

Carrosserie Matthys NV bedraagt ca. 80 meter, tussen de woningen en de bedrijven aan Booiebos ca. 350 meter en tussen het perceel van Willemen Infra NV en de woning van de paardenfokkerij LVP Stables ca. 190 meter.

De vier bedrijven met uitbreidingsbehoeften verkregen op 17/07/2019 een voorwaardelijk planologisch attest. Als voorwaarden werden onder meer opgenomen:

- Intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik: na intensief overleg tussen de vier bedrijven hebben zij de uitbreiding beperkt van initieel 10 ha tot 7 ha;
- Verplichte aanrijroute voor de bedrijven via Baarleveldestraat voor vrachtwagens: om de ontsluiting van het hele bedrijventerrein te optimaliseren omvat het deelgebied een zone ten noorden van de E40 i.f.v. het realiseren van betere mobiliteitsoplossing richting Baarleveldestraat;
- Stapelen en inbreiding voor het parkeren: zowel Nuscience Belgium als Carrosserie Matthys voorzien parkeren op het dak;
- Het voorzien van een 15 meter brede groenbuffer, waarin waterlopen en grachten niet inbegrepen zijn;
- Het beperken van verharding, hergebruik van hemelwater en voorzien van een voldoende buffer- en infiltratiecapaciteit voor hemelwater: via het intensief overleg tussen de 4 bedrijven is een gemeenschappelijk watersysteem ontworpen;
- Maatregelen voorzien voor het verplaatsen van waterlopen en grachten en inrichten van een gezamenlijke gracht rond de bedrijfsterreinen die de waterbeheerfunctie voldoende garandeert;
- Het voorzien van 5 m brede stroken voor beheer van waterlopen die niet ten koste gaan van de vereiste groenbuffers;
- Beperken van het stedelijk hitte-eiland-effect door verhardingen te beperken, de aanleg van opgaand groen, het voorzien van waterpartijen en de aanleg van lichtgekleurde daken en verharde oppervlakten;
- Maatregelen voor het beperken van geluidshinder en geurhinder;
- Het principe van ruimteneutraliteit wordt meegenomen als uitgangspunt in het te voeren planproces (zie deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek);
- De compensatie voor het verlies van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied wordt meegenomen in het geïntegreerde planproces (zie deelgebieden Afsnee Zuid en Bassebeek).

Het planologisch attest voor deze vier bedrijven heeft de aandacht gevestigd op de toestand van het huidig bedrijventerrein. Hier lijken immers nog wat kansen te liggen naar optimalisatie.

Een interne herstructurering van het bedrijventerrein kan een hertekening van de grenzen van dit terrein tot gevolg hebben. Bovendien moet de ontsluiting zo georganiseerd worden dat, los van de in onderzoek zijnde oplossing voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex van de E40 te Drongen, het bedrijventerrein kan blijven functioneren. Met voorliggend initiatief wordt met andere woorden ruimer gekeken dan enkel de uitbreidingsvraag van de bedrijven die in het kader van het planologisch attest werd behandeld.

Naast het bedrijventerrein worden nog twee deelgebieden opgenomen die, conform de voorwaarden van het planologisch attest, instaan voor de compensatie van het herbestemmen van landbouw naar bedrijvigheid en infrastructuur ter hoogte van deelgebied Drongen I: de zone voor openbaar nut: onderzoekcentrum voor tuinbouw uit het BPA Afsnee Zuid en het woon(uitbreidings)gebied Bassebeek.

De vier bedrijven hebben in de loop van oktober 2019 omgevingsvergunningen verkregen voor de korte termijnbehoeften die in het planologisch attest werden opgenomen.

Bovenstaande vormde de aanleiding voor de opmaak van een startnota voor het GRUP Booiebos. Onder meer uit inspraak over deze startnota bleek dat de verkeersafwikkeling en ontsluiting gekoppeld is aan het complex Drongen. Er wordt in voorliggend planinitiatief gezocht naar een optimale ontsluiting van het bedrijventerrein gekoppeld aan het complex Drongen. Het bedrijventerrein zelf vormt geen onderdeel van voorliggend plan. Hiervoor zal een afzonderlijk gewestelijk RUP worden opgemaakt.

1.2 Voorafgaand onderzoek

Sinds 2010 zijn in verschillende studies verschillende alternatieven onderzocht om de verkeerssituatie ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40 met de N466 (Deinsesteenweg – Baarledorpstraat) te Baarle te optimaliseren. Daarbij werden verschillende actoren betrokken, waaronder o.a. het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Omgeving, de stad Gent, de gemeente Nevele (nu Stad Deinze), enz. De Alternatievennota, opgemaakt in het kader van het plan-MER in 2018 (zie verder), bevat een overzicht van alle onderzochte alternatieven.

De eerste onderzoeken werden gerapporteerd in **de nota (complex E40 – Drongen - 2011)**. Deze nota belicht de knelpunten, formuleert de doelstellingen en stelt een aantal alternatieven voor. De alternatieven bestaan uit bouwstenen die een oplossing bieden voor het afrittencomplex van de snelweg, de doortocht in Baarle en de ontsluiting van het bedrijventerrein. Deze werden vervolgens na overleg met de verschillende actoren verder geëvalueerd in **een trechteringsnota (2013)**.

In het **ontwerpend onderzoek (2014)** werd vervolgens nagegaan of de alternatieven verkeerskundig kunnen functioneren. Er werden ook een aantal bijkomende alternatieven toegevoegd die aangebracht werden door de betrokken actoren en op overleg met bewoners. Dit resulteerde in een aantal alternatieven die opgenomen werden in **de kennisgeving van het plan-MER Heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 te Drongen (2016)**.

Deze kennisgeving werd voorgelegd aan het publiek. Bij deze consultatie werden nieuwe alternatieven voorgesteld. Deze werden verder uitgewerkt. Er werd nagegaan of ze al dan niet voldeden aan de doelstellingen, en bijgevolg als redelijke alternatieven beschouwd konden worden in het kader van het plan-MER. Dit werd gerapporteerd in **de alternatievennota (2018)**, een bijlage van plan MER Heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 te Drongen.

De startnota van het GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen bouwde verder op deze alternatievennota en het gevoerde milieuonderzoek (het Plan MER werd goedgekeurd op 31 oktober 2019 - PLMER-0240-GK). Op basis van de toenmalige resultaten werden de plandoelstellingen verder verfijnd en uitgewerkt. De alternatievennota werd dan ook verder aangevuld en werd als Bijlage 1: Alternatievennota toegevoegd.

1.3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

In onderstaande paragrafen wordt eerst ingegaan op verschillende beleidsplannen en onderzoeken vanuit mobiliteitsoogpunt (en dit voor de verschillende bestuursniveaus) en vervolgens op de verschillende ruimtelijke beleidsplannen (voor de verschillende bestuursniveaus).

1.3.1 Ruimtelijk

1.3.1.1 *Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal uitvoering geven aan de principes die zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het ruimtelijk beleidskader op Vlaams niveau. Zowel het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als de bindende bepalingen bevatten inhoudelijke elementen die relevant zijn voor de opmaak van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het RSV zijn de volgende selecties relevant voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen:

De E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden is geselecteerd als hoofdweg, die per definitie het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau als functie heeft. De N466 wordt ten noorden van de E40 (vanaf de aansluiting van het complex Drongen tot aan de R40 Rooigemlaan) geselecteerd als primaire weg type II die het verzamelen op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft.

In het RSV wordt de N466 als 1 van de 3 invalssassen gezien vanaf de E40 naar de R4 rond Gent. De overige assen zijn de Pegoudlaan ter hoogte van Flanders Expo (The Loop) die geselecteerd is als primaire weg type I (i.e. het verbinden op Vlaams niveau als hoofdfunctie en verzamelen op Vlaams niveau als aanvullende functie) en de B403 in Merelbeke, die eveneens een primaire weg type I is.

Gent is in het RSV geselecteerd als grootstedelijk gebied. Deinze is geselecteerd als kleinstedelijk gebied. De grootstedelijke gebieden werden tevens geselecteerd als economisch knooppunt. Zoals in het RSV omschreven zijn de economische activiteiten in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verwerven voor met andere functies.

Het richtinggevend gedeelte

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

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende:

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

Specifiek voor de weginfrastructuur wordt in het RSV geopteerd voor de optimalisatie van het bestaande wegennet. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Door op een aantal wegen prioriteit te

verlenen aan de bereikbaarheid, ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

- De hoofdfunctie van een hoofdweg is verbinden op internationaal niveau, bijkomend heeft een hoofdweg een verbindende functie op Vlaams niveau. Een hoofdweg moet ingericht worden als een autosnelweg conform de Europese normen.
- Primaire wegen hebben ofwel vooral een verbindingsfunctie op Vlaams niveau (primaire weg I), ofwel vooral een verzamelfunctie op Vlaams niveau (primaire weg II).
- Hoofdfunctie voor secundaire wegen is om op lokaal en bovenlokaal niveau te verbinden of te verzamelen. Een aanvullende functie is toegang geven.
- De hoofdfunctie van lokale wegen is om toegang te geven.

In het RSV staan ontwikkelingsperspectieven voor de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen. De algemene principes inzake de vormgeving en de uitrusting van de verschillende categorieën van wegen kunnen voor wat betreft bestaande wegen niet opgevat worden als bindende norm, en moeten steeds geëvalueerd worden vanuit de bestaande historisch gegroeide structuur van de omgeving waarin deze weg gelegen is.

Voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven van de hoofdwegen en de primaire wegen II van belang.

Bij aanleg en inrichting van hoofdwegen staan volgende principes voorop:

- De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn en de kans op files voor het langere afstandsverkeer dient kleiner dan 5 % te zijn. Die hoofdwegen, welke tevens zijn aangewezen als hoofdtransportas, mogen een filekans hebben voor het vrachtverkeer van maximaal 2 %.
- Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km.
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerde weggebruikers.
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langsheen de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid opgelegd. Er wordt buiten de stedelijke gebieden en kernen in het buitengebied een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid opgelegd van 100 m (van langsgracht of berm), waarbij deze breedte zo strikt mogelijk moet worden nageleefd. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd met het oog op de bundeling van infrastructuren.
- Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen.
- Om hun functie goed te kunnen uitvoeren, wordt er een maximale omrijfactor van 1,3 op de achterlandverbindingen en 1,4 op de overige verbindingen aangehouden.
- Een secundaire weg en/of lokale weg wordt niet rechtstreeks op het hoofdwegennet aangesloten. Schakelpunten functioneren steeds tussen opeenvolgende niveaus.
- De afwikkelingskwaliteit moet kwalitatief beter zijn voor het hoofdwegennet dan voor de primaire wegen.

Inrichting van primaire wegen II voldoen aan volgende principes:

- Regulering van het verkeer op alle "kruispunten" : voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde.

- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten).
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30 m vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd.
- In vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - Omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallel rijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer.
 - Slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk bij de bestaande kern aansluiten zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

Het bedrijventerreinen van Drongen en de vier betrokken bedrijven bevinden zich buiten de afbakeningslijn van het grootstedelijke gebied Gent en buiten de afbakening van het kleinstedelijk gebied Deinze in het buitengebied. In het RSV is opgenomen dat 'bedrijven met hoge toegevoegde waarde, een aanzienlijke tewerkstelling, internationale uitstraling en imago, in gemeenten buiten de economische knooppunten deel uitmaken van de Vlaamse economische structuur. De ontwikkeling van deze bedrijven wordt gegarandeerd'.

Aangezien de vier bedrijven zone-eigen zijn (gelegen binnen een bedrijventerrein), maar buiten het bestaande bedrijventerrein willen uitbreiden gelden volgens het RSV volgende principes:

- Een maximale verweving van economische activiteiten met de activiteiten (bebouwd of onbebouwd) in haar omgeving wordt nagestreefd. Hierbij vormt een goed nabuurschap het uitgangspunt.

De omgeving kenmerkt zich door bedrijvigheid, wonen, infrastructuur (autosnelweg E40) en landbouw. Deze functies zullen blijven voortbestaan, de oppervlakte aan economische activiteiten zal toenemen. Elk van de vier bedrijven hanteert evenwel het principe dat de activiteiten met de hoogste dynamiek (effectieve productie/werkplaatsen) aan zijde Booiebos/Industriepark Drongen blijven plaatsvinden en de activiteiten met een eerder beperkte dynamiek (opslag) op de uitbreidingszone zullen voorzien worden. De dynamiek vermindert dus naar de woonomgeving toe. Carrosserie Matthys is het bedrijf dat het dichtst nadert tot de aanpalende woonomgeving. Dit bedrijf voorziet dan ook op zijn terrein een bufferberm van 300 meter lengte met een breedte van 15 meter. Bovendien blijft daarenboven tussen het plangebied en de lintbebouwing aan de Noordhoutstraat een weiland behouden met een diepte van ongeveer 87 meter. Verder zullen de bedrijven rekening houden met de maatregelen en randvoorwaarden, opgenomen in de plan-MER, dit bovenop de algemene sectorale Vlaamse-voorwaarden die uiteraard steeds moeten nageleefd worden. Ook het bedrijf Willemen Infra zal op zijn terrein een 15 meter brede groenbuffer voorzien naar de woonomgeving toe. Het bedrijventerrein is gelegen aan de E40. De studie voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex E40 te Drongen is vergevorderd. Bedoeling is om het bedrijventerrein veiliger en vlotter aan te sluiten op de E40. Ook deze verwevenheid is van belang voor deze aanvraag. De bedrijven blijven dus maximaal verwerven met de omgeving, die reeds een verscheidenheid aan functies vertoont.

- De bestaande locatie wordt uitputtend aangewend.

De bedrijven hebben nood aan de gevraagde uitbreidingen, en de behoeften kunnen wegens plaatsgebrek onmogelijk op de huidige terreinen kunnen gerealiseerd worden. Elk van de vier bedrijven heeft zelfs al bijkomende ruimte moeten gaan aanwenden (huur/aankoop/gebruik van andere vestiging) om het plaatstekort op te vangen. De bestaande locatie wordt dan ook

uitputtend aangewend. Daarenboven zal ook de uitbreidingszone uitputtend aangewend worden om de behoeften op te vangen, evenwel rekening houdend met het goed nabuurschap. Optimaal en intensief ruimtegebruik blijft wel een aandachtspunt bij de verdere inrichting van het gebied.

- De ruimtelijke implicatie bij een herlokalisatie wordt afgewogen tegenover de ruimtelijke implicaties van een ontwikkeling op bestaande locatie.

De bedrijven zijn op deze locatie onder andere gegroeid omwille van hun goede ligging nabij het hoofdwegenet (aan de E40, maar ook op geringe afstand met de verkeerswisselaar E40/E17). Er is dus een vlotte verbinding mogelijk met Gent, Antwerpen (en Nederland), Brussel, Brugge en Kortrijk (en Frankrijk). Daarom hebben de bedrijven steeds gekozen om op huidige terreinen te bouwen, verbouwen en herbouwen. Er moet dus rekening gehouden worden met de grote financiële (nog niet afgeschreven) inspanningen die de bedrijven de laatste jaren geleverd hebben op de huidige bedrijfssites. Een volledige herlokalisatie is dan ook voor geen enkel bedrijf aan de orde. En uiteraard staat bedrijfsefficiëntie voorop. De bedrijven zijn in hun omgeving dusdanig verankerd dat een herlokalisatie niet opweegt, zowel wat het financieel als ruimtelijk standpunt betreft, t.o.v. een bewuste bestemming op huidige locatie.

- De ruimtelijke draagkracht van de omgeving mag niet worden overschreden.

Dit principe gaat hand in hand met het goed nabuurschap. Indien de ruimtelijke draagkracht van de omgeving overschreden wordt, zal er ook geen goed nabuurschap kunnen gewaarborgd worden. Samengevat zal de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet worden overschreden aangezien:

- De dynamiek van de activiteit afgebouwd wordt naar de woonomgeving toe.
 - Er een 15 meter brede groenbuffer voorzien wordt, onder de vorm van een 3 meter hoge te beplanten bufferberm.
 - Tussen de woonpercelen en de bedrijfspercelen nog een weiland behouden blijft, waardoor de bufferende afstand vergroot wordt.
 - De maatregelen en randvoorwaarden voortvloeiend uit de plan-MER geïmplementeerd worden.
 - De bedrijven ook steeds de algemene en sectorale Vlaamse-voorwaarden moeten naleven.
 - Het bedrijventerrein vlotter en veiliger wordt ontsloten naar het hogere wegennet.
- Er wordt ten aanzien van de ontwikkeling van de economische activiteit van een maximale beleidszekerheid en beleidscontinuïteit nagestreefd zowel in ruimte als in tijd.

Middels het planologisch attest en het daaruit volgende GRUP krijgen de bedrijven rechtszekerheid over het behoud en de gewenste uitbreidingszone uitputtend aangewend worden, waarbij nieuwe gebouwen en verhoudingen zorgvuldig zullen voorzien worden. Daarbij zullen de best beschikbare technieken (zonder het meebrengen van buitensporige kosten) aangewend worden (BATNEEC-principe). Voor de bedrijven Willemen Infra en Carrosserie Matthys brengt de aanleg van de 15m brede groenbufferberm en het verleggen van de afwateringsgrachten ook een kost met zich mee. Beleidszekerheid- en continuïteit wordt dus zeker nagestreefd. Het aanleggen van de bufferberm moet aanzien worden als een definitieve grens van het bedrijventerrein.

1.3.1.2 Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos (AGNAS)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dat het Vlaams Gewest de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur afbakt in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, om zo bijkomende ruimte voor grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, agrarisch gebied bestemd voor de beroepslandbouw, bosgebied of bosuitbreidingsgebied en natuurverwevingsgebied te verankeren. Het afbakenen van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een specifieke taak voor het Vlaams Gewest. Via gemeentelijke of provinciale ruimtelijke structuur- en

uitvoeringsplannen kunnen gemeenten en provincies de invulling op het terrein echter verder aanvullen.

De regio rond het complex Drongen wordt ingedeeld in de buitengebiedregio 'Leiestreek' en meer specifiek in de deelruimte Noordelijke Leievallei. Het agrarisch gebied in en rond gebied Drongen I is herbevestigd als agrarisch gebied, behalve het agrarisch gebied ter hoogte van Industriepark-Drongen, Kloosterstraat en Noordhoutstraat ten zuiden van de brug over de E40.

1.3.1.3 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De Vlaamse Regering formuleert in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen voor de komende decennia, maar heeft geen juridisch bindend statuut.

1.3.1.4 Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024

In het Vlaamse Regeerakkoord is opgenomen dat de Vlaamse Regering werk zal maken van een ruimtelijke omslag en onderschrijft de principes en doelstellingen van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

“Door het ruimtegebruik in het verleden en de demografische groei staat de open ruimte in Vlaanderen onder druk. Anderzijds is onze ruimte ook divers en biedt dit mogelijkheden. We vrijwaren maximaal de open ruimte. We maken werk van een bouwshift, (geen “betonstop”), waarbij we in elke gemeente kansen creëren op goed gelegen plaatsen waar het aangenaam wonen en werken is. We realiseren slimme groei voor wonen, leven en werken door kwalitatieve verdichtingen van het bestaand ruimtebeslag. Kernversterking realiseren we op locaties volgens de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Bij elke ontwikkeling of groei zijn er garanties voor een gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgeving. Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal. Onder meer de vervoerregio's worden hierbij betrokken.

Verdichting en inzetten op stadsontwikkeling betekent niet dat enkel binnen de Vlaamse ruit of de steden mogelijkheden kunnen benut worden. Ook onze landelijke kernen moeten we versterken en zo verdere versnippering tegengaan.

Tegelijkertijd versterken en vrijwaren we onze robuuste open ruimte waar voldoende plaats is voor natuur, landbouw, ontspanning en ruimte om klimaatwijzigingen op te vangen.

Door kwalitatieve, innovatieve verdichtingen, multifunctioneel ruimtegebruik, hergebruik van gebouwen, tijdelijk ruimtegebruik en opwaardering van onderbenutte terreinen verhogen we het ruimtelijk rendement en remmen we het bijkomend ruimtebeslag af. Tevens maken we werk van ontharding en ontsnippering.”

“Vandaag is het RSV en de RSV-ruimtebalans nog van kracht. Met de goedgekeurde strategische visie als basis maken we een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen die het toekomstig ruimtelijk beleid vorm geeft. (...) We operationaliseren de strategische doelstelling van de strategische visie “Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare” via de beleidskaders. Hierbij hebben we oog voor de verschillende vormen van ruimtebeslag en zorgen we voor een differentiatie.”

1.3.1.5 Vlaams energie en klimaatplan

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 definitief goed. Voor de sector LULUCF (Land Use, Land Use Change and Forestry) werd er een no-debit rule vastgelegd. Dat wil zeggen dat de bestaande koolstofvoorraden in het begin van de

periode op zijn minst behouden moeten zijn aan het einde van de periode. Dit geldt niet voor elke landgebruikscategorie, maar wel voor de koolstofvoorraden in hun geheel. Hiervoor worden omzettingen van landgebruik die leiden tot koolstofopslag, zoals bebossing, (spontane) verbossing, vernatting, omzetting van akkerland naar (extensief) grasland, natuurinrichting en de vermindering van (verhard) ruimtebeslag, gestimuleerd.

Hiervoor worden binnen de LULUCF-sector de volgende belangrijke beleidslijnen en maatregelen opgenomen:

- Bouwshift, vrijwaren open ruimte en aanleg groenblauwe infrastructuur;
- 10.000 ha extra bos tegen 2030;
- Klimaat, biodiversiteit en waterbeheer sturend bij inrichting en beheer van waterrijke gebieden;
- Investeren in extra natuur in functie van Europese natuur- en klimaatdoelen (+20.000 ha extra natuur onder natuurbeheer tegen 2024);
- Meer koolstofopslag in landbouwgronden.

1.3.1.6 Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) is op 10/12/2003 door de provincieraad vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS Oost-Vlaanderen in werking gesteld. In 2012 volgde een partiële herziening met accenten op wonen en bedrijvigheid.

Het PRS richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en focust zich op de problemen van provinciaal belang.

In het PRS wordt gewerkt met 5 deelstructuren. Eén van de deelstructuren is de verkeers- en vervoersstructuur.

Het plangebied ligt aan de rand van de deelruimte 'Oost-Vlaams kerngebied'. In dit gebied zijn de grootstedelijke functies gefragmenteerd aanwezig naast herkenbare historische verdichtingspunten, met daartussen nieuwe woonontwikkelingen, landbouwgronden en groengebieden. De samenhang is voornamelijk functioneel veeleer dan morfologisch, waarbij centrale functies op verschillende schaalniveaus werken en sterk versnipperd overkomen.

Drongen en Nevele werden geselecteerd als hoofddorp en Baarle, Landegem en Vosselare als woonkernen. De E40 is als autosnelweg een belangrijke internationale route, en samen met de spoorweg onderdeel van de infrastructuurbundel Oostende Gent.

Het PRS Oost Vlaanderen identificeert het bedrijventerrein 'Industriepark Drongen I' als onderdeel van het economisch kerngebied van Gent binnen de ruimtelijk economische structuur van de provincie.

Bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het PRS wordt de wegencategorie "secundaire wegen" vastgelegd. De lijst bevat geen wegen die relevant zijn voor het ruimtelijk uitvoeringsplan. De N466 ten zuiden van het complex Drongen is dus niet geselecteerd als een secundaire weg.

Provinciaal beleidskader Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50'

De Provincie werkt momenteel aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Het nieuw Beleidsplan Ruimte en de bijbehorende beleidskaders moeten het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervangen. De procedure is momenteel lopende.

De strategische visie gaat uit van enkele 'centrale waarden' die vervolgens vertaald zijn in 4 ruimtelijke principes als toetsende elementen voor de ruimtelijke ontwikkeling:

- Principe 1: Nabijheid en bereikbaarheid
- Principe 2: Meervoudig en intensief ruimtegebruik
- Principe 3: Ecosysteemdiensten versterken
- Principe 4: Maatschappelijke betaalbaarheid.

Elk beleidskader omvat een aantal pakketten die in de uitwerking van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte verder vorm zullen krijgen.

Het beleidskader 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte' omvat volgende 3 pakketten :

- Ecosysteemdiensten bepalen de mogelijkheden van onze maatschappelijke activiteiten
- Uitbouwen en versterken van een robuuste en veerkrachtige, fijnmazige dooradering
- Vrijwaren van voldoende ruimte voor duurzame en klimaatbestendige voedselproductie

Het beleidskader 'Transitie naar een aangename (be)leefomgeving' omvat volgende 3 pakketten :

- Inzetten op kernversterking
- Voorzieningen op de juiste plek verzekeren / garanderen
- Zorgen voor evenwicht tussen de kernen

Het beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving' omvat volgende 4 pakketten:

- Welzijn en welvaart creëren door ruimte te maken voor circulariteit
- Een circulaire bebouwde ruimte creëren – aanpasbaar, multifunctioneel of tijdelijk
- Niet-bebouwde ruimte optimaal inzetten om de materialen die we verbruiken te produceren
- Inpassen van een circulair systeem op meerdere schaalniveaus door circulaire gebiedsontwikkeling

Doorheen de 3 beleidskaders wordt uitwerking gegeven aan 3 transversale thema's :

- Watersysteem: Transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
- Energiesysteem: Transitie naar een zelfvoorzienend energiesysteem
- Mobiliteitssysteem: Transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

1.3.2 Mobiliteit

1.3.2.1 Europese verordening trans-Europees vervoersnetwerk

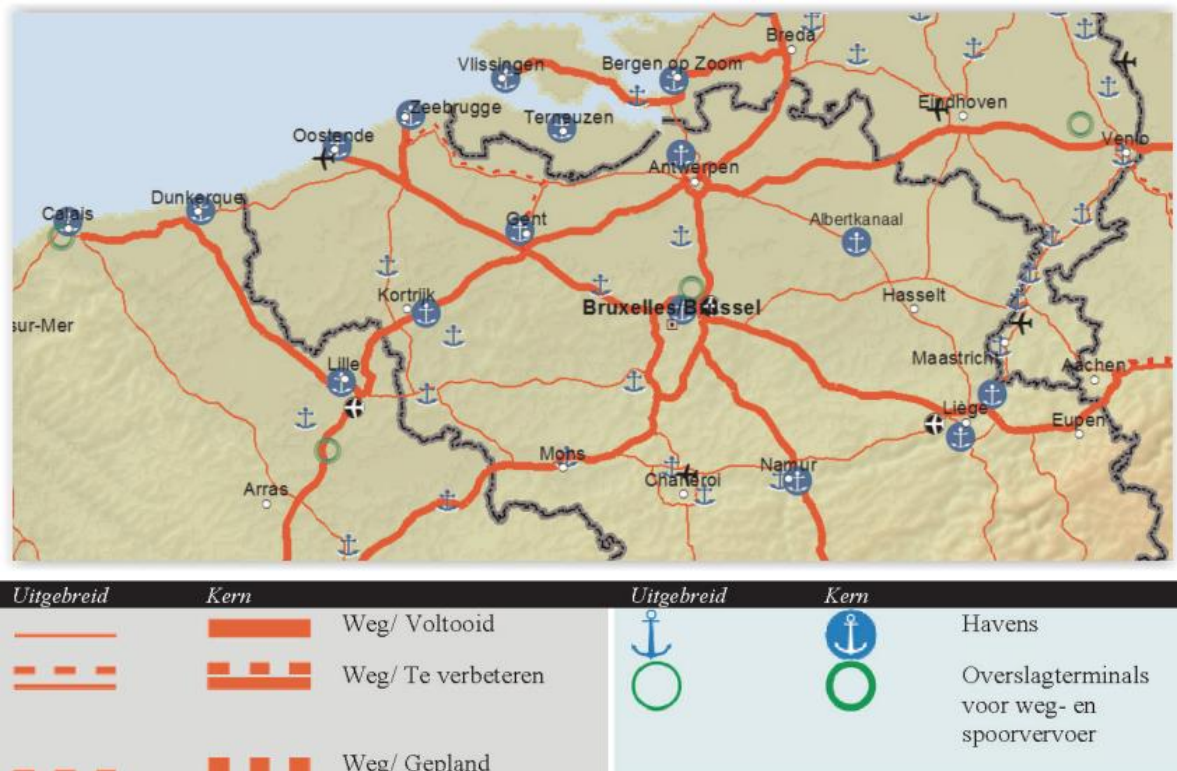
De Europese verordening Nr. 1315/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU bepaalt welke netwerken van Europees belang zijn.

Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) beschrijft zowel de spoorweginfrastructuur, de binnenvaartinfrastructuur, de weginfrastructuur, de zeevaartinfrastructuur en de luchtinfrastructuur. Het Europees vervoersnetwerk is opgebouwd uit twee lagen; namelijk een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.

Het kernnetwerk is een verfijning van het uitgebreide netwerk. Dit netwerk selecteert infrastructuur met het grootste strategische belang.

De E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden is geselecteerd als kernnetwerk. Het kernnetwerk draagt er in het bijzonder toe bij dat de groeiende mobiliteit wordt opgevangen en hoge veiligheidsnormen in acht worden genomen, en dat een vervoerssysteem met een geringe CO₂-uitstoot tot stand komt.



Figuur 1-1

In de verordening staan 9 algemene prioriteiten voor alle vervoersnetwerken. In het hoofdstuk voor weginfrastructuur worden volgende specifieke prioriteiten vermeld:

- De verbetering en bevordering van de verkeersveiligheid;
- Het gebruik van intelligente vervoerssystemen, in het bijzonder systemen voor multimodale informatie en multimodaal verkeersbeheer en geïntegreerde communicatie- en betalingssystemen;
- De invoering van nieuwe technologieën en innovatie ter bevordering van vervoer met een lage CO₂-uitstoot;
- Het voorzien in adequate parkeergelegenheid voor het commerciële vervoer met een adequaat veiligheids- en beveiligingsniveau;
- De beperking van verkeerscongestie op bestaande wegen.

In de verordening worden volgende inrichtingsvereisten voor een autosnelweg opgesomd:

- Is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen tot aanliggende percelen;
- Is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op een andere wijze (behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden);
- Kruist geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers;
- Is aangeduid als autosnelweg met behulp van speciale verkeersborden als autosnelweg.

1.3.2.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen past binnen het toekomstproject Vlaanderen in Actie. Vlaanderen wil tegen 2020 uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Daarvoor zijn op heel wat maatschappelijke vlakken maatregelen nodig, en mobiliteit is daar één van.

Vlaanderen in Actie streeft naar een mobiliteit die zich richt op welvaartscreatie, inclusie en duurzaamheid. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft die doelstellingen concreet vorm.

Het strategisch kader werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering in het najaar van 2013, onmiddellijk gevolgd door de organisatie van het openbaar onderzoek en diverse adviesvragen. Sindsdien wordt verder gewerkt aan de uitwerking van een definitief mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het document werden enerzijds strategische en anderzijds operationele doelstellingen geformuleerd. De *strategische doelstellingen* zijn:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven om zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijk vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

De *operationele doelstellingen* zijn:

- Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (vermindering storingsgevoeligheid, verbeterde samenhang van de modale netwerken, verbeterde (multimodale) dienstverlening);
- Gebruikskwaliteit van de modale netwerken verhogen (verlaagd veiligheidsrisico, verbeterd vervoersaanbod verhoogde netwerkqualiteit);
- Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (gewijzigde vervoerswijzekeuze, verhoogde vervoersefficiëntie, veilig en milieuvriendelijk rijgedrag en routekeuze);
- Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (verhogen milieukwaliteit van de netwerken, verbeterde milieu- en energieprestaties van voertuigen, hernieuwbare/alternatieve brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen).

Tenslotte worden voor al deze doelstellingen een aantal kritische succesfactoren gedefinieerd. Men onderscheidt hier de maatschappelijke waarden en normen, de mobiliteitsbehoefte, de innovaties en duurzame technologieën, de beschikbare financiële middelen, de beleidsafstemming tussen de verschillende niveaus, het maatschappelijk draagvlak en het beschikbare menselijk kapitaal.

Tenslotte werden een aantal concrete actielijnen gedefinieerd, gegroepeerd in 4 actiedomeinen.

Actiedomein 1:

- (Verkeers-)veilig en milieuvriendelijk inrichten en beheren;
- Leesbaarheid en vergevingsgezindheid infrastructuur verbeteren;
- Intelligentie modale netwerken verhogen en verkeersstromen dynamisch beheren;
- Performante regelgeving en handhaving ervan;
- Vergroenen van infrastructuurwerken, verhogen belevingswaarde;
- Sociale veiligheid van de modale netwerken verzekeren.

Actiedomein 2:

- Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken;
- Fijnmazigheid van de netwerken verhogen;

- Collectieve systemen versterken;
- Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuur wegwerken;
- Functioneren netwerken optimaliseren;
- Performantie knooppunten verhogen.

Actiedomein 3:

- Verbeterde dienstverlening en sterke uitstraling;
- Multimodale informatie en diensten aanbieden;
- Risicobeheersing en snelle interventie bij storingen en calamiteiten;
- Toegankelijkheid van vervoersaanbod en openbaar vervoer domein verbeteren;
- Comfortniveau verhogen;
- Onderhoudstoestand modale netwerken op peil houden.

Actiedomein 4:

- Mental shift en attitudewijziging;
- Intrinsieke motivatie verhogen;
- Kennis, inzicht en vaardigheden verbeteren;
- Faciliteren en aansturen van gewenst gedrag;
- Verbeteren milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie van voer- en vaartuigenpark;
- Vervuiler en gebruiker laten betalen.

Het mobiliteitsplan omvat nog geen concrete projecten. De actielijnen omvatten evenwel verschillende concrete doelstellingen waarmee binnen voorliggend GRUP rekening gehouden moet worden. Vooral de actielijnen onder actiedomeinen 1 en 2 zijn hier van belang, onder andere:

- (Verkeers)veilig en milieuvriendelijk inrichten en beheren;
- Leesbaarheid en vergevingsgezindheid infrastructuur verbeteren;
- Vergroenen van infrastructuurwerken, verhogen belevingswaarde;
- Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuur wegwerken;
- Functioneren netwerken optimaliseren;
- Performantie knooppunten verhogen.

Bij het uitwerken van de doelstellingen en het ontwerp van complex Drogen zal rekening gehouden moeten worden met de principes die in het mobiliteitsplan worden vastgelegd. Belangrijk hierbij zijn onder andere:

- Beperken aantal verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden;
- Beperken bijkomende ruimte-inname voor transportnetwerken;
- Verminderen storingsgevoeligheid;
- Inbedding in het landschap op ecologisch verantwoorde wijze.

1.3.2.3 Wegencategorisering

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen.

Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

In het ontwerp van verzameldecreet van 6 maart 2020 wordt deze nieuwe wegcategorysering verder vorm gegeven. De bestaande wegcategorysering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal worden vervangen door de nieuwe.

Alle huidige wegcategoryeën verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categoryeën die worden onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen:

- het hoofdwegennet
 - Europese hoofdwegen
 - Vlaamse hoofdwegen
- het dragende netwerk
 - regionale wegen
 - interlokale wegen
- het lokale wegennet
 - lokale ontsluitingswegen
 - lokale erftoegangswegen

In de nieuwe wegcategorysering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gewerkt met een netwerk van rasters voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer.

Vrijdag 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering de ontwerpselectie van het hoofdwegennet goed.

- Hierin is de “E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden” geselecteerd als een Europese hoofdweg. De E40 is hierdoor drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.
- De N466 is niet opgenomen bij de ontwerpselectie van het hoofdwegennet.

De vervoerregioraden zullen volgens het “Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid” een voorstel formuleren over de selectie van het dragend wegennet. Dit dragend wegennet bestaat uit:

- Regionale wegen, die verbindingen vormen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- Interlokale wegen, die verbindingen vormen tussen niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

In de vervoerregio Gent is het proces nog lopende om een voorstel van dragend wegennet te formuleren en om advies op de ontwerpselectie van het hoofdwegennet te geven.

De toekomstige wegcategorysering van de N466 is hierdoor nog niet vastgelegd.

1.3.2.4 Regionaal mobiliteitsplan Gent

De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 is een visietekst over waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Ze bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. Volgens het decreet basismobiliteit is Vlaanderen bevoegd voor het kernnet openbaar vervoer (OV), het hoofdwegennet, de fietssnelwegen, de Vlaamse spoorstrategie, het transport over water en de pijpleidingen. Vlaanderen is tevens bevoegd voor de knooppunten die horen bij dit netwerk.

De gemeenten van hun kant zijn bevoegd voor lokale wegen, lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, het netwerk trage wegen en het parkeerbeleid. Zij zijn tevens bevoegd voor de Mobipunten.

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de VVR. Dat neemt niet weg dat het voor een gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via een planmatige aanpak. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een lokaal mobiliteitsplan opmaken dat zowel operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op intergemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Voor zover er geen conflicten met de hogere mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio en dat voor alle vervoersmodi. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent is een proces in drie fasen. Dit is momenteel in opmaak.

1.3.2.5 Mobiliteitsplan Gent

Het mobiliteitsplan van de stad Gent kreeg een gunstig advies op de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 20/7/2015. Dit is de voorloper van de huidige Projectstuurgroep (PSG). Dit gemeentelijke beleidsplan is relevant voor dit plangebied op verschillende punten, in het bijzonder:

- Binnen de visie wordt gestreefd naar het “versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer”, waarbij doorgedreven investeringen en een voelbare kwaliteitssprong in de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, hun aandeel in de model split sterk vergroten.
- De krachtlijn “Gent versterkt haar fietsinfrastructuur” beoogt, via nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken, de focus te verruimen tot een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.
 - De ambitie is om verder te gaan dan de bestaande fietsersstromen te gaan faciliteren, maar om het fietsen als een primair, concurrentieel stadsregionaal vervoerssysteem en daarvoor de juiste randvoorwaarden te gaan creëren: Verkeersveilige fietsroutes: in de mate van het mogelijke worden zo veel mogelijk fietsroutes conflictvrij aangelegd los van het gemotoriseerde verkeer.
 - De belangrijkste bestemmingen voor fietsers moeten via deze routes bereikbaar zijn, waaronder de verschillende deelenkernen en woonwijken
 - De fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn: ze moeten de kortst mogelijke afstand aanbieden aan de fietser (vooral uitgedrukt in snelheid en reistijd).
 - De omgeving van fietsroutes moet voldoende aantrekkelijk zijn: hierbij spelen oriëntatie, leesbaarheid, groenaanleg en aangepaste verlichting een grote rol

- Comforteisen moeten veel aandacht krijgen
- Wegencategorisering

Aanvullend op de wegencategorisering in de regio Gent die opgemaakt is in het RSV en het PRS, werd hierin het volgende bepaald:

- Lokale I: Gaverlandstraat – Baarledorpstraat (tussen Deinsteenweg en gemeentegrens);
- Lokale weg IIa: Halewijnstationstraat – Luchterenstraat - Gavergrachtstraat (tussen N466 en gemeentegrens).
- Snelheidsregimes:

Nauw samenhangende met de vooropgestelde wegencategorisering en met de afbakening van verblijfsgebieden, werden er ook gewenste snelheidsregimes bepaald.

- Vrachtroutenetwerk

Er wordt voortgebouwd op de principes en de methodiek van het Vrachtroutenetwerk op Vlaams niveau, met een doorvertaling naar de Gentse realiteiten. Hierbij werd een visie op de gewenste routing van vrachtverkeer opgemaakt op korte en lange termijn.

In het kader van het aspect zwaar vervoer zijn volgende (relevante) doelstellingen van belang:

- Verhogen verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid;
- Opvangen van het vrachtverkeer in relatie met de haven, de huidige en toekomstige bedrijvzones op de hoofdstructuur, om de tussenliggende gebieden en de kernstad niet te belasten.

Voor het vastleggen van deze routes zijn volgende visie en randvoorwaarden opgesteld. De meeste relevante voor dit plan zijn:

- Doorgaand vrachtverkeer (transitverkeer) dient gebruik te maken van het hoofdvrachtroutenetwerk;
- Voor de geselecteerde vrachtroutes is veiligheid voor de overige modi een cruciaal aandachtspunt (veilige fietspaden, oversteekvoorzieningen...).

De routes die binnen dit plangebied gedefinieerd zijn, zijn:

- N466 (tussen E40 en R4) – Hoofdvrachtroute;
- E40 – Hoofdvrachtroute.

1.3.2.6 Het strategisch netplan voor de dienstzones langs de autosnelwegen

Het strategisch netplan voor dienstzones langs de autosnelwegen is goedgekeurd in 2018 en heeft als doel om een nieuw streefbeeld te creëren op niveau van het netplan (onder andere analyse van de verschillende types dienstzones en lokalisatie van deze types langs het snelwegennetwerk), alsook op niveau van de dienstzones (wat mag men verwachten van een bepaald type dienstzone). Hiervoor heeft men de autosnelwegen in Vlaanderen opgedeeld in 8 corridors waarbij de onderlinge samenhang tussen de verschillende dienstzones op basis van vijf basisprincipes (basisuitrusting, gebruikerstypes, capaciteit, tussenafstanden en aangeboden diensten) werd bepaald.

De dienstzones te Drongen zijn op de corridor van E40 gelegen.

Op de E40 liggen de dienstzones met ongelijke tussenafstanden van elkaar: Jabbeke-Drongen en Wetteren-Groot Bijgaarden zijn lange trajecten (30 à 40km), terwijl Hoegaarden-Walshoutem en Westkerke- Jabbeke slechts 10 km bedragen.

Omdat de dienstzones te Drongen in een waardevol landschap zijn gelegen (omliggend het VEN-gebied 'De Vallei van de Benedenleie' en het beschermd landschap 'de Leiemeersen'), zijn deze dienstzones van het type D. Dit betekent dat dit een site is met beperkte voorzieningen (rusten, sanitair, parkeren, picknickvoorzieningen, tanken, shop, eten & drinken). Gelet op de bewaakte

vrachtwagenparking te Wetteren, zullen de parkings te Drogen zowel voor wagens als voor vrachtwagens beperkt worden tot het kort parkeren. De omgeving leent zich tot een waardevolle landschappelijke (her)inrichting die prioriteit geeft aan de rustfunctie voor de reizigers per personenwagen of autobus.

1.3.3 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau

1.3.3.1 GRS of BRG

Ruimte voor Gent - Structuurvisie 2030 (2018) bouwt verder op de beleidslijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) uit 2003 en omvat de ambities voor het ruimtelijk beleid van de stad tot 2030 én daarna. Het document biedt een leidraad voor de ruimtelijke keuzen in het betrokken gebied, en dit in functie van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030) mét doorkijk naar een klimaatneutrale stad tegen 2050.

Met het beleidsdocument wil de stad Gent een antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op vlak van participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie. Het samenspel van deze uitdagingen vinden we trouwens ook in onderhavig projectgebied terug. De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is gericht op de hoofddoelstelling van een leefbare stad en een warme samenleving. Elk ruimtelijk project vertrekt vanuit de basisgedachte dat het moet bijdragen aan de leefkwaliteit en een warme samenleving. De ruimtelijke eigenheid, de functionaliteit en de beeldkwaliteit van de Gentse ruimte (landschappen, stedelijke structuren, open en publieke ruimten en gebouwen) zijn belangrijke criteria bij elke ruimtelijke ontwikkeling. Behoedzame stadsontwikkeling respecteert de gelaagdheid en plek en het collectief geheugen, het ondersteunt de sociale dimensie van het wonen en leven in de stad en het vangt duurzame groei op binnen zijn contour (ruimteneutraal).

Verweving en diversiteit staan hierbij centraal, naast een selectieve maar hoogwaardige bereikbaarheid.

Vanuit deze visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling formuleert Ruimte voor Gent zes evenwaardige ruimtelijke concepten:

- Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad;
- Groen-blauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad;
- Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid;
- We verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en water en groen;
- We verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte;
- We zetten in op sturende energienetwerken op maat en schaal van de plek.

De gewenste ruimtelijke hoofdstructuur bundelt zowel de zes ruimtelijke concepten als de ruimtelijke netwerken en accentueert de samenhang ervan. Voor die samenhang zijn enkele grote ruimtelijke structuren in het Gentse bepalend.

Drogen ligt niet in het grootstedelijke gebied waardoor het buitengebiedbeleid van toepassing blijft. De open ruimtiefuncties zoals natuur, land- en tuinbouw, recreatie en lokale nederzettingenpatronen worden er maximaal gerespecteerd en op een laagdynamische en evenwichtige wijze ontwikkeld. De verstedelijking, versnippering in linten, gehuchten en verspreide bebouwing wordt tegengegaan.

Drogen en Baarle zijn aangeduid als wijkknooppunten, waar voorzieningen gebundeld worden en een kleinschaliger verdichting en verweving mogelijk is. De woonuitbreidingsgebieden Baarledorp en Noordhout worden beperkt aangesneden.

Elders in het weefsel in het buitengebied gaan we maximaal uit van vrijwaring van het open landschap. We vernieuwen enkel met een lage dynamiek in het bestaande weefsel, maar breiden niet uit.

De **E40** heeft een verdeelfunctie op grensoverschrijdend, grootstedelijk niveau. Bovenlokale voorzieningen en economische activiteitenplekken takken aan op de grootstedelijke ring R4, de E40 en de E17. Ruimte voor Gent stelt dat de hoofdwegeninfrastructuur, waartoe de E40 behoort, om optimalisatie vraagt. Het internationale verkeer vlot laten verlopen zonder daarbij de stedelijke ruimte aan te tasten en te doorsnijden, moet hiervoor een uitgangspunt vormen. Vanuit de algemene ambities en doelstellingen binnen Ruimte voor Gent is het immers ondenkbaar woonwijken en woonkernen, waaronder Baarle, nog langer te laten kreunen onder de lasten van het internationale verkeer. Ruimte voor Gent wil voor alle hoofdwegen die doorheen woonkernen snijden, onderzoeken hoe de leefbaarheid van die woongebieden kan verhogen. Dit vraagt enerzijds maatregelen op korte termijn (bijvoorbeeld geluids- en groenschermen, snelheidsverlaging en het nog meer inzetten op alternatieve bereikbaarheid). Daarnaast wil Ruimte voor Gent ook de alternatieve oplossingen onderzoeken die op langere termijn moeten gerealiseerd worden. Ruimte voor Gent eist wel de enorme ruimte die deze internationale infrastructuur inneemt terug om de stedelijke ruimte te herstellen. Maar hoe dat precies moet gebeuren, daarvoor is bijkomend onderzoek nodig.

De E40- brug over de Leie is aangeduid als een locatie voor te behouden doorzichten op het openruimtelandschap.

De Drongensesteenweg is geselecteerd als één van de 3 primaire invalswegen als verbinding tussen de grootstedelijke ring R4 en de stadsboulevard R40. Hoewel deze invalswegen een belangrijke taak van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op zich nemen, vereisen ze door hun stedelijk karakter ook een sterke ruimtelijke expressie. Deze assen verdienen allemaal een sterke lineaire vergroening, waardoor ze ook landschappelijke groene assen worden richting R40.

Door de ligging aan de E40 is het regionaal bedrijventerrein Drongen I aangeduid als een economische zone met (overwegend) monofunctionaliteit. De economische zones worden gebufferd tegenover kwetsbare functies en ze zijn goed ontsluitbaar voor vrachtverkeer vanaf het hoger wegennet.



Figuur 1-3: gewenste ruimtelijke structuur – structuurvisie 2030 Gent,)

1.3.3.2 Casestudie Verdichtingsstrategie 'Drongen I' (Stad Gent)

Deze studie werd uitgevoerd van midden januari 2018 tot midden maart 2018 en onderzoekt de verdichtings- en verwevingsmogelijkheden om zo het ruimtelijk rendement binnen het bedrijventerrein te verhogen. Het onderzoek biedt inspirerende voorbeelden uit binnen- en buitenland die voordelen van een hoger ruimtelijk rendement verbeelden. Naast voorbeelden reikt het werkstuk tools aan om bij het verlenen van omgevingsvergunningen ruimtelijk rendement te evalueren of aan te sporen. Verder worden er kansen en aanbevelingen geformuleerd die handvaten biedt om verder in het proces principes vast te leggen in beleidsdocumenten en zo actiever de ruimtelijke ontwikkelingen op het terrein te kunnen sturen.

De casestudie wil kansen benutten door te optimaliseren aan de hand van:

- Ruimtelijke principes:
 - o "Ieder gebouw kan worden ingezet voor het stapelen van functies, waarbij de draagstructuur en de positie ten opzichte van het woonweefsel maatgevend zijn";

- "Kleine, individuele parkeerplaatsen kunnen geclusterd worden in grotere, collectieve parkeervlakken of in parkeergebouwen";
 - "Bestaande clusters van individuele buitenopslag kunnen gedeeld en gecompacteerd worden door in te zetten op het stapelen van goederen";
 - "Nieuwbouw volgens de geldende brandpreventienormen kan gesloten bebouwing mogelijk maken, waarbij de bedrijven manoeuvreerruimte delen";
 - "Nieuwe en bestaande fietsinfrastructuur kan de drager worden van allerlei collectieve voorzieningen gericht op werknemers";
 - "Collectieve, functionele groene ruimte gericht op de waterstructuur en het creëren van een groenbuffer vormt een alternatief voor kleine snippers groen".
- Niveaus voor verdichting en verweving:
- Gebouwniveau;
 - Perceelsniveau;
 - Siteniveau.

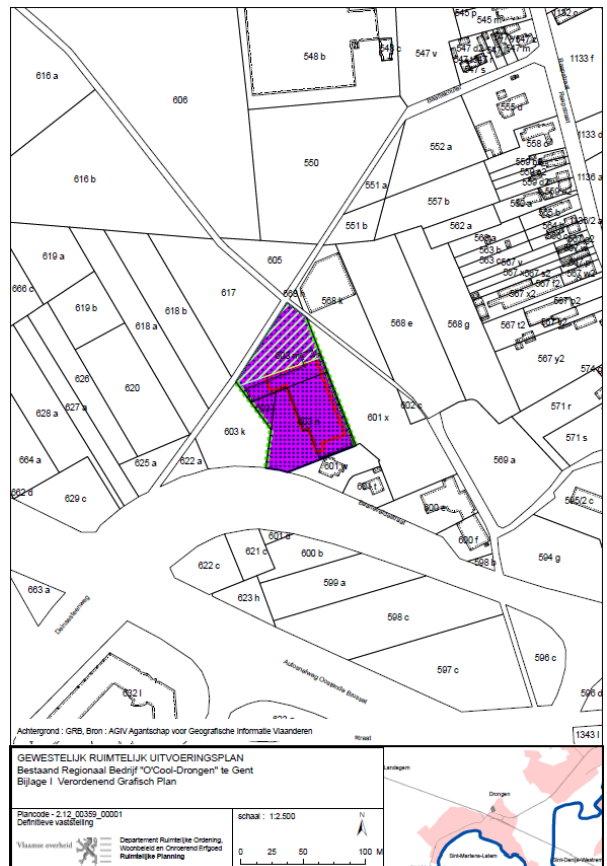
1.3.4 Relevante bestemmingsplannen en RUP's

Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen en RUP's is terug te vinden in de tabel juridische toestand.

Hieronder wordt kort ingegaan op bestemmingsplannen die in de omgeving liggen of interfereren met voorliggend planinitiatief.

1.3.4.1 GRUP Bestaand regionaal bedrijventerrein O'Cool-Drongen te Gent'

Dit GRUP werd op 07/12/2012 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. In dit GRUP is de bestemming voorzien van de bestaande bedrijfsite van O'Cool op een schaal die aanvaardbaar is in een landschappelijk en visueel open gebied. De bedrijfslocatie situeert zich in het begin van de Baarleveldestraat, een straat die noordelijk evenwijdig loopt met de hoofdweg E 40-A10 en aansluit vlak bij het op- en afrittencomplex (afrit nr. 13) van Drongen. De bedrijfslocatie is gelegen na het kruispunt met de Deinsteenweg (Baarlebrug), in de driehoek gevormd door de Baarleveldestraat, en de onverharde landbouwwegen Baarlekouten en Vierlindendreef. Hierbij werd eveneens een gebiedsgerichte landschappelijke inpassing opgelegd. De aanleiding voor dit GRUP was de afgifte van een gedeeltelijk positief planologisch attest in 2009.



1.3.4.2 RUP Groen

Het RUP Groen is van kracht sinds 6 december 2021 en beschermt 370 hectare bestaande groengebieden en maakt de ontwikkeling van 113 hectare nieuwe natuur- en bosgebieden mogelijk.

Het plangebied bestaat uit 101 ruimtelijk van elkaar gescheiden deelgebieden, die verspreid zijn over het volledige grondgebied van de stad.

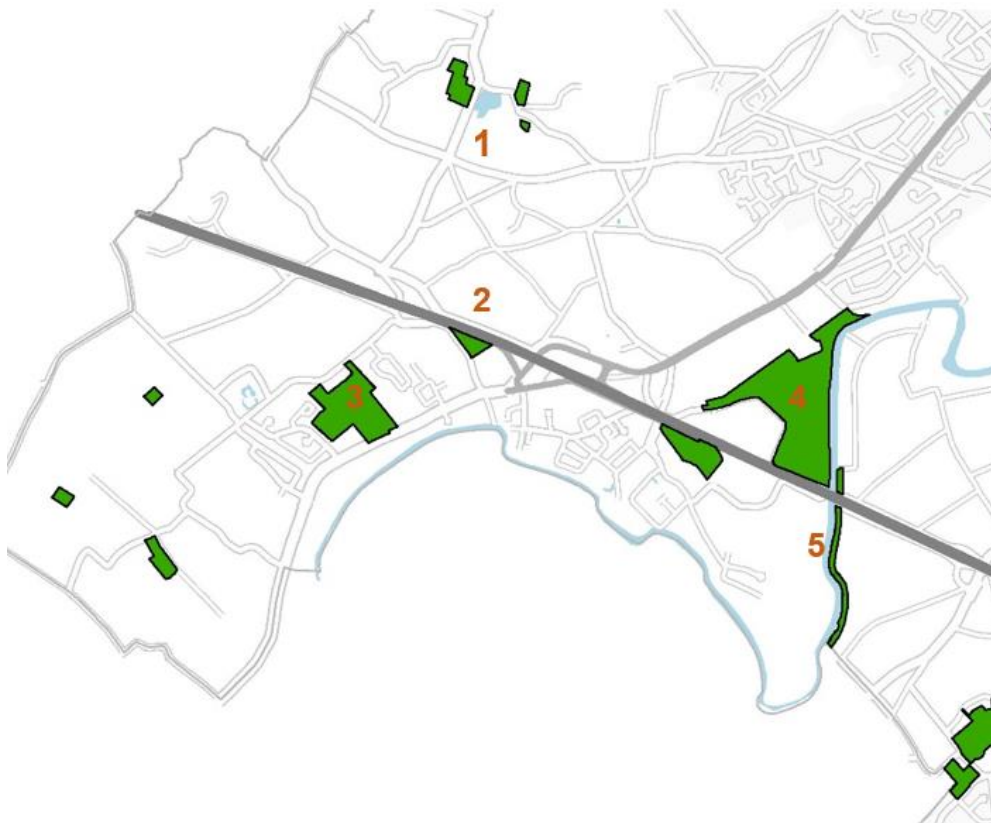
Volgende deelgebieden van dit RUP Groen liggen binnen de ruimere omgeving van het complex E40-N466:

1. Deelgebied Drongen – Halewijn
2. Deelgebied Drongen – Kloosterstraat
3. Deelgebied Drongen – woonuitbreidingsgebied Noordhout
4. Deelgebied Drongen – Keuzemeersen
5. Deelgebied Sint-Denijs-Westrem – Leieoever

Deelgebied Drongen – Halewijn:

Het deelgebied Halewijn bestaat uit drie afzonderlijke kleinschalige bosjes en een grasland in Drongen. Halewijn is gesitueerd ter hoogte van het kruispunt van de Halewijnstationstraat en de spoorweg Brugge – Gent. De drie onderdelen situeren zich langs de Halewijnstationstraat en de Halewijnstraat. Het meest westelijke bos is het grootste en bestaat uit een naaldbos. Het centrale bosje ligt op de hoek van de Halewijnstraat en Kraaiaard (een trage weg). Het meest oostelijke bosje is zeer kleinschalig en bevindt zich ten zuiden van de Halewijnstraat.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemming agrarisch gebied om naar een zone voor bos en een zone voor natuur.



Deelgebied Drongen – Kloosterstraat:

Het deelgebied Kloosterstraat is gelegen in Baarle-Drongen. Het deelgebied is gesitueerd ten zuiden van de snelweg E40 en ten noorden van de Kloosterstraat. Het plangebied bestaat uit twee onbebouwde percelen ten noorden van Baarledorp. Het betreft een versnipperd stuk open ruimte grenzend aan de snelweg in het noorden en een cluster van gemeenschapsvoorzieningen ten oosten en ten zuiden.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemming woongebied om naar een zone voor bos.

Deelgebied Drongen – woonuitbreidingsgebied Noordhout:

Het woonuitbreidingsgebied Noordhout is gelegen in Drongen-Baarle, ten zuiden van de snelweg E40. Het woonuitbreidingsgebied situeert zich tussen N466 (Gaverlandstraat), de Noordhoutstraat en de verkavelingen Schepenstraat en Baarleboslaan.

Het betreft een open ruimte binnen het bebouwd weefsel gevormd door lintbebouwing en 20ste eeuwse verkavelingen. Het woonuitbreidingsgebied is volledig in agrarisch gebruik, met uitzondering van 1 geïsoleerd woonperceel aan de zuidwestzijde en een reeks tuinuitbreidingen van de woningen langs de Schepenstraat, aan de noordoostzijde van het woonuitbreidingsgebied. De percelen die niet in agrarisch gebruik zijn, worden niet opgenomen in de contour van het RUP deelgebied.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen woonuitbreidingsgebied en woongebied om naar een zone voor landbouw.

Deelgebied Drongen - Keuzemeersen:

Het deelgebied Keuzemeersen is gelegen in Drongen, ter hoogte van de 'kruising' tussen de Leie en de E40. Het gebied wordt doorsneden door de snelweg, waardoor het uit 2 delen bestaat. De bestaande dienstzone aansluitend bij de E40 en een woonperceel op de steilrand van de Leievallei worden uit de contour van het thematisch RUP Groen, deelgebied ten noorden van de E40, gehouden. Het deelgebied stemt morfologisch gezien overeen met de Keuzemeersen, grenzend aan de Leie, inclusief de steilrand op de overgang naar de Keuzekouter en de beboste rand rond de dienstzone E40.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen agrarisch gebied en dienstverleningsgebied om naar zone voor natuur (ten noorden van de E40) en zone voor bos. (ten zuiden van de E40).

Deelgebied Sint-Denijs-Westrem – Leieoever:

Het deelgebied Leieoever is gelegen tussen de Leie en de Afsneekouter in Afsnee. De strook heeft een breedte van 30 m en is onderdeel van een aantal percelen in landbouwgebruik. In het zuiden is deze strook onderdeel van een villatuin. Het betreft een nieuw te ontwikkelen groengebied met ruimte voor natuurontwikkeling, omwille van de ligging in de Leievallei en rechtstreeks grenzend aan de Leie.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen woonpark (ten noorden van de E40) en landschappelijk waardevol agrarisch gebied (ten zuiden van de E40) en de bestemmingen van het BPA "Afsnee-Zuid", nl. zone voor privaat park (ten noorden van de E40) en zone voor landschappelijk waardevol agrarisch gebied (ten zuiden van de E40) om naar een zone voor natuur.

2 Plandoelstellingen en planvoornemen

De plandoelstellingen en het planvoornemen betreffen de ruimtelijke herinrichting van het complex E40 Drogen. Dit bevat naast het complex zelf ook de ontsluiting van het nabijgelegen bedrijventerrein Drogen I.

In dit hoofdstuk 2 lichten we eerst de doelstellingen van het plan toe in §2.1. Hoofdstuk §2.2 beschrijft het planvoornemen. Vervolgens behandelt §2.3 de alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's. §2.4 tenslotte gaat in op de reikwijdte en detailleringsgraad van het plan.

Kaderstellende elementen

De bestaande ruimtelijke structuur van de omgeving van het complex Drogen bestaat uit verschillende elementen die elk een verschillende invloed kunnen hebben op het voorgenomen plan. Deze vormen het kader waarbinnen het voorgenomen plan zich situeert.

Naast de plannings- en juridische context worden voor het GRUP 'herinrichting complex E40 Drogen) volgende elementen in het bijzonder als kaderstellend beschouwd:

- De Leievallei met een belangrijke waterbergende functies en bestaande natuur, landschappelijke en landbouwwaarden.
- De dienstzone. Hoewel op lange termijn niet kan uitgesloten worden dat de dienstzone langs de E40 verdwijnt of wordt verplaatst, wordt in kader van dit planproces rekening gehouden met het behoud van de dienstzone op de huidige locatie. Er wordt met voorliggend planproces wel over gewaakt dat mogelijke toekomstige ontwikkelingen bij het eventueel verdwijnen of herlokaliseren van de dienstzone (bv het ontharden van deze zone) niet worden gehypothekeerd.

Daarnaast kan er tijdens het doorlopen van het geïntegreerd planningsproces, blijken dat binnen het plangebied ook andere bestemmingswijzigingen nodig en/of wenselijk zijn, onder meer als gevolg van onder meer milderende maatregelen, aanbevelingen, enz. , Deze zullen eveneens in voorliggend plan mee worden opgenomen.

2.1 Doelstelling

2.1.1 Algemene doelstelling

Het planningsproces voor het GRUP "Herinrichting Complex E40 Drogen" vertrekt vanuit de hoofddoelstelling om uitvoering te geven aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ("RSV"). Deze doelstelling wordt hierna nader omschreven.

In het RSV wordt de E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden geselecteerd als hoofdweg, die per definitie het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau als functie heeft. De N466 wordt ten noorden van de E40 (vanaf de aansluiting van het complex Drogen tot aan de R40 Rooigemlaan) geselecteerd als primaire weg II die het verzamelen op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staat in het RSV o.a. het volgende principe voorop: "Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt er gestreefd naar het scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. "

Op die manier wordt er vanuit het RSV een dubbele ruimtelijke doelstelling geformuleerd: zowel naar **het functioneren van de hoofdweg op zich (herbouwen van het complex)** als naar de manier waarop een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex **ruimtelijk en naar functioneren wordt ingepast in zijn omgeving (conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering)**.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en het verminderen van geluidsoverlast, klimaatadaptatie, en logistieke en energie-efficiëntie. Het Vlaams ruimtelijk beleid streeft ook naar een afremming van het bijkomend ruimtebeslag en een vermindering van de verhardingsgraad. Bij de inrichting zullen de principes van zuinig en compact ruimtegebruik, beperking van de verhardingsgraad en ruimtelijke kwaliteit maximaal worden meegenomen.

Bijkomend aan deze doelstellingen wordt vast gesteld dat het herbouwen van het complex Drongen fungeert als katalysator en hefboom kan dienen voor de **realisatie van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur**. Dit gebeurt door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergiën worden wederzijdse doelstellingen versterkt. Het gaat hier onder meer over het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen en clusters, het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare gebieden en het afremmen van bijkomend ruimtebeslag.

Deze 3 doelstellingen, waar verder in de startnota dieper wordt op ingegaan, vertrekken in elk geval steeds vanuit een optimale ruimtelijke inpassing telkens vanuit een eigen insteek, nl. vanuit het complex, vanuit de functioneren met het onderliggend wegennet en vanuit de impact op de omgeving.

Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding voorop. Een overheid dient immers altijd rekening te houden met de maatschappelijke kosten-batenverhouding van plannen en projecten.

Voor de milieubeoordeling daarentegen, worden economische aspecten niet meegenomen. Het plan, dat gelinkt is met de concrete realisatie van een project en dus eventuele (inrichtings)alternatieven, moet zowel aan de plandoelstellingen als aan deze algemene overkoepelende doelstelling voldoen.

2.1.2 Specifieke doelstellingen

Het plan “Herinrichting Complex E40 Drongen” heeft de onderstaande plandoelstellingen vooropgesteld. Voor de verschillende alternatieven en varianten die zullen worden geselecteerd en waarvoor de effectenbeoordelingen zullen worden gemaakt, zullen moeten voldoen aan deze doelstellingen.

Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.

Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.

Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.

Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

Hieronder wordt achtereenvolgens op de 3 plandoelstellingen verder ingegaan.

2.1.2.1 Toelichting bij de plandoelstellingen

Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is, en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.

Het Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ook naar een beperking van het ruimtebeslag en zuinig ruimtegebruik. Dit kan ook voor grotere infrastructuurprojecten op verschillende manieren worden gerealiseerd. Dit betekent dat er niet zomaar wordt uitgegaan van 'een' herinrichting van het bestaande complex Drongen op exact dezelfde plaats, maar wel van een vanuit principes van een zuinig ruimtegebruik compact ontwerp van dit complex.

De huidige problematiek van het complex Drongen wordt voor een groot deel veroorzaakt door een slechte afstemming tussen de vormgeving en de functie van de wegenis. Dit leidt in de omgeving tot onveilige verkeerssituaties met menging van verschillende types weggebruikers en onaangepast rijgedrag. De beperkte leesbaarheid van de bovenlokale infrastructuur werkt bovendien fouten bij de bestuurders in de hand, met impact op zowel routekeuze (sluipverkeer) als verkeersveiligheid.

Het voorliggend plan heeft dan ook als doelstelling om hiervoor een oplossing aan te reiken die voldoet aan de inrichtingsprincipes zoals die zijn gedefinieerd op Vlaams niveau. Het goed functioneren van het op- en afrittencomplex E40- N466 te Baarle Drongen wordt bepaald door volgende elementen:

- Voldoende doorstroming garanderen op de verschillende wegtypes;
- Een leesbaar en verkeersveilig systeem conform de gehanteerde richtlijnen, vademecums,...;
- Een robuust systeem dat bestand is tegen veranderende verkeersstromen.

Bovenstaande principes gelden bovendien voor de verschillende verkeersmodi. Het complex dient eenduidig te zijn voor elk type weggebruiker en dient op een maximaal verkeersveilige manier georganiseerd te worden. We streven er naar om ook de oversteekbaarheid van de E40 voor fietsers te verbeteren.

Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingsfunctie primeert op het hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming van het doorgaand verkeer en de verkeersveiligheid. Op- en afritten, die te dicht op elkaar liggen, veroorzaken gevaarlijke weefbewegingen en die zorgen dan weer voor files en ongevallen. Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km.

In de onmiddellijke omgeving van het Complex Drongen langs de E40 willen we de barrièrewerking van de E40 reduceren.

Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en

afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.

Om de leefbaarheid in de omliggende steden en gemeenten te verhogen, is het belangrijk om het sluipverkeer uit de stads- en dorpskernen te halen én te houden. Hiervoor is het van belang om een duidelijke hiërarchie in het bovenlokaal (en lokaal) wegennet te implementeren.

Een gereorganiseerd verkeersysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle zal zo ontworpen worden dat deze hiërarchie wordt gerespecteerd en uitgevoerd. Voor wat betreft de E40 betekent dit onder meer een storingsvrije afwikkeling van zowel het doorgaande verkeer als het op- en afrittenverkeer.

Ook zal worden voorzien in een optimalisatie van de ontsluiting van het bedrijventerrein Drogen I. Een ontsluiting van dit regionaal bedrijventerrein kan worden gerealiseerd op de primaire weg II (N466) en het complex Drogen, waarbij conflicten met bewoning tot een minimum beperkt worden en de afstand tussen het complex Drogen en de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zo kort mogelijk wordt gehouden. Het bedrijfsverkeer wordt hierbij geweerd van het lokale wegennet van de dorpskern en de woonclusters van Baarle.

Wat betreft het lokale wegennet worden zowel de Stad Gent als de Vlaamse overheid, elk voor de desbetreffende wegen, geacht actie te ondernemen om de hiërarchie aldaar duidelijk te maken.

Door het ontbreken van valabele alternatieven maakt het gemotoriseerde verkeer voor het transport van goederen en personenvervoer van en naar de bedrijventerreinen vaak gebruik van wegen die eveneens een belangrijke functie vervullen voor lokaal verkeer en soms als woonerf zijn ingericht. Deze situatie leidt zowel tot efficiëntieverlies voor het bedrijfsverkeer als tot een belangrijke negatieve impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van deze wegen.

Ruimtelijk inpassen betreft niet enkel het landschappelijk inpassen, maar ook het functioneel inpassen. Dit betekent dat niet enkel de meest zichtbare functionele verbindingen op en naast de infrastructuur moeten aangepast worden. Ook functionele inpassingen zoals het afstemmen van afwatering, overbruggen van niveauverschillen, geluidsbuffering, perceelontsluitingen en afsluitingen... maken hier deel van uit.

Bij de landschappelijke inpassing betreft dit zowel de inpassing in de hardere, bebouwde omgeving, als de landschappelijke inpassing in de open ruimte. Daarbij vormt het landschappelijke inpassen van deze infrastructuur in het specifieke landschap van de Leiestreek met zijn verschillende aspecten een specifiek aandachtspunt.

Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van 2 nevendoelestellingen:

- Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

Het wegverkeer en de weginfrastructuur hebben een belangrijke impact op de leefbaarheid van zowel de bebouwde als de open ruimte.

Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.

Het verkeer heeft een directe impact op het geluidsklimaat en de luchtkwaliteit, en de infrastructuur veroorzaakt visuele hinder en creëert nieuwe fysieke barrières in de omgeving. De mogelijkheden tot een ruimtelijk kwalitatieve inrichting worden vaak beperkt door de verkeersintensiteiten en de hiervoor noodzakelijke infrastructuur en de dominantie van het gemotoriseerd verkeer in het wegbeeld. De interferentie van het (doorgaand en/of zwaar) gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer op het onderliggend wegennet zorgt bovendien voor een groot aantal conflicten. Het aandeel zwaar verkeer zorgt voor een verhoogd risico op ernstige gevolgen indien deze conflicten resulteren in een ongeval. Het plan dient hieraan dus een oplossing te bieden.

We focussen ons op verschillende aspecten van omgevings- en leefkwaliteit door verder onderzoek naar impact op landschap (zowel de bebouwde als de open ruimte), geluidsimpact, luchtvervuiling, gezondheidsaspecten, biodiversiteit, water, enz. Uit het onderzoek moet blijken hoe we kunnen omgaan met deze aspecten door bijvoorbeeld aandacht te besteden aan de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur in de omgeving; zo kan bijvoorbeeld de globale geluidsoverlast in de omgeving van het complex Drongen aangepakt worden door vb. te werken met geluidsschermen en/of -bermen, wat de leefbaarheid in de regio zal verbeteren. Deze verschillende aspecten moeten een plaats krijgen in voorliggend planningsproces.

Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen en gebieden.

Er wordt in voorliggend plan gestreefd naar het beperken van bijkomend ruimtebeslag. Dit betekent dat een minimaal bijkomend ruimtebeslag van het nieuwe complex wordt vooropgesteld.

Bijkomende verkeersinfrastructuur zal onvermijdelijk samengaan met de bijkomende inname van 'zachte' bestemmingen ten opzichte van de huidige weginfrastructuur (inclusief aanhorigheden). Dit bijkomend ruimtebeslag wordt in voorliggend plan maximaal beperkt door het streven naar een compact complex en het maximaal voorzien bij komende ontharding binnen het complex Drongen zelf. We zoeken waar mogelijk naar meerwaarden voor bos, natuur, landschap, landbouw, water aansluitend op de visie voor de buitengebiedregio Leiestreek. Concreet wordt hierbij in eerste instantie gefocust op de gebieden die in het operationeel uitvoeringsprogramma naar voor werden geschoven. Dit betekent zoeken naar het versterken van de natuurwaarden en waterbergingsfunctie in de ruimere Leievallei.

Het plangebied wordt in deze fase van het planproces (startnota) bewust voldoende ruim genomen om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied.

Algemeen wordt vooropgesteld dat ruimtelijk kwetsbare bestemmingen en gebieden maximaal moeten worden gevrijwaard. Ten oosten van de kern van Baarle bevinden zich de Leievallei en Keuzemeersen, een zone met bestemming Natuurgebied op het gewestplan. Deze zone maakt tevens deel uit van het netwerk van VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk 6) en komt voor op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten als prioritair gebied (zone 2). Ook ten noorden van de E40 komen waardevolle percelen voor, die echter momenteel geen groene bestemming hebben. Er wordt gestreefd naar een maximale ruimtelijke en landschappelijke integratie van het complex en bijhorende aansluitingen. Daarbij wordt er gefocust op een afweging tussen twee elementen. Enerzijds dient er te worden gestreefd naar het zoveel mogelijk wegnemen van de huidige

barrièrewerking van het complex. Anderzijds dienen de aanwezige fysieke kenmerken behouden te blijven en de ecologische en landschappelijke potenties zoveel mogelijk kansen te krijgen. Een hoogwaardige landschappelijke integratie slaagt erin om de impact van de weginfrastructuur op de Leievallei te beperken.

Ook zijn in de omgeving van het plangebied deelgebieden van het goedgekeurde RUP Groen van de stad Gent aanwezig. In dit gemeentelijk RUP worden nieuwe groene bestemmingen voorzien. Voorliggend planinitiatief mag de ontwikkeling van deze gebieden niet hypothekeren.

2.2 Planvoornemen

Kaart 4 Voorgenomen plan (Bijlage 4)

De hierboven beschreven plandoelstellingen laten toe om de link te maken naar de mogelijke **planvoornemens**, met name het type van bestemmingswijzigingen en/of overdrukken die relevant zijn om de betreffende plandoelstelling te halen, en vervolgens met de **mogelijke fysieke planingrepen en planinstrumenten** die kunnen toegepast worden onder de betreffende bestemmingen.

Het GRUP “Herinrichting Complex E40 Drongen” zal de bestemmingswijzigingen meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen. Dit is het **planvoornemen**.

Vermits we aan het begin van het planningsproces staan, is het momenteel niet mogelijk om gedetailleerd aan te geven welke bestemmingswijzigingen zullen opgenomen worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal na het verdere onderzoek die bestemmingswijzigingen in het plangebied meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstelling van het plan. De opmaak van een bestemmingsplan is **maatwerk**. Voor bepaalde aanduidingen, zoals fietsverbindingen of ecologische verbindingen kan zowel gewerkt worden met effectieve bestemmingsgebieden, overdrukgebieden of symbolische aanduidingen. Deze bestemmingen of symbolen in overdruk wijzigen de grondbestemming niet, maar voegen elementen toe aan deze grondbestemming. De keuze tussen de verschillende manieren van weergave op het grafisch plan is situatieafhankelijk. Volgende elementen zijn van belang bij deze afweging: leesbaarheid, rechtszekerheid, voorzien van de nodige flexibiliteit, duidelijkheid,...

Het kan voor het GRUP “Herinrichting Complex E40 Drongen” o.m. (niet-limitatief) gaan om volgende bestemmingen:

- **Gebied voor weginfrastructuur.** Deze bestemmingswijziging is nodig in functie van het herbouwen van het complex Drongen zelf. De afbakening van dit gebied gebeurt op basis van het referentieontwerp van de weg zelf dat momenteel in opmaak is en dat verder parallel aan de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan zal worden opgemaakt. Waar nodig worden eventueel ook andere wegen opgenomen.
- **Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing** van weginfrastructuur en buffergebied en zone voor waterbeheer in het kader van de landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid. Het betreft bijvoorbeeld groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die aansluiting maken met het bestaande maaiveld, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken,... Dit gebied wordt bestemd in

functie van de ruimtelijke inpassing van de wegeninfrastructuur, de realisatie van maatregelen uit de milieubeoordeling en dus het verminderen van bestaande en toekomstige effecten van het complex Drogen.

- **Bosgebied, natuurgebied, gemengd openruimtegebied en agrarisch gebied, ...** in het kader van het creëren van maatschappelijke meerwaarden met de nadruk op aspecten leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit. Deze bestemmingswijzigingen zijn nodig in functie van het verhogen van de leefbaarheid van de woon- en werkomgevingen.
- **Symbolische aanduidingen in overdruk** waarbij het gaat om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verminderen van de barrièrewerking of in functie van de multimodale bereikbaarheid. Voorbeelden zijn kruisende infrastructuren voor ecologische verbindingen of voor fiets- en voetgangersverbindingen, waterbeheersing... Dit kadert in de doelstelling maatschappelijke meerwaarden te creëren.
- **Werfzones:** Alle potentieel nuttige werfzones die al gekend zijn op planniveau, worden aangeduid. Na uitvoering van de werken, zal deze overdruk vervallen.

Daarnaast kan in functie van het kwalitatief invullen van eventuele restruimtes over andere bestemmingen nagedacht worden.

Daarnaast zijn er aan aantal andere **instrumenten**, die gekoppeld aan het GRUP kunnen worden, ingezet om bepaalde maatregelen te realiseren. Het kan gaan om stedenbouwkundige verordeningen, convenanten, overeenkomsten, instrumentenkoffer VLM ... Deze kunnen door de overheid worden ingezet om het beleid zodanig te sturen, dat de plandoelstellingen maximaal bereikt worden, en het flankerend beleid uitgevoerd wordt.

2.3 Alternatieven en varianten

Het genereren van alternatieven heeft als doel verschillende mogelijke oplossingen te vinden die beantwoorden aan de plandoelstellingen. Een alternatief is aldus een andere manier om de plandoelstelling(en) te realiseren.

Algemeen kunnen verschillende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- Nulalternatief: het 'alternatief' dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren;
- Locatiealternatief: het plan of delen ervan worden gerealiseerd op een andere locatie;
- Inrichtingsalternatief: binnen hetzelfde plangebied een andere (ruimtelijke) configuratie van hetzelfde programma voorzien;
- Uitvoeringsalternatief: verschilt slechts door de manier waarop het wordt uitgevoerd (tijdens de aanlegfase);
- Programma-alternatief: de verschillende bouwstenen van een plan worden verschillend (bijvoorbeeld maximaal ten opzichte van minimaal) ingevuld.

Binnen deze alternatieven kunnen ook varianten gedefinieerd worden. Dit zijn beperkte wijzigingen die slechts op een aantal aspecten onderscheidend zijn van elkaar.

Voorafgaand aan dit planproces werden reeds heel wat alternatieven onderzocht. In het kader van dit planproces werden deze alternatieven getoetst aan hun redelijkheid. Alternatieven die niet voldoen aan de plandoelstellingen, strijdig zijn met de vigerende (sector)wetgeving of technisch niet uitvoerbaar, worden als niet-redelijk beschouwd. Uit deze aftoetsing, Bijlage 1: Alternatievennota bij

deze nota, komt naar voor dat slechts één van deze alternatieven voldoen aan de huidige plandoelstellingen en als redelijk kan beschouwd worden

Op dit ogenblik is er nog geen keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Er liggen met andere woorden verschillende alternatieven voor die een mogelijke invulling geven aan het planvoornemen en de doelstellingen. In dit hoofdstuk worden de twee alternatieven die op dit moment op tafel liggen, beschreven. Op uitvoeringsalternatieven wordt hier niet ingegaan; deze betreffen alternatieven die zich op het niveau van de uitvoering en projectfase bevinden.

Hierna wordt een overzicht gegeven van alle alternatieven die als redelijk beschouwd worden en verder onderzocht zullen worden in dit geïntegreerd planproces.

2.3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief is het 'alternatief' dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren. In een plan-MER moeten "de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan niet wordt uitgevoerd", worden beschreven¹. Dit alternatief voldoet niet aan de doelstellingen van het plan en wordt dan ook niet meegenomen voor verder onderzoek.

2.3.2 Locatie(alternatief)

In het onderzoek worden enkel de alternatieven die redelijk zijn, opgenomen. Het is immers zinloos om alternatieven die niet gerealiseerd kunnen worden verder gedetailleerd uit te werken en te onderzoeken. Daarbij hanteren we volgend toetsingskader:

- A. Voldoen aan de plandoelstellingen
- B. In overeenstemming zijn met sectorale wetgeving
- C. Realiteitszin
 - 1. Niet onevenredig duur
 - 2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
 - 3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

In het voorafgaand onderzoek, opgenomen in Bijlage 1, is er vastgesteld dat er slechts 1 mogelijkheid is voor de inplanting van een compact op- en afrittencomplex aan de E40 en de N466 te Baarle: een zgn. "centraal complex", overwegend ter hoogte van de huidige ligging van het op- en afrittencomplex,. Dit zogenaamd complex bevat eveneens een ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drogen I.

Aftoetsen van de redelijkheid

- A. Plandoelstellingen
 - 1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
 - 2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.**
 - 3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II

¹ DABM, Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (en latere wijzigingen), art. 4.2.8. §1bis 2°

(N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.

→ Het alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.
→ Het alternatief voorziet in een bijkomende vrijliggende fietsverbinding. Ook leidt de aangepaste configuratie tot een vlottere verkeersafwikkeling, waarbij de op- en afritten zich op een grotere afstand van de bebouwing bevinden.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief voldoet aan deze doelstelling.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ Het alternatief is niet onevenredig duur.
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ Het alternatief brengt geen technische problemen mee.
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ Het alternatief leidt niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu.

Een centraal alternatief met Hollands Complex wordt als redelijk beschouwd want dit locatiealternatief voldoet op basis van de eerste uitwerkingen aan de plandoelstellingen, is in overeenstemming met de sectorale regelgeving en is realistisch.

Vijf Ontwerpprincipes

Volgende ontwerpprincipes worden gehanteerd op de uitwerking van deze locatie, zodat deze op het vlak van mobiliteit, infrastructuur en landschap kan worden ingepast in de bestaande ruimtelijke context en tegemoet kan komen aan de geformuleerde plandoelstellingen van dit GRUP:

Leesbare wegenhiërarchie:

De verschillende assen in het projectgebied behouden hun categorisering binnen het netwerk, maar worden onderling herschikt. In de configuratie van de verknopingen krijgt de hogere wegenis een doorgaande beweging. Op die manier krijgt de hiërarchie van de wegenis een ruimtelijke vertaling, waarbij de leesbaarheid van de configuraties wordt verhoogd. De kruispunten worden ingericht met verkeersregelinstallaties (VRI).

| | | | |
|------|----------------------|-----|------------|
| E40 | Hoofdweg | 2x3 | 120 km / u |
| N466 | Primaire weg type II | 2x2 | 70 km/u |

| | | | |
|-------------------------|---------------|-----|----------|
| Bedrijfsontsluitingsweg | Secundaire II | 2x1 | 70 km/u |
| | Lokale IIa | 2x1 | 50 km/u |
| Baarledorpstraat | Lokale I | 2X1 | 30 km /u |

Barrièrewerking E40 voor fietsers en voetgangers verminderen:

De barrièrewerking van de snelweg E40 wordt gemilderd door het ritme in oversteken en de kwaliteit ervan te vergroten.

De primaire functionele fietsroute in het projectgebied (Gent- Deinze) wordt conflictvrij ingericht tussen de Baarledorpstraat en de aansluiting op de Deinse Horsweg. Daarnaast wordt de huidige voetgangersverbinding over de Leie (tussen de pijlers van de huidige brug) vervangen door een volwaardige fietsbrug, richting de Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde. Aan de noordzijde van de E40 wordt fietsinfrastructuur voorzien langs de bedrijfsontsluitingsweg (buiten het netwerk).

Lokale verbinding tussen Keuze en Baarle-centrum:

De Baarledorpstraat wordt als doortocht heringericht, met aandacht voor de verblijfskwaliteit. De wijk Keuze wordt ontsloten voor lokaal (gemotoriseerd) verkeer via Baarle dorp zodat het lokale verkeer het verkeer van het op- en afrittencomplex niet kruist. Dit versterkt de sociale cohesie tussen de verschillende woonwijken en vereenvoudigt de lokale mobiliteit.

Continu bermenlandschap

In het projectgebied zijn verschillende bermen aanwezig in functie van ongelijkvloerse kruisingen (= aanloophellingen) en geluidsbuffering. Deze bermen worden als één geheel ontworpen en op elkaar afgestemd in functie van een coherent wegbeeld, een effectieve geluidsbuffering en visuele afscherming naar de wijken toe.

De wijk Keuze ten noorden van de E40 wordt middels een berm omzoomd. Ten zuiden van de E40 wordt een langgerekte berm vanaf het bedrijventerrein Drogen I tot voorbij de Ernest Solvynsdreef voorzien.

Geen nieuwe, onbestemde restruimte binnen projectgebied

Het project herschikt de langs de snelweg gelegen terreinen rondom de nieuwe aansluitingscomplexen. Daarbij is het de bedoeling om nieuwe, onbestemde restruimtes te vermijden, en deze terreinen in te zetten in functie van leefbaarheid en leefkwaliteit.

De ruimteboekhouding wordt gemaakt enerzijds naar ruimtelijke bestemmingen en anderzijds naar het huidige en nieuwe gebruik binnen het projectgebied voor de twee locatiealternatieven. Voor de onverharde terreinen wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Infrastructureel groen (in functie van de realisatie van infrastructuur, niet of moeilijk toegankelijk);
- Publiek groen (toegankelijke groenruimte);
- Natuur (bos- of natuurgebied, inclusief waterloop);
- Overstromingsgebied;
- Landbouwgebied.

2.3.2.1 Ruim plangebied in functie van eventuele compensaties en milderende maatregelen

De opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gaat gepaard met onderzoek, zowel ruimtelijk, technisch als naar milieu-effecten. Uit deze onderzoeken kunnen verschillende maatregelen komen:

- Compensaties en milderende maatregelen
- Voorstellen die het plan beter maken en inspelen op het realiseren van maatschappelijke meerwaarden (zie doelstellingen) en een verbetering van de leefkwaliteit kunnen inhouden.

Het plangebied wordt in deze fase van het planproces (startnota) bewust voldoende ruim genomen om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied. Welke maatregelen (en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het gewestelijk RUP (en hierin herbestemd zullen worden), is op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit plangebied zal dus in de loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen.

Bij de realisatie van een nieuw op- en afrittencomplex zal er verharding bijkomen, hoofdzakelijk door de autosnelweg E40 veiliger in te richten met pechstroken en langere in- en uitvoegstroken conform de huidige richtlijnen. De landschappelijke inpassing en eventuele compensaties en milderende maatregelen zullen in de eerste plaats maximaal binnen het complex zelf voorzien worden vanuit het principe van zuinig en compact ruimtegebruik. Indien nodig, zal buiten het complex extra ruimte moeten voorzien worden. Daarom werd de contour van het plangebied voldoende ruim genomen om aan deze aspecten een oplossing te kunnen bieden indien nodig.

2.3.3 Programma(alternatieven)

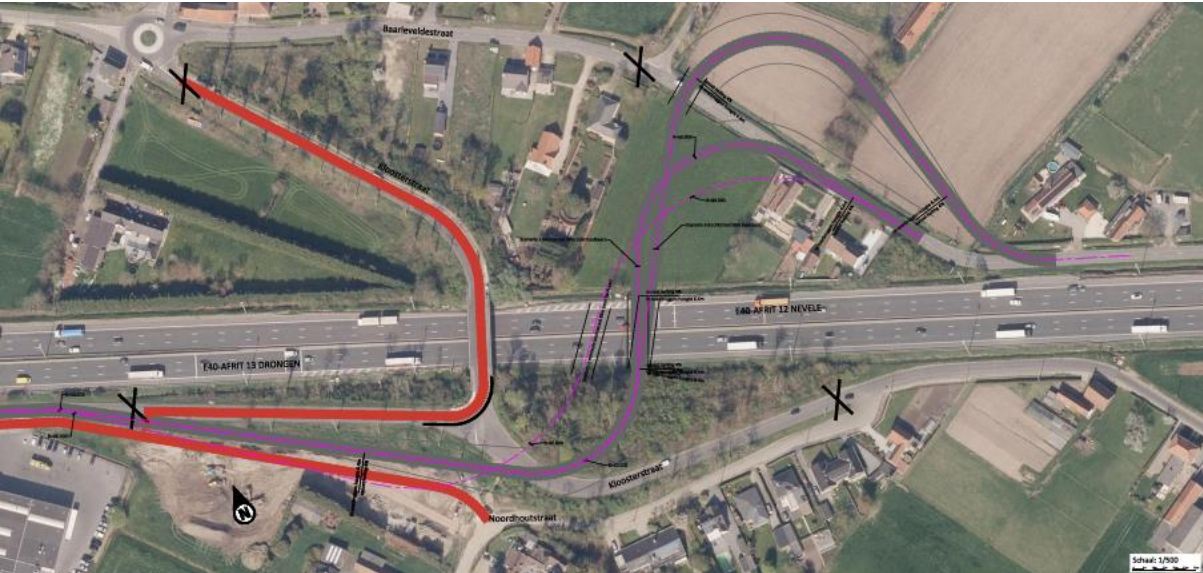
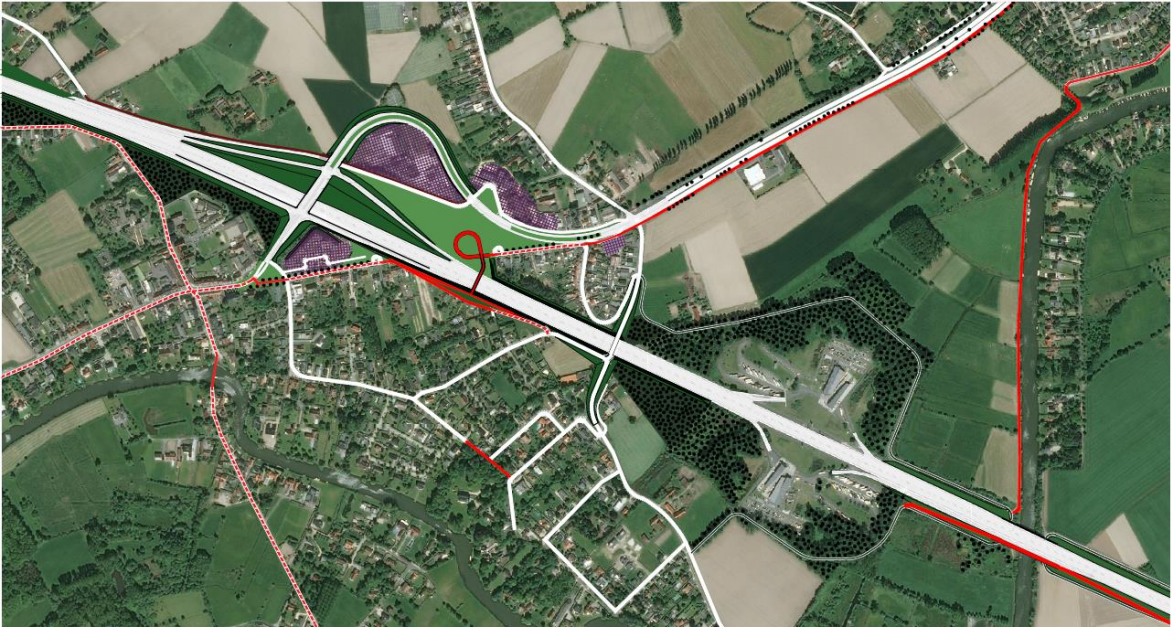
Er zijn geen volwaardige programma alternatieven

2.3.4 Inrichting(salternatieven)

De inrichting (& alternatieven) is het voorwerp van een lopend ontwerpproces. Dit proces wordt momenteel gevoerd. Mogelijk blijven er vragen over de concrete inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur en de verhouding ervan met de andere doelstellingen die tijdens dit planningsproces worden nagestreefd. Het wordt voorzien dat deze doorheen het ontwerpproces verder worden uitgeklaard.

In het kader van het voorgaande proces rond de startnota van het GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen werden in de inspraakreacties heel wat inrichtingsalternatieven ingesproken. Deze inrichtingsalternatieven zullen worden meegenomen in het verdere onderzoek. De plancontour werd voldoende ruim genomen om een onderzoek van de inrichtingsalternatieven in een volgende fase toe te laten.

Hier geven we alvast ter illustratie een aantal inrichtingsalternatieven die verder onderzocht zullen worden. In de alternatievennota, in bijlage 1, zijn alle tot op heden ingesproken inrichtingsalternatieven die verder zullen onderzocht worden, opgenomen.

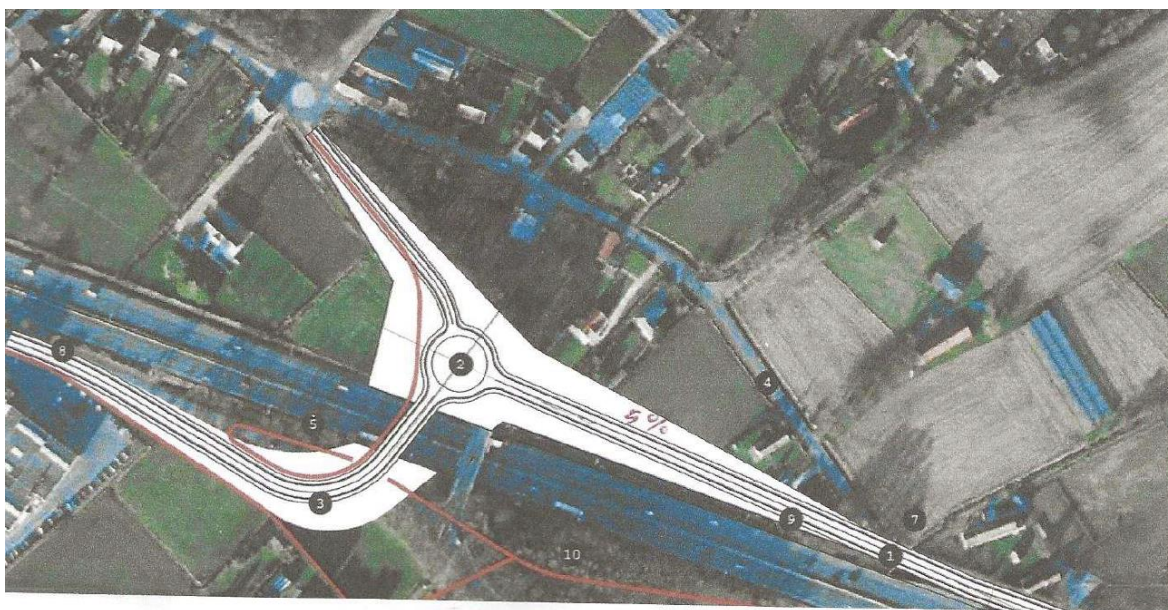




Bovenstaande schetsontwerpen geven een indicatie van mogelijke configuraties van een centraal alternatief met Hollands complex en van een noordelijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.



Dit ingesproken inrichtingsalternatief betreft een centraal complex met een andere kruispuntuitwerking met verkeerslichten, en een noordelijke bedrijfsontsluitingsweg die aantakt op een rond punt.



Deze inrichtingsvariant betreft de insleuving en intunneling van de bedrijfsontsluitingsweg onder de E40.

2.4 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen worden toegevoegd. Dit betekent ook dat bijvoorbeeld de technische ontwerpen die op het moment van het bepalen van de bestemmingen geabstraheerd worden. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het project. Als doorheen het onderzoek blijkt dat er naast een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nog andere instrumenten moeten worden ingezet om de doelstelling te bereiken, dan wordt dit zo snel mogelijk meegegeven. Volgens artikel 2.2.5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kunnen volgende instrumenten ingezet worden:

- Stedenbouwkundige verordeningen;
- Overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen;
- Inrichtingsnota;
- Grondruilplan;
- Gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed;
- Onteigeningsplan
- ...

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt. Dit kan via een flankerend beleid vastgelegd worden.

Aan voorliggend GRUP zal geen onteigeningsplan gekoppeld worden. Voor de realisatie van het plan kunnen echter wel onteigeningen noodzakelijk zijn. De bevoegde overheid kan op basis van haar eigen wetgeving indien nodig voor de realisatie van de weg onteigeningen uitvoeren. Omdat de ruimtelijke herinrichting van het complex Drogenen nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten over welke percelen het zou kunnen gaan.

3 Plangebied

3.1 Situering

Kaart 0 Situering plangebied (bijlage 4)

Kaart 1 Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (bijlage 4)

Het plangebied is gelegen ten westen van het grootstedelijk gebied Gent. Zowel de N466 als de E40 voorzien een verbinding voor gemotoriseerd verkeer met de stad. Het stadscentrum ligt een tiental kilometer van de site.

Het op- en afrittencomplex van de E40 te Drongen bevindt zich ten zuidwesten van het centrum van Gent langs de N466 Gent-Deinze. Doorheen het grondgebied Drongen kruist de autosnelweg E40 (Brussel – Oostende). Ter hoogte van de woonkern van Baarle ligt het op- en afrittencomplex met de autosnelweg E40 en de N466 Gent-Deinze. Deze N466 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd als primaire weg II en als één van de drie toegangen tot Gent vanaf de E40.

In de omgeving van het complex bevindt zich in het zuiden de kern van Baarle (een woonkern van Drongen) en in het westen het bedrijventerrein Drongen I langs de E40.

Het bedrijventerrein Drongen I ligt grotendeels op het grondgebied van Drongen (Gent) en voor een klein deel in de gemeente Landegem (Deinze), nl. drie bedrijven ter hoogte van de Moorstraat brug over E40.

Drongen is een deelgemeente van de stad Gent (Oost-Vlaanderen) en is ten zuidwesten van het stadscentrum van Gent gelegen. Drongen ligt aan de Leie en is qua oppervlakte de grootste deelgemeente van Gent. Drongen is het hoofddorp en er zijn twee woonkernen, Luchteren en Baarle.

Ten westen van de woonkern van Baarle en ten zuiden van de autosnelweg E40 is het bedrijventerrein Drongen I gesitueerd. Het bedrijventerrein is een specifiek gemengd regionaal bedrijventerrein voor productie en distributie en omvat ca. 55 ha.

De hoofdtoegang van het bedrijventerrein ligt aan de Kloosterstraat (brug over E40). Het bedrijventerrein wordt via de Kloosterstraat en de Baarleveldestraat ontsloten naar het op- en afrittencomplex van de E40 en de N466 (Deinsesteenweg).

3.2 Bestaande juridische toestand

Kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (bijlage 4)

Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen (bijlage 4)

| Plan | Naam |
|------------|--|
| Gewestplan | <p>Het gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14-09-1977) is in voege.</p> <p>Op het gewestplan worden volgende bestemmingen weergegeven voor het plangebied:</p> <ul style="list-style-type: none">• Agrarische gebieden• Natuurgebied• Parkgebied• Industriegebied• Woongebieden, woongebieden met landelijk karakter |

| Plan | Naam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------|--|------------|-----------|---------|-----------------|------------|-------------------------------|---------|-----------------|------------|-------------------------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|-----------|------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|------------|------------|---------|-----------------|-----------|------------|----------|-----------------|------------|------------|----------|-----------------|------------|--|----------|-----------------|------------|------------|--------|------------------|-----------|------------|--------|-------------------|------------|------------|--------|-------------------|------------|------------|--------|-------------------|------------|------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Dienstverleningsgebieden • Bestaande autosnelwegen • Bestaande hoofdverkeerswegen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen | Het GRUP bestaat regionaal bedrijventerrein O'cool bevindt zich in het plangebied. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen | Geen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen | RUP Groen (stad Gent – 06/12/2021) Een omschrijving van dit RUP en de relevante deelgebieden is opgenomen in hoofdstuk 1.3.4.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Verkavelingsvergunningen | <table border="1"> <thead> <tr> <th>DossierNr</th> <th>Vergunning</th> <th>GeldigDatu</th> <th>SubStatus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003303</td> <td>44021_2003_1359</td> <td>27/06/1962</td> <td>geldig deel (deels vervallen)</td> </tr> <tr> <td>2003310</td> <td>44021_2003_1368</td> <td>10/05/1967</td> <td>geldig deel (deels vervallen)</td> </tr> <tr> <td>2003322</td> <td>44021_2003_1380</td> <td>24/10/1962</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003331</td> <td>44021_2003_1391</td> <td>23/11/1995</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003357</td> <td>44021_2003_1434</td> <td>12/09/1962</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003646</td> <td>44021_2003_1878</td> <td>2/03/1989</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003649</td> <td>44021_2003_1882</td> <td>20/11/1990</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003723</td> <td>44021_2003_1970</td> <td>18/02/1970</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003727</td> <td>44021_2003_1974</td> <td>23/01/1997</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>2003841</td> <td>44021_2003_2128</td> <td>7/03/1973</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>20031752</td> <td>44021_2003_4105</td> <td>11/09/2003</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>20032092</td> <td>44021_2003_6127</td> <td>23/10/2003</td> <td>vergunning geldig deel (deels vervallen)</td> </tr> <tr> <td>20032139</td> <td>44021_2003_6558</td> <td>12/08/2004</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>200693</td> <td>44021_2006_89160</td> <td>5/04/2007</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>200872</td> <td>44021_2008_114193</td> <td>22/01/2009</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>201138</td> <td>44021_2011_194728</td> <td>24/11/2011</td> <td>vergunning</td> </tr> <tr> <td>201613</td> <td>44021_2016_225909</td> <td>14/07/2016</td> <td>vergunning</td> </tr> </tbody> </table> | DossierNr | Vergunning | GeldigDatu | SubStatus | 2003303 | 44021_2003_1359 | 27/06/1962 | geldig deel (deels vervallen) | 2003310 | 44021_2003_1368 | 10/05/1967 | geldig deel (deels vervallen) | 2003322 | 44021_2003_1380 | 24/10/1962 | vergunning | 2003331 | 44021_2003_1391 | 23/11/1995 | vergunning | 2003357 | 44021_2003_1434 | 12/09/1962 | vergunning | 2003646 | 44021_2003_1878 | 2/03/1989 | vergunning | 2003649 | 44021_2003_1882 | 20/11/1990 | vergunning | 2003723 | 44021_2003_1970 | 18/02/1970 | vergunning | 2003727 | 44021_2003_1974 | 23/01/1997 | vergunning | 2003841 | 44021_2003_2128 | 7/03/1973 | vergunning | 20031752 | 44021_2003_4105 | 11/09/2003 | vergunning | 20032092 | 44021_2003_6127 | 23/10/2003 | vergunning geldig deel (deels vervallen) | 20032139 | 44021_2003_6558 | 12/08/2004 | vergunning | 200693 | 44021_2006_89160 | 5/04/2007 | vergunning | 200872 | 44021_2008_114193 | 22/01/2009 | vergunning | 201138 | 44021_2011_194728 | 24/11/2011 | vergunning | 201613 | 44021_2016_225909 | 14/07/2016 | vergunning |
| DossierNr | Vergunning | GeldigDatu | SubStatus | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003303 | 44021_2003_1359 | 27/06/1962 | geldig deel (deels vervallen) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003310 | 44021_2003_1368 | 10/05/1967 | geldig deel (deels vervallen) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003322 | 44021_2003_1380 | 24/10/1962 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003331 | 44021_2003_1391 | 23/11/1995 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003357 | 44021_2003_1434 | 12/09/1962 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003646 | 44021_2003_1878 | 2/03/1989 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003649 | 44021_2003_1882 | 20/11/1990 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003723 | 44021_2003_1970 | 18/02/1970 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003727 | 44021_2003_1974 | 23/01/1997 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003841 | 44021_2003_2128 | 7/03/1973 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20031752 | 44021_2003_4105 | 11/09/2003 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20032092 | 44021_2003_6127 | 23/10/2003 | vergunning geldig deel (deels vervallen) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20032139 | 44021_2003_6558 | 12/08/2004 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200693 | 44021_2006_89160 | 5/04/2007 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200872 | 44021_2008_114193 | 22/01/2009 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 201138 | 44021_2011_194728 | 24/11/2011 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 201613 | 44021_2016_225909 | 14/07/2016 | vergunning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beschermingszones grondwaterwinning | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bevaarbare waterlopen | geen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H) | geen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) | geen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) | het VEN-gebied "De Vallei van de Benedenleie" (nr. 213), ten zuiden van de E40. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Plan | Naam |
|--|--|
| Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) | geen |
| Vlaamse of erkende natuureservaten | Het erkende natuureservaat "Gentse Leievallei", in eigendom en beheer bij Natuurpunt |
| Bosreservaten | Geen |
| Beschermde monumenten | Er bevinden zich geen beschermde monumenten in of in de directe omgeving van het plangebied. |
| Beschermde stads- en dorpsgezichten | Geen |
| Beschermde cultuurhistorische landschappen | Ten zuiden van het plangebied zijn, op de linkeroever van de Leie, de Leiemeersen (ID 9939) beschermd als cultuurhistorisch landschap. |

3.3 Bestaande feitelijke toestand

In dit hoofdstuk wordt de bestaande feitelijke toestand beschreven op hoofdlijnen. Vanuit de verschillende relevante disciplines worden de belangrijkste aandachtspunten beschreven. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende relevante schaalniveaus: de toestand in het plangebied, in het studiegebied (de omgeving van het plangebied waar het plan mogelijk een effect op zou kunnen hebben), en de aanwezige netwerken.

Als plangebied (aangeduid op de kaarten) wordt een ruime en vrije intekening gebruikt, die alle elementen van het op- en afrittencomplex van E40 en de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein Drogen I omvatten, inclusief de nodige ruimte voor de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied. Het is dan ook belangrijk voor ogen te houden dat het beschreven plangebied (en, hiermee samenhangend, studiegebied) in principe ruimer kan zijn dan het GRUP dat opgemaakt zal worden als resultaat van dit geïntegreerd planningsproces.

3.3.1 Ruimte

Het plangebied is gelegen op het grondgebied van de stad Gent. Het bevindt zich net ten noorden van de kern van Baarle. Het structurerende element op bovenlokaal niveau in het plangebied is de hoofdweg E40. Ten oosten en ten zuiden van het plangebied bevindt zich nog de Leievallei. Het studiegebied situeert zich op de linkeroever van de Leie.

Centraal in het plangebied liggen momenteel de op- en afritten van de E40 verspreid in het bebouwde weefsel van Baarle. Ze takken aan (rechtstreeks of onrechtstreeks) op de N466, richting Brussel net naast het centrum van de kern, richting de kust op enige afstand.

De kern van Baarle bestaat uit bebouwing met diverse functies die zich op de rooilijn bevindt. De N466 of Baarledorpstraat is ten zuiden van de snelweg een typische dorps hoofdstraat: relatief smal, met verschillende lokale centrumfuncties (kerk, school, slaggers, fietswinkel, kapper, motorenwinkel, ...) verweven met de woonfuncties. Wel is het verkeer tijdens de spits heel wat drukker dan langs een gewone dorpsstraat, er is een continue verkeersstroom. De brug over de snelweg bevindt zich net naast het centrum, en vormt ook de toegang tot de kern.

In de oksel van de oprit richting Brussel bevindt zich het MP center, een kantorencomplex van zo'n 11000m². De oprit takt ook niet onmiddellijk af van de N466, maar op een aansluitende woonstraat, de Brouwerijstraat, die naast woningen ook bedrijven en enkele andere woonstraten van de wijk Keuze ontsluit.

Ten zuiden van de snelweg bevindt zich de bebouwing van de kern Baarle, die wordt gevormd door de Baarledorpstraat (N466), Kloosterstraat en Baarleveer.

Onmiddellijk aansluitend aan de snelweg bevinden zich in de Kloosterstraat onderwijsinstellingen (een lagere school en een school met bijzonder onderwijs) en een woonzorgcentrum. Er bevinden zich ook jeugdlokalen.

In de rand van de kern bevindt zich meer residentiële bebouwing, waarbinnen lokale bedrijven en horeca verweven zijn. Deze contrasteert met het aangrenzende bedrijventerrein Drongen I ten westen van het plangebied, waar verschillende grootschalige bedrijfspercelen gelegen zijn. Dit bedrijventerrein wordt in het oosten begrensd door de woonstraten Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat en in het zuiden door de open ruimte. In die open ruimte bevindt zich naast enkele verspreide gebouwen (voornamelijk agrarische bedrijfswoningen) ook nog een bedrijfsgebouw.

Naast de uitvoegstrook van de afrit in de rijrichting van de kust bevindt zich een deel van de woonwijk Keuze ten noorden van de snelweg. Deze bevat diverse bebouwingsvormen en is er door een geluidsmuur gescheiden van de uitvoegstrook. Aan de overzijde van de N466 sluit op deze woonstraat de Raapstraat aan, waar meer residentiële bewoning voorkomt. De N466 zelf ontsluit hier verder enkele bedrijven (tankstations, carwash, broodjeszaak, hotel, enz.). Ter hoogte van Hotel Drongen sluit de Baarleveldestraat aan op de N466. De Baarleveldestraat is de ontsluitingsweg voor het gemotoriseerde en zwaar (+ 3,5 ton) verkeer van en naar het bedrijventerrein Drongen I net ten westen van het plangebied. Niet zwaar, gemotoriseerd verkeer (minder dan 3,5 ton) van en naar het bedrijventerrein Drongen I is eveneens mogelijk via de Kloosterstraat en de Noordhoutstraat.

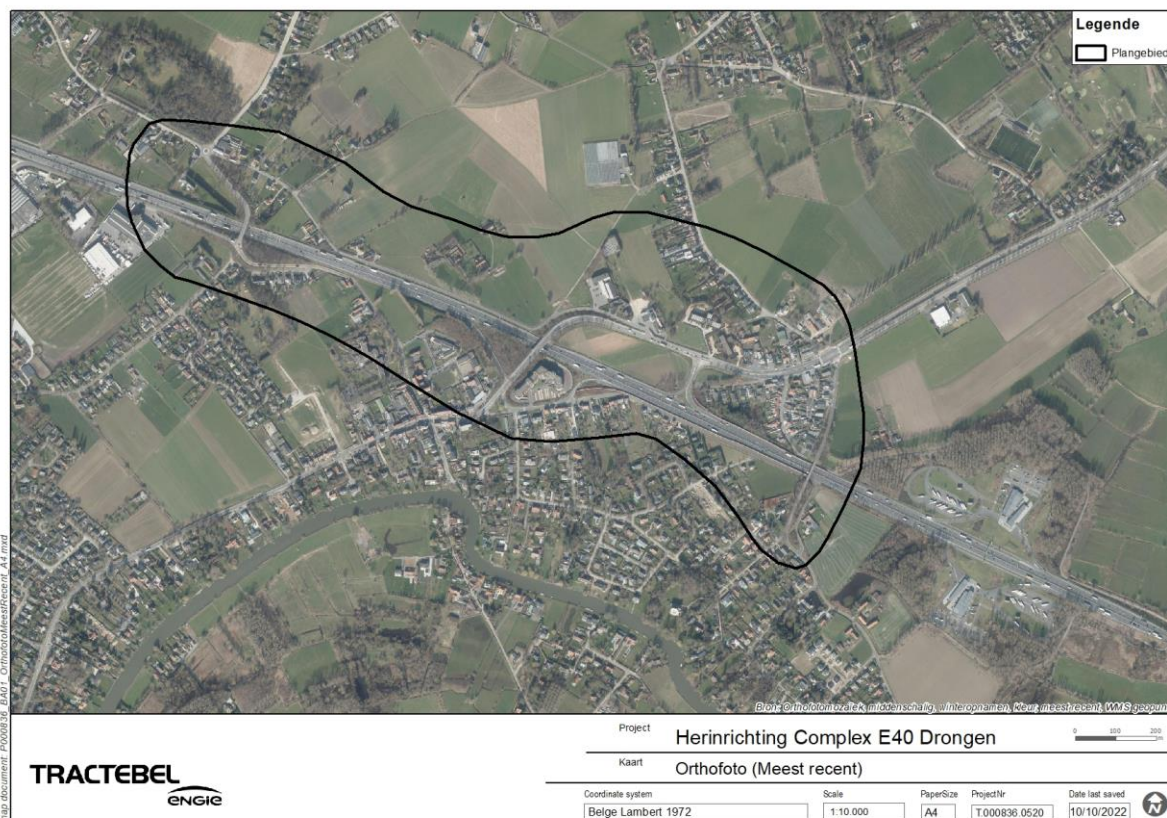
Op 3 plaatsen is zacht en gemotoriseerd verkeer over de snelweg E40 mogelijk: de bruggen in de Kloosterstraat, de Baarledorpstraat en Ernest Solveynsdreef. Meer naar het oosten, ter hoogte van de Goedingenbrug over de Leie, is het mogelijk om via Keuze onder de E40 door te rijden. Onder deze Goedingenbrug is er een hangbrug over de Leie voor voetgangers en fietsers.

Terug meer naar het westen, net ten oosten van het plangebied bevinden zich een dienstzone (met snelwegparkings en tankstations) langs de E40, die verder doorheen landbouw en natuurgebied loopt.

Naast de hoofdfuncties is er in de omgeving van het plangebied heel wat medegebruik door recreatie: wandelen en fietsen langs de openbare wegen (Noordhoutstraat, Kloosterstraat, Baarleveer), veer aan de Leie en in natuurpercelen langs de Leie. Op een aantal plaatsen bevinden zich onderdelen van het fietsknooppuntennetwerk in het plangebied.

Het ruimtegebruik in het plangebied betreft de huidige verkeersfuncties, landbouw, bedrijvigheid en woonfuncties en ermee verweven functies. Aangrenzend in het zuiden bevindt zich het woonweefsel van de kern Baarle en de woonondersteunende functies zoals handel, horeca en dienstverlening zoals onderwijs. Noordelijk bevinden zich een aantal geïsoleerde steenwegfuncties. Aan de oostelijke zijde bevinden zich ook natuurgebieden in de omgeving van het plangebied.

De gebruikskwaliteit van het wonen wordt positief beïnvloed door de aanwezige open ruimte en natuur. Aspecten waar de gebruikskwaliteit minder goed op scoort, is dat de aanwezigheid van voorzieningen beperkt is tot de basisvoorzieningen (slager, school... maar geen supermarkt). Ook is er hinder van het doorgaand gemotoriseerd verkeer en een beperkte ontsluiting door andere modi.



Figuur 3-1: Situering van het plangebied op orthofoto

3.3.2 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

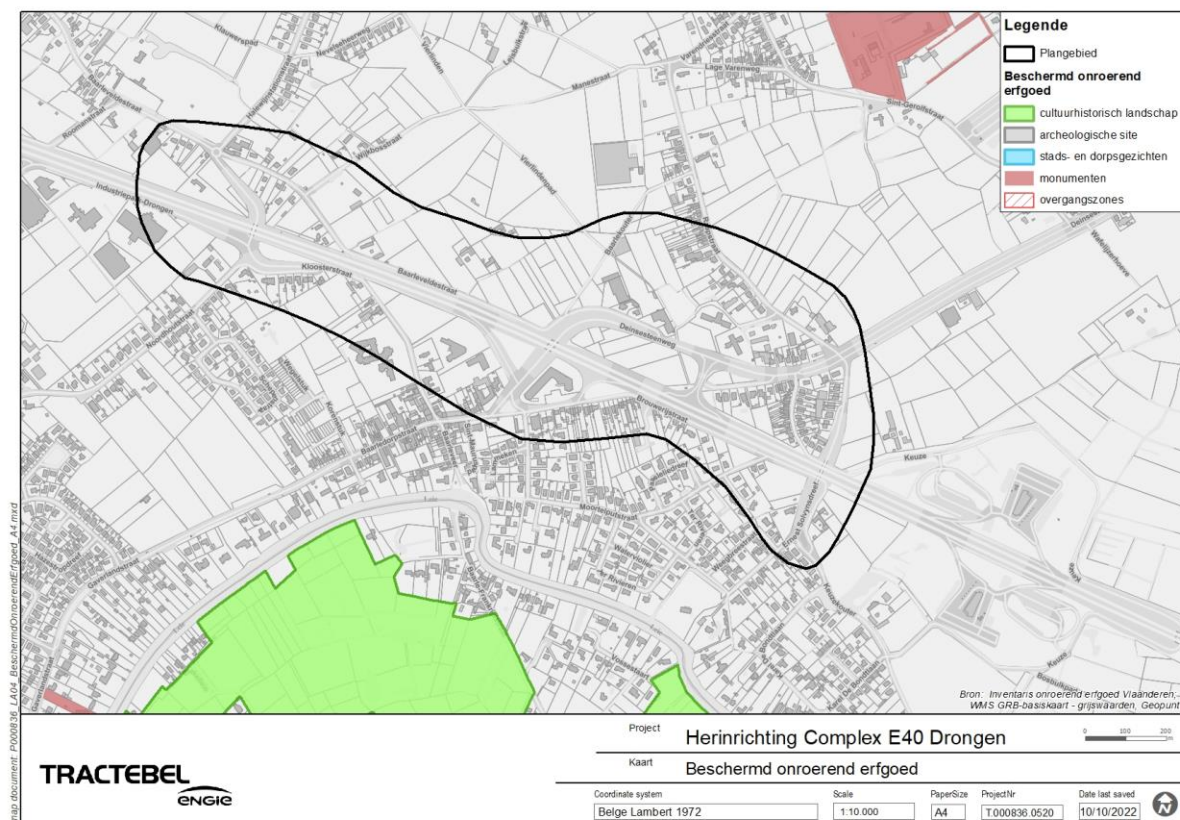
Het studiegebied bevindt zich in een riviervallei (laaggelegen vlakte met microreliëf) en de aangrenzende Keuzekouter. Actueel wordt het gebied sterk versnipperd door de aanwezigheid van een snelweg (op- en afrittencomplex en dienstzone), gewestweg, spoorlijn en een fijnmazig wegennet gerelateerd aan de intensieve bebouwing (verspreide bewoning en industrieterrein) in het gebied. Intensief landbouwgebruik (akkers en intensieve graslanden) heeft tot gevolg dat valleiecotopen dikwijls teruggedrongen worden naar de perceelsranden en de weinige resterende natte percelen. Ten zuiden van de snelweg, aansluitend bij het plangebied, zijn er landschappelijk en ecologisch waardevolle natte weilanden aanwezig, en in het landbouwgebied ten noorden van de snelweg is de landschapsstructuur met vanaf de rivier oplopende vallei nog tastbaar aanwezig.

Ten zuiden van het plangebied zijn, op de rechteroever van de Leie, de Leiemeersen (ID 9939) beschermd als cultuurhistorisch landschap. In de Landschapsatlas zijn de Leiemeersen ten zuiden van de Leie opgenomen als landschappelijk geheel. Ze maken deel uit van de relictzone "Leievallei van Gent tot Deinze (R40040). Verder zijn er nog enkele bouwkundige elementen die deel uitmaken van de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed die (gedeeltelijk) binnen het plangebied vallen: Hoeve 't Blauwe Wiel en Hoeve de Meerij (beiden langs de N466 gelegen), de parochiekerk en pastorie van Sint-Martinus in de kern van Baarle, het Sint-Regina's Godshuis langs de Kloosterstraat, een boerenarbeiderswoning aan de Keuzekouter (tegen de brug van de Ernest Solvynsdreef), Hoeve 't Keuzegoed, eveneens aan de Keuzekouter gelegen, in de strook landbouwgebied tussen de dienstzone en de kern van Baarle, een boerenhuis, boerenwoning en hoeve langs de Baarleveldestraat, een langgestrekte hoeve langs de E40 en Kasteel Roman met park. Binnen het studiegebied (1 km contour rond het plangebied) bevinden zich enkele beschermde monumenten.

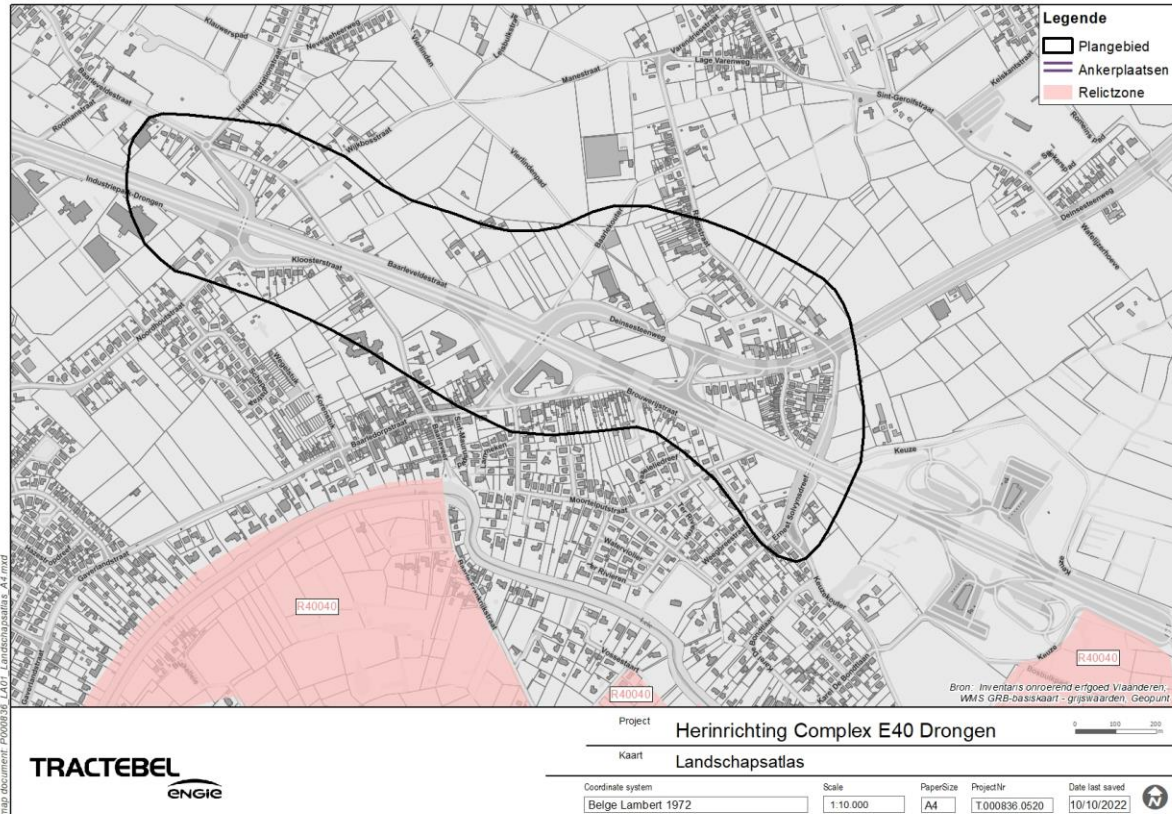
Deze bevinden zich allen op een afstand van minstens 500 m van de verschillende alternatieven. Binnen het plangebied zijn geen beschermde monumenten aanwezig.

In het zuiden van het plangebied, ten zuiden van de E40 en de Brouwerijstraat, bevindt zich een archeologische vindplaats. In de omgeving van het plangebied zijn verder nog enkele archeologische vindplaatsen aanwezig.

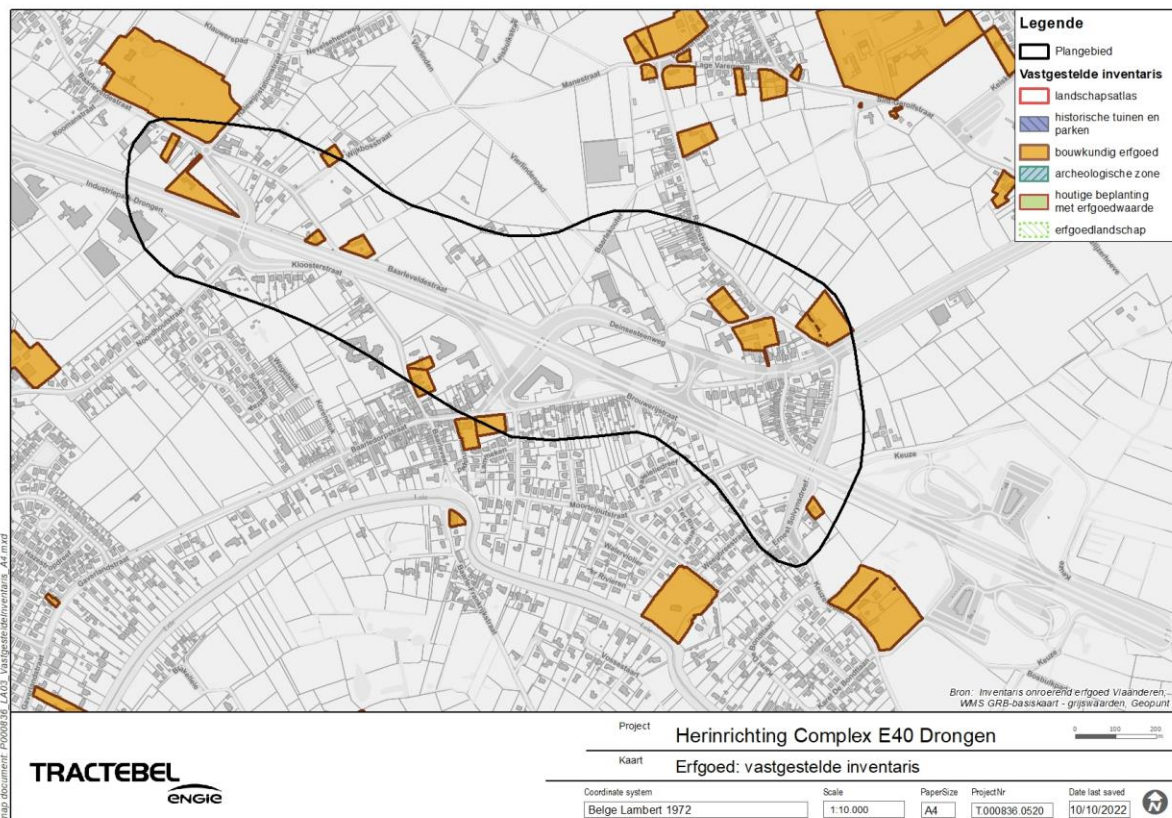
Het plangebied wordt gekenmerkt door diverse infrastructuur (E40, gewestweg, spoorlijn, fijnmazig wegennet), verspreide bebouwing door verkavelingen, industriële ontwikkelingen... die visueel bepalend zijn. Net ten oosten van het studiegebied is het meersengebied als onderdeel van de Leievallei plaatselijk nog relatief intact. Ten noorden van de snelweg bevinden zich de noordelijke Keuzemeersen, die in westelijke richting via een steilrand overgaan in de Keuzekouter. Ten zuiden van de snelweg zijn dit de zuidelijke Keuzemeersen. Het relatief intacte open meersengebied en de sequentie richting de valleirand vormen een positief element in het landschapsbeeld. De doelstellingen zijn hier bovendien gericht op het behoud van een open meersengebied aansluitend bij de Leie en een halfopen landschap op de verderaf gelegen percelen.



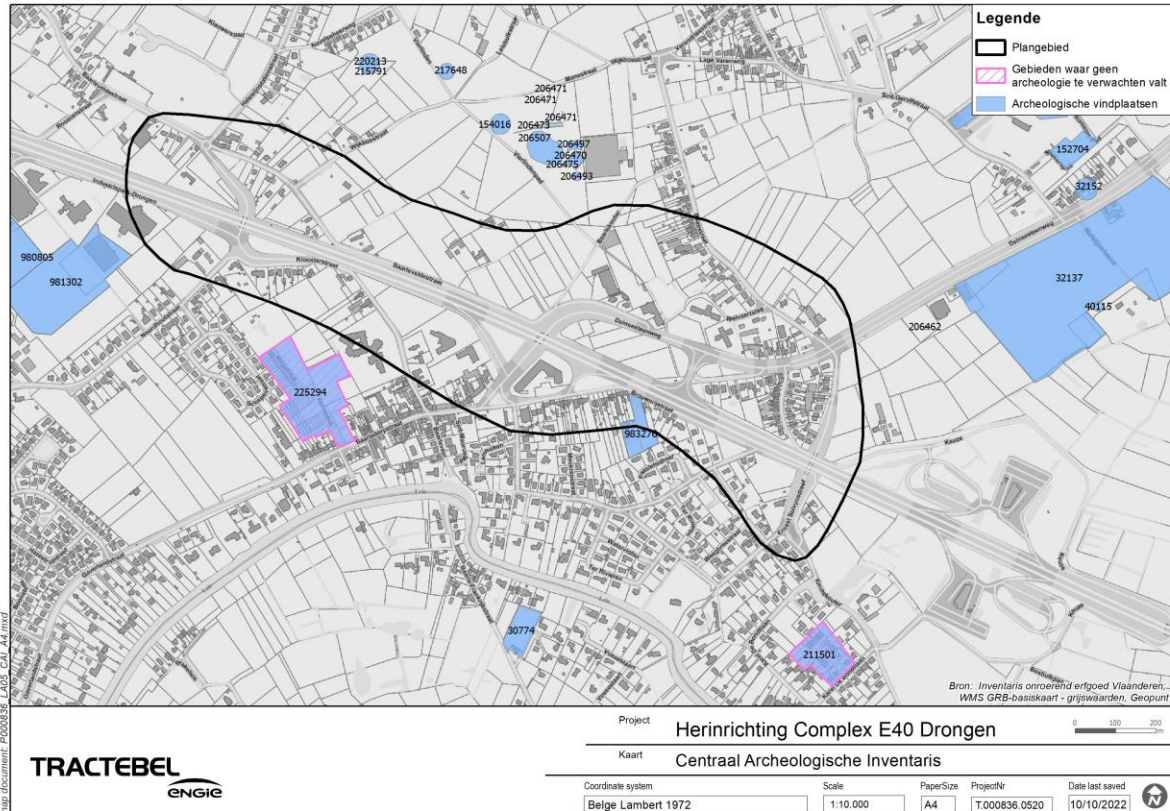
Figuur 3-2: Situering van het plangebied ten opzichte van beschermd onroerend erfgoed



Figuur 3-3: Situering van het plangebied op de landschapsatlas



Figuur 3-4: Situering van het plangebied op de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed



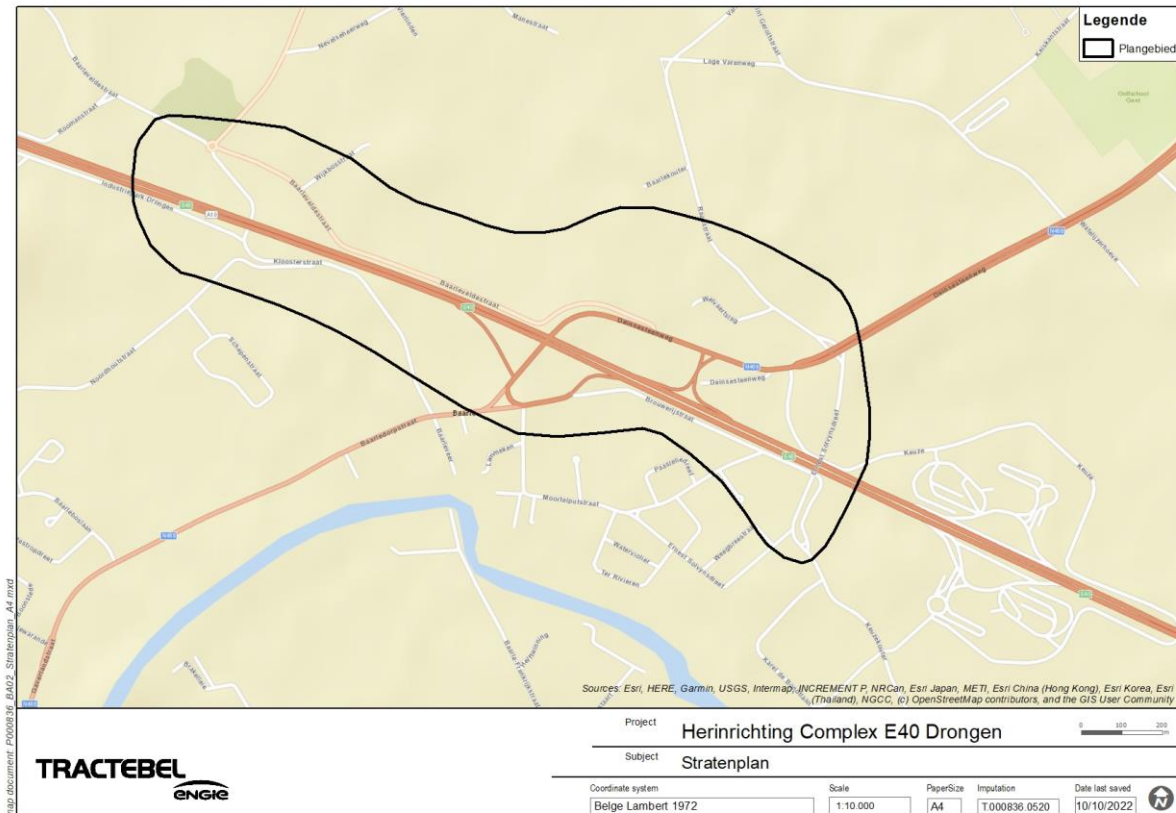
Figuur 3-5: Situering van het plangebied op de Centraal Archeologische Inventaris (CAI)

3.3.3 Mobiliteit

Het complex Drogen (nr. 13) bevindt zich langsheen de E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden, ter hoogte van de kern Baarle. Langs de E40 bevindt zich op minder dan 1km van het complex Drogen ter hoogte van Baarle een dienstzone met snelwegparking, tankstation (Texaco) en voorzieningen (Burger King, Delhaize). De primaire weg type II N466 is ten noorden van de snelweg een 2x2 weg en kruist de E40 ongelijkvloers ter hoogte van het complex Drogen door middel van een brug en verbindt zo Baarle met Drogen en Gent in noordoostelijke richting en Deinze in zuidwestelijke richting.

Vanwege de geografische spreiding van de op- en afritten, is het complex slecht leesbaar voor weggebruikers. Dit leidt vaak tot onveilige situaties. De capaciteit van het complex is ontoereikend voor de huidige verkeersintensiteiten. Zowel op vlak van verkeersafwikkeling als veiligheid voldoet het complex niet meer aan de voorgeschreven normen. Op de piekmomenten ontstaat file t.h.v. de verschillende knooppunten van het complex. Er bevinden zich dan hinderlijke wachtrijen op de N466 en ook het verkeer komende van de E40 staat in file met een terugslag tot op de snelweg, wat voor onveilige situaties zorgt op de snelweg. Het volledige complex schiet dus in zijn huidige vorm te kort op vlak van capaciteit.

Het huidige complex Drogen ontsluit in eerste instantie de kern van Baarle, een woonkern in het zuidwesten van het grootstedelijk gebied Gent, een deerkern van Drogen. De verschillende delen van het complex lopen doorheen de kern, en de oprit richting Gent vanaf de N466 is tevens een woonstraat.



Figuur 3-6: Situering van het plangebied op de stratenatlas

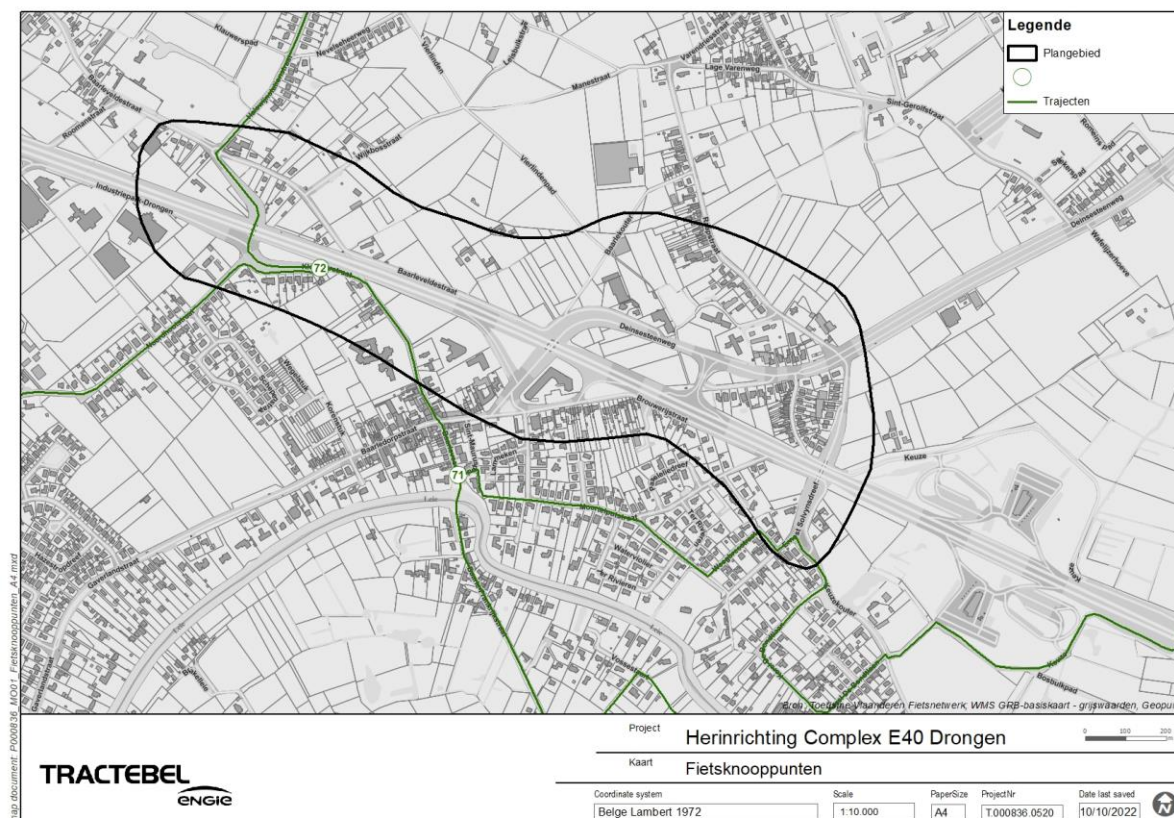
Op microniveau ontsluit het complex verder het industriepark Dronen I, ten westen van de kern van Baarle en het zakencentrum MP-Center aan de zuidkant van het complex, op het hoofdwegennet. Dit zijn twee belangrijke attractiepolen binnen het onderzoeksgebied. Het vrachtverkeer kan de industriezone Dronen I bereiken via de N466 Deinsesteenweg langs de Baarleveldestraat. Voor autoverkeer van en naar industriegebied Dronen I zijn alternatieve routes ook mogelijk via de Kloosterstraat of via de Noordhoutstraat. Om ongewenst zwaar verkeer te vermijden doorheen woonstraten, zijn in de omgeving van het industrieterrein tonnagebepalingen van toepassing. Deze ontsluiting van het industrieterrein voor autoverkeer via de Kloosterstraat en door de kern van Baarle is niet optimaal.

Doorheen het studiegebied lopen enkele **buslijnen**: lijnen 14, 15 en 16 verbinden Baarle met de kern van Dronen, Deinze, Gent en Tielt, aan een frequentie van twee bussen per richting per uur, drie tijdens de spits. Lijnen 14 en 15 doen tevens het bedrijventerrein Dronen I aan.

De **fietsinfrastructuur** in het studiegebied is zeer beperkt: de N466 is uitgerust met smalle aanliggende fietspaden langs weerszijden. Enkel op de brug over de snelweg zijn deze (licht) verhoogd aangelegd of afgeschermd van het autoverkeer. Dit leidt, zeker ter hoogte van de verschillende in- en uitritten en kruisende straten, tot onveilige situaties.

Ook de op- en afritten van de snelweg zorgen voor onveilige situaties: ten noorden van de snelweg is dit een ruim bemeten kruispunt met zeer lange conflict afstand voor de fietsers die richting Gent rijden (in totaal 60 meter), ten zuiden is enkel de afrit deels verkeerslichtengeregeld waardoor conflicten ontstaan van fietsers met het oprijdende verkeer. De overige wegen in het studiegebied kennen gemengd verkeer, enkel de brug van de Kloosterstraat en het stuk tot aan de rotonde wordt gekenmerkt door smalle verhoogde fietspaden. In het landbouwgebied en langs de Leie in de omgeving van het plangebied lopen ook enkele recreatieve routes, onder andere van het fietsknooppuntennetwerk. Dit kruist de N466-Baarledorpstraat ter hoogte van de Kloosterstraat, door

middel van een verkeerslichtengeregeld kruispunt zonder fietsinfrastructuur. In het westen, ter hoogte van knooppunt 72 splitst het fietsknooppuntennetwerk richting het noorden en het zuiden.



Figuur 3-7: Situering van het plangebied ten opzichte van het fietsknooppuntennetwerk

3.3.4 Lucht

De huidige luchtkwaliteit in het plangebied en zijn omgeving wordt voornamelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van voertuigen, gezien de ligging aan de E40. De invloed ervan neemt wel snel af met de afstand tot de weg. Langsheen snelwegen kan gesteld worden dat een aantoonbare impact zich doorgaans slechts uitstrekt tot een grootte-orde van één km afstand. Langsheen N-wegen (zoals de N466) kan aangenomen worden dat de impact zich minder ver uitstrekt.

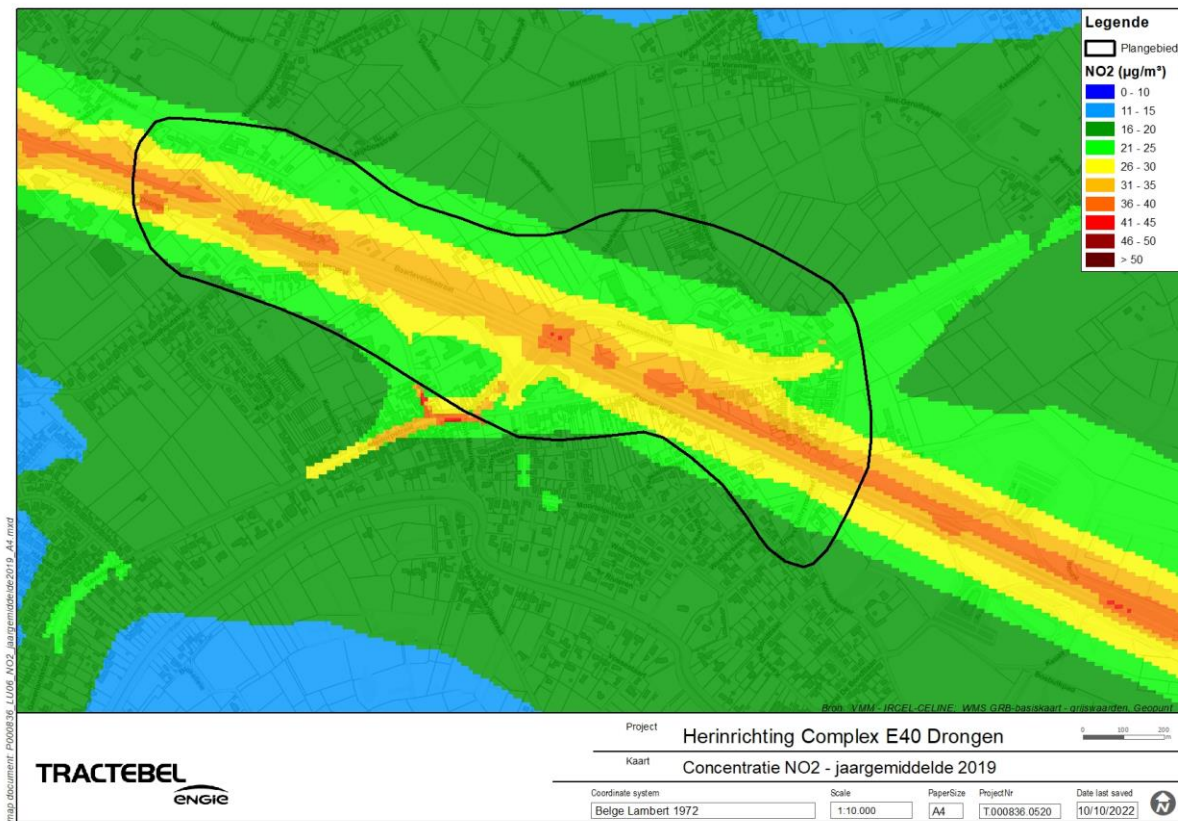
In de winterperiode zal eveneens de gebouwverwarming van de nabij gelegen woningen een invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit hebben. Er kan echter aangenomen worden dat het verkeer langsheen de E40 de meest bepalende factor is voor de luchtkwaliteit in het studiegebied. Lokaal is uiteraard ook de N466 mee bepalend.

Langs de E40 worden (sterk) verhoogde **NO₂² concentraties** berekend. Vlakbij de E40 situeren de waarden zich op het niveau van de grenswaarde (op de wegen zelf gelden de kwaliteitsgrenswaarden evenwel niet). Ook langs de N466 zijn de concentraties verhoogd, maar het effect is hier duidelijk minder uitgesproken.

Duidelijke verhoging wordt wel vastgesteld in het noordelijke deel van de Baarledorpstraat, omwille van het effect van de aaneengesloten gebouwen langs de weg die een negatieve impact hebben op de verdunning van de uitlaatgassen van de voertuigen. Het grootste deel van het studiegebied voldoet

² Stikstofdioxiden ontstaan bij de verbranding van brandstoffen op een hoge temperatuur. Het is een gas, het ruikt slecht, het irriteert, het overleeft in de atmosfeer, en kan in hoge hoeveelheden schade berokkenen aan mens en milieu.

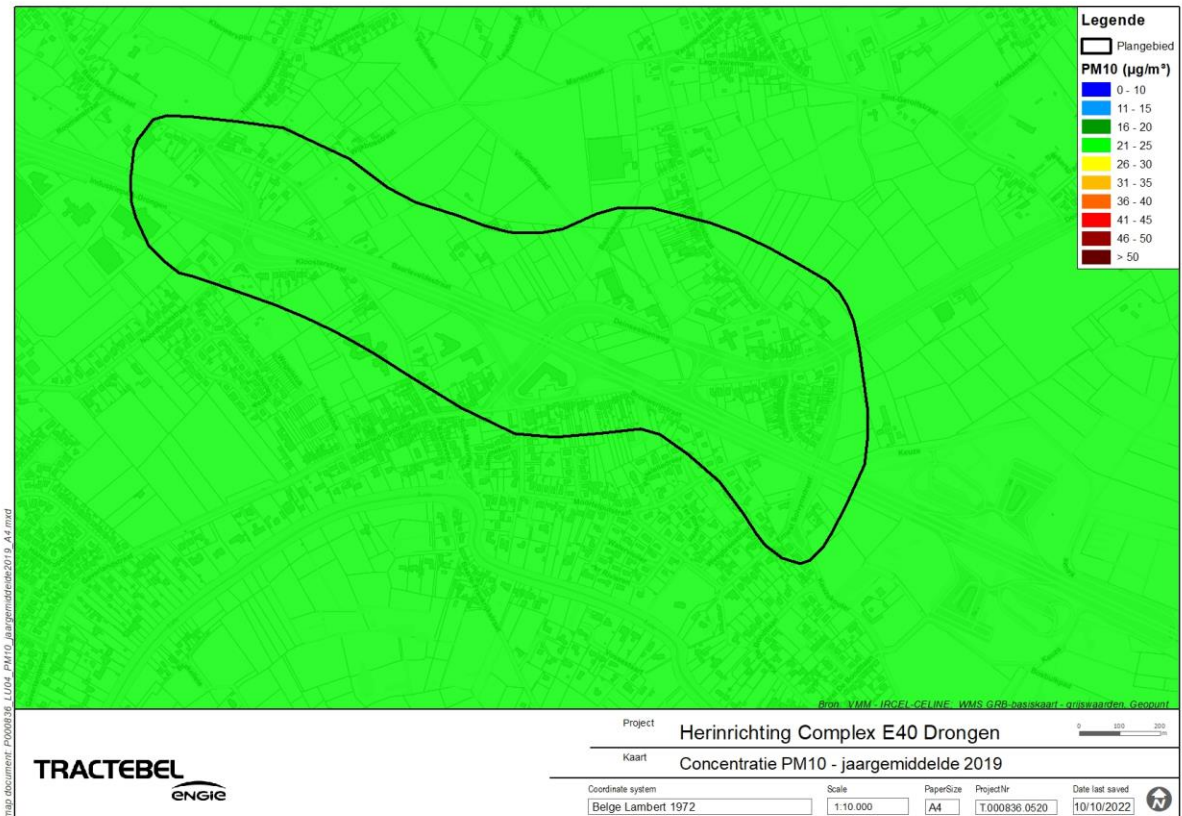
echter (zeer) ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde, met een jaargemiddelde dat zich binnen het studiegebied ongeveer tussen de 16 en de 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bevindt.



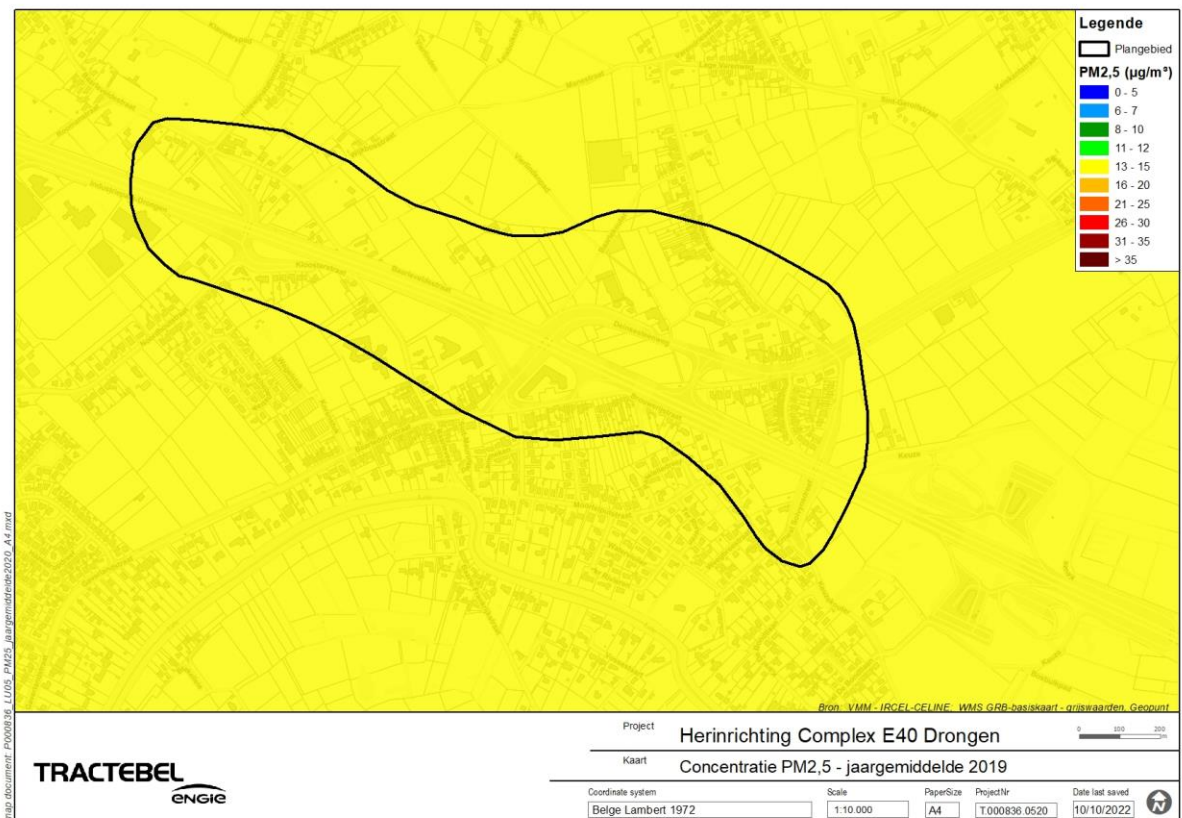
Figuur 3-8: Jaargemiddelde NO_2 -waarde in 2019 - bron: VMM.be

Langs drukke (snel) wegen worden beperkt verhoogde **PM10 en (vooral) PM2.5 concentraties** (fijn stof) berekend. In de kaarten die de VMM ter beschikking stelt op haar website, vallen deze effecten echter niet terug te vinden binnen het studiegebied. Zowel voor PM10 als voor PM 2.5 blijken de wettelijke grenswaarde ruimschoots onderschreden. Voor PM10 bedraagt de jaargemiddelde waarde 21-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, voor PM2.5 is dat 13-15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Het grootste deel van het studiegebied voldoet echter (zeer) ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde.

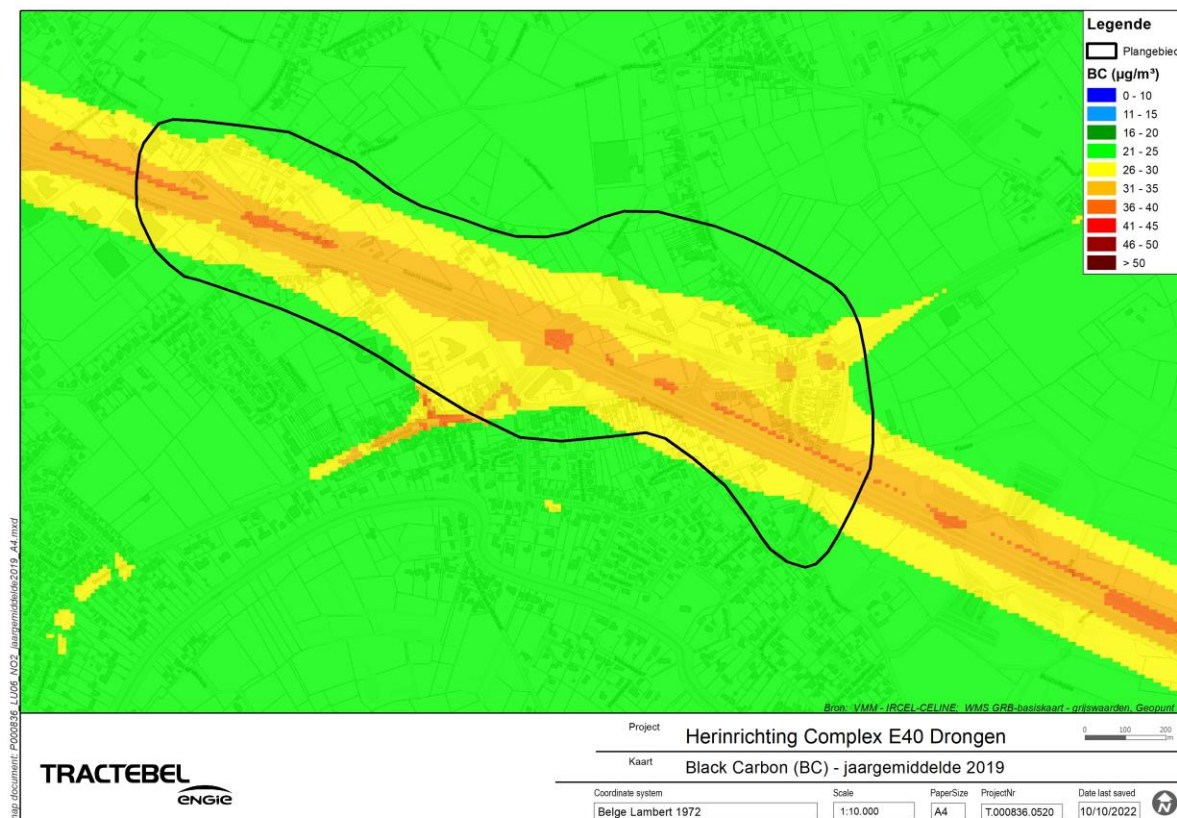


Figuur 3-9: Jaargemiddelde PM10-waarde in 2019 - Bron VMM.be



Figuur 3-10: Jaargemiddelde PM2.5-waarde in 2019 - Bron VMM.be

Op de concentratiekaarten voor zwarte koolstof (BC – Black carbon) als maat voor de roetconcentratie kan het effect van de verkeersassen wel afgeleid worden. Voor BC gelden geen wettelijke grenswaarden en het is uit de kaart duidelijk dat de effecten eerder lokaal optreden. Ook hier valt echter de ‘street canyon’ werking van de smalle N466 in het centrum van Baarle op.



Figuur 3-11: Jaargemiddelde BC-waarde in 2019 - Bron VMM.be

3.3.5 Geluid

In het studiegebied wordt het geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemisatie afkomstig van het wegverkeer van de hoofdweg E40 en de onderliggende ontsluitingswegen. Om de impact op het huidig geluidsklimaat (omgevingsgeluid) te kunnen kwantificeren, werd een inventarisatie uitgevoerd van de huidige toestand in het studiegebied.

In een aantal meetpunten in woongebied (Deinsesteenweg, Raapstraat, Baarleveldstraat, Baarledorpstraat, Karel De Bondtlaan, Noordhoutstraat, Keuze, Brouwerijstraat, Goedingenstraat) kon vastgesteld worden dat de milieukwaliteitsnormen voor geluid overschreden worden.

Een plan-MER over weginfrastructuur legt de focus op o.a. de cumulatieve effecten van de uitvoeringsalternatieven t.a.v. de referentiesituatie. In de referentiesituatie worden toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuraanpassingen opgenomen, voor zover deze voor het planjaar 2025 vastliggen of een grote zekerheid van uitvoering kennen. De invulling ervan en de effecten op de verkeersafwikkeling (verkeersintensiteiten) werd beschreven in de discipline mobiliteit. De verwachte geluidsbelasting voor de referentiesituatie werd volgens de Standaard Nederlandse Rekenmethodiek voor wegverkeerslawaai (SRM II) doorgerekend. Op onderstaande

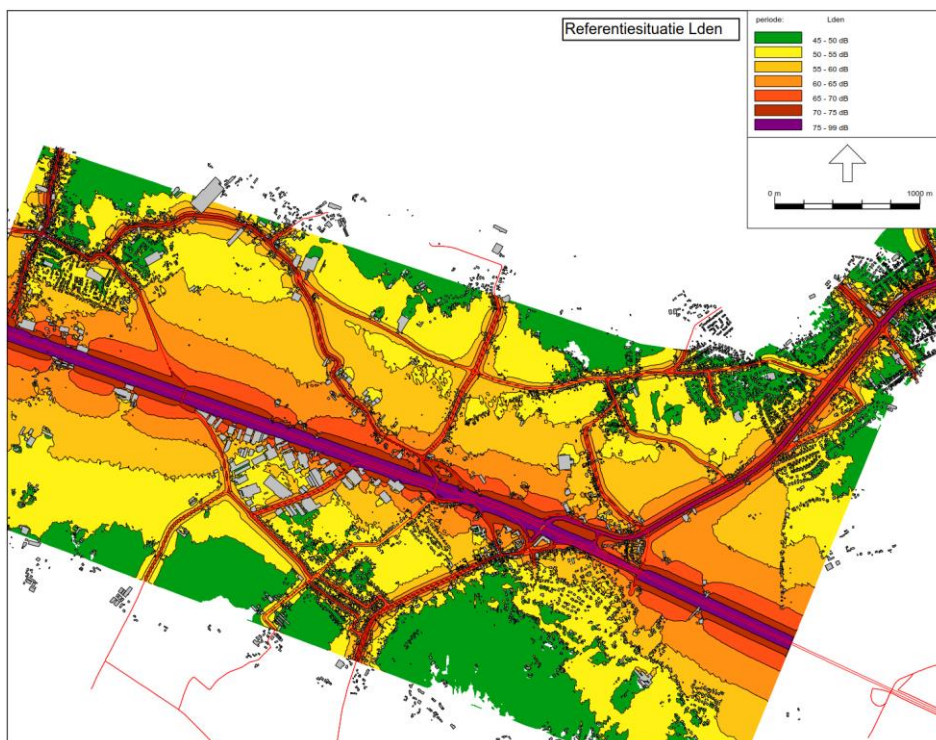
geluidscontourkaarten wordt de geluidsuitbreiding weergegeven als Lden en Lnight geluidscontouren³ betreffende het wegverkeersgeluid voor de referentiesituatie. Het significantiekader voor de effectbeoordeling van het wegverkeer volgt de aanbevelingen van het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid en trillingen. De significantie van het geluidseffect hangt daarbij af van de evolutie van het omgevingsgeluid voor en na uitvoering van het plan. Het specifiek geluid dient eveneens vergeleken te worden met de gedifferentieerde referentiewaarden van de discussienota van de Vlaamse Overheid, in afwachting van een wettelijk toetsingskader. Deze aangenomen waarden zijn functie van de wegindeling, de situatie (bestaand of nieuw) en houden een zekere vereenvoudiging in. Omwille van een algemene toepasselijke grenswaarde wordt hierbij enkel de bovengrens (Lden 65 dB(A)/ Lnight= 55 dB(A)) volgens de gedifferentieerde referentiewaarden voor bestaande secundaire en lokale wegen in rekening gebracht. Vanaf een Lden niveau van 65 dB(A) kan gesteld worden dat ernstige geluidshinder kan optreden en dat er zich een geluidsprobleem voordoet. Voor de eerstelijnsbebouwing⁴ en verder gelegen woningen tot de E40 en de woningen langsheen de Deinsesteenweg (N466) gelden de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofd- en primaire wegen (Lden= 70 dB(A)/ Lnight = 60 dB(A)).

Lden > 65 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde rode, bruine en paarse zone

Lnight > 55 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde oker, oranje, rode, bruine en paarse zone

Gedifferentieerde referentiewaarden voor bestaande hoofd- en primaire wegen:

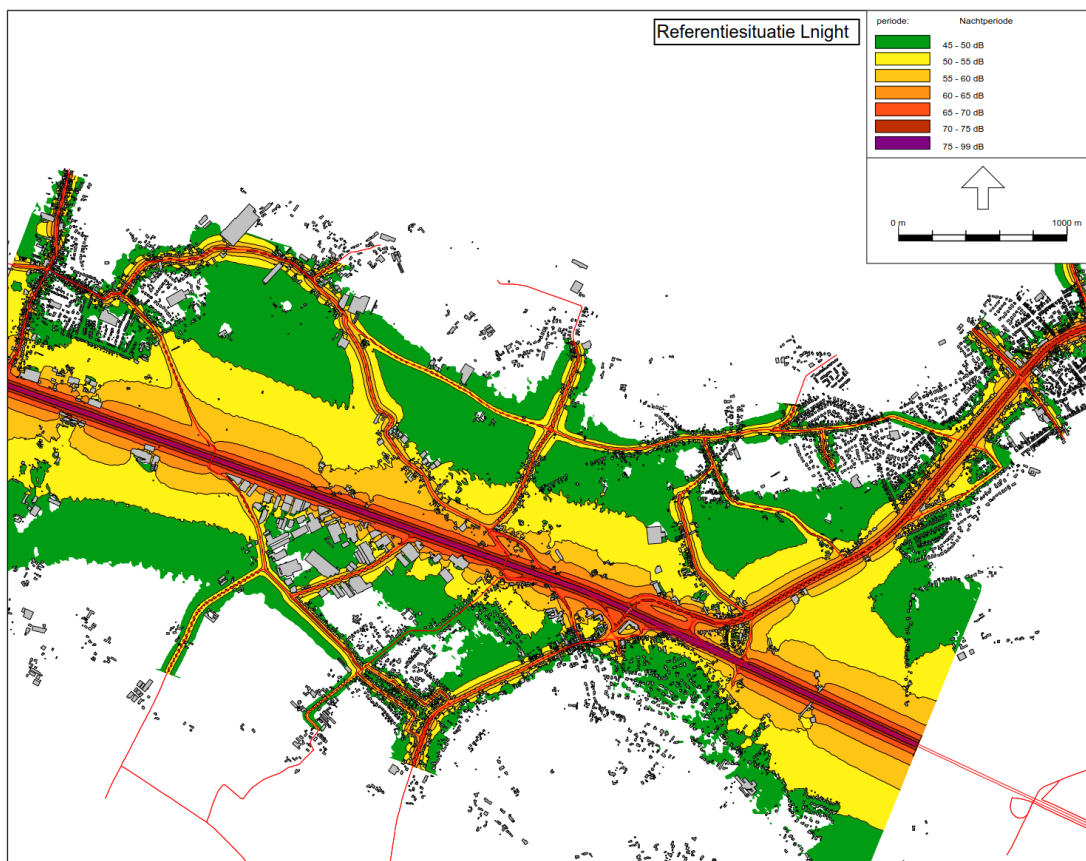
- Lden > 70 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde bruine en paarse zone
- Lnight > 60 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde oranje, rode, bruine en paarse zone



³ De Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de jaargemiddelde geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van de Lden in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Voor de bepaling van Lden wordt rekening gehouden met de duur van de dag, avond en nachtperiode. Deze indicator is een weergave van de globale geluidshinder en houdt rekening met de hinderervaring van de geluidsblootstelling tijdens de avond- en nachtperiode.

Lnight: Het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring.

⁴ Rij van woningen die het dichtst bij de rijweg is gelegen en dus het meeste geluidsimpact van het wegverkeer ervaart.



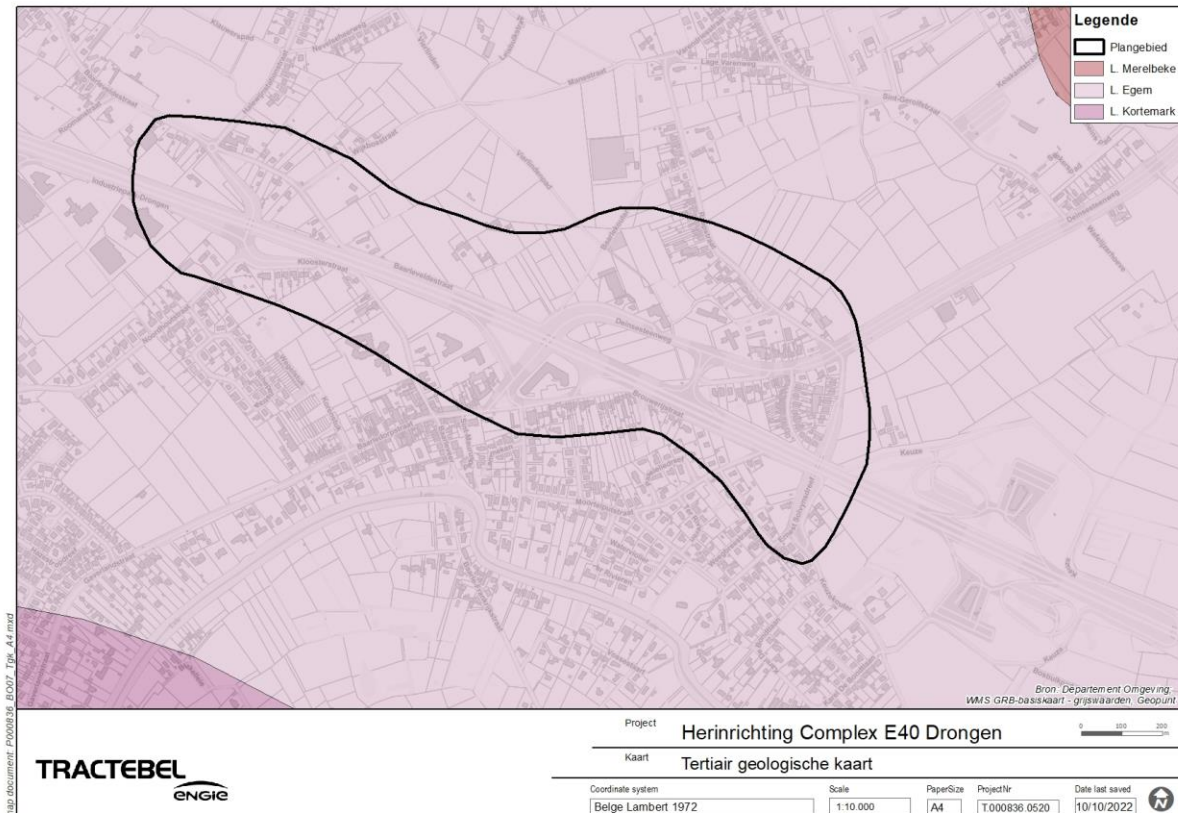
Figuur 3-12: Berekende geluidscontouren met de geluidsuitbreiding wegverkeersgeluid voor de referentiesituatie op een rekenhoogte van 4m als Lden en Lnight

In een strook van minstens 2x60 m langs de E40 en minstens 2x30 m langs de N466 (ten noorden E40) worden de referentiewaarden overschreden.

3.3.6 Bodem

Geologisch gezien ligt Drogen binnen de Vlaamse Vallei, in de zandleemstreek.

Het plangebied bevindt zich ter hoogte van de Formatie van Tielt. Dit is een mariene lithostratigrafische eenheid, die over het algemeen onderaan bestaat uit een zeer-fijnzandige grove silt, die naar boven toe overgaat in een zeer fijn zand. De Formatie van Tielt wordt van boven naar onder onderverdeeld in het Lid van Egem en het Lid van Kortemark. In het plangebied is enkel het Lid van Egem aanwezig. Het Lid van Egem bestaat uit glimmer- en glauconiethoudend zeer fijn zand, waarin kleilagen en ook lagen nummulietenkalksteen voorkomen. De dikte van het Lid van Egem schommelt rond de 20 m (Stadsarcheologie Gent, 2016).

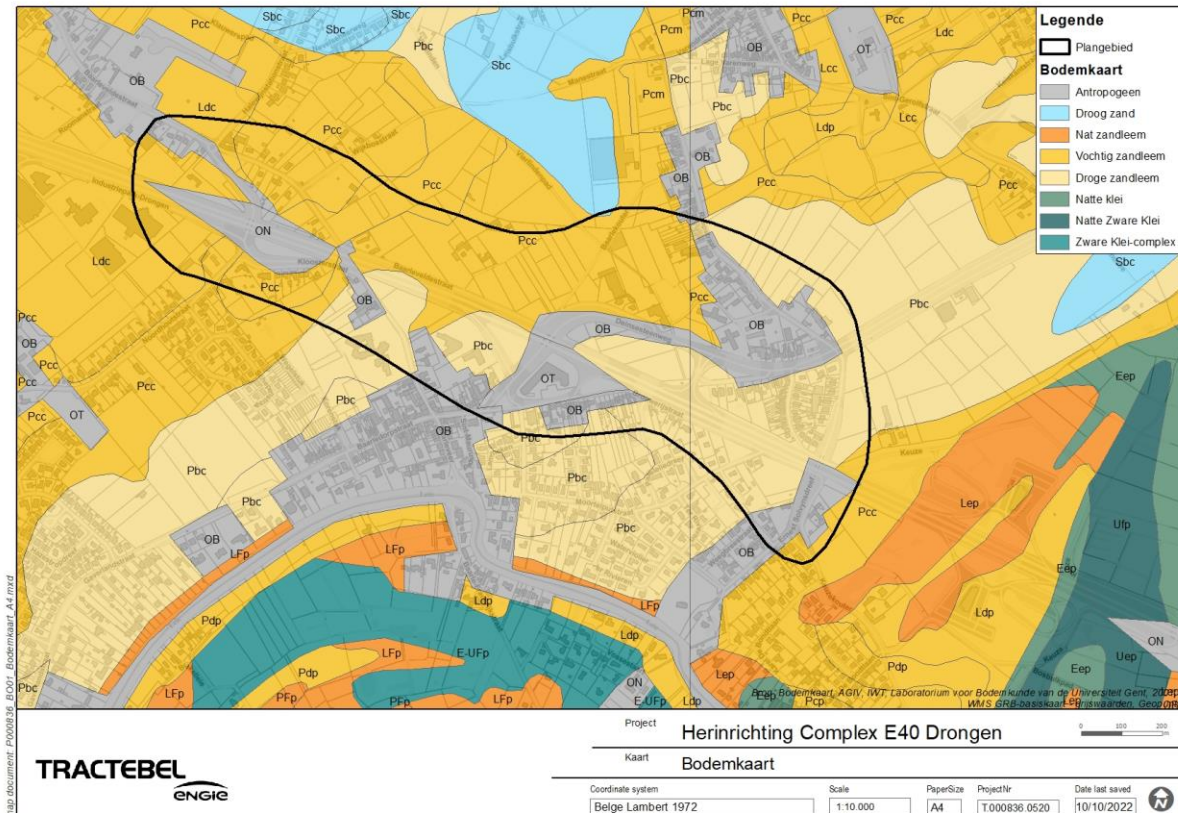


Figuur 3-13: Situering van het plangebied op de Tertiair geologische kaart

Ter hoogte van het huidige op- en afrittencomplex komen naast antropogene (verstoorde) bodems nog vochtige en droge zandleembodems voor. In de omgeving van de Leie gaat dit over in natte klei en vervolgens natte zware klei. De open ruimte tussen de kern van Baarle en Drongen, de kouter, betreft een droge zandleemgrond.

Het studiegebied wordt doorsneden door de E40. Daarnaast bestaat het bodemgebruik voornamelijk uit veeteelt en discontinue bebouwing, waaronder bewoning en KMO's, maar ook scholen en een rust- en verzorgingstehuis, industrie en recreatie.

In de onmiddellijke omgeving van en overlappend met het plangebied zijn heel wat OVAM-bodemdossiers (bodemverontreinigingsonderzoeken) gekend.



Figuur 3-14: Situering van het plangebied op de bodemkaart

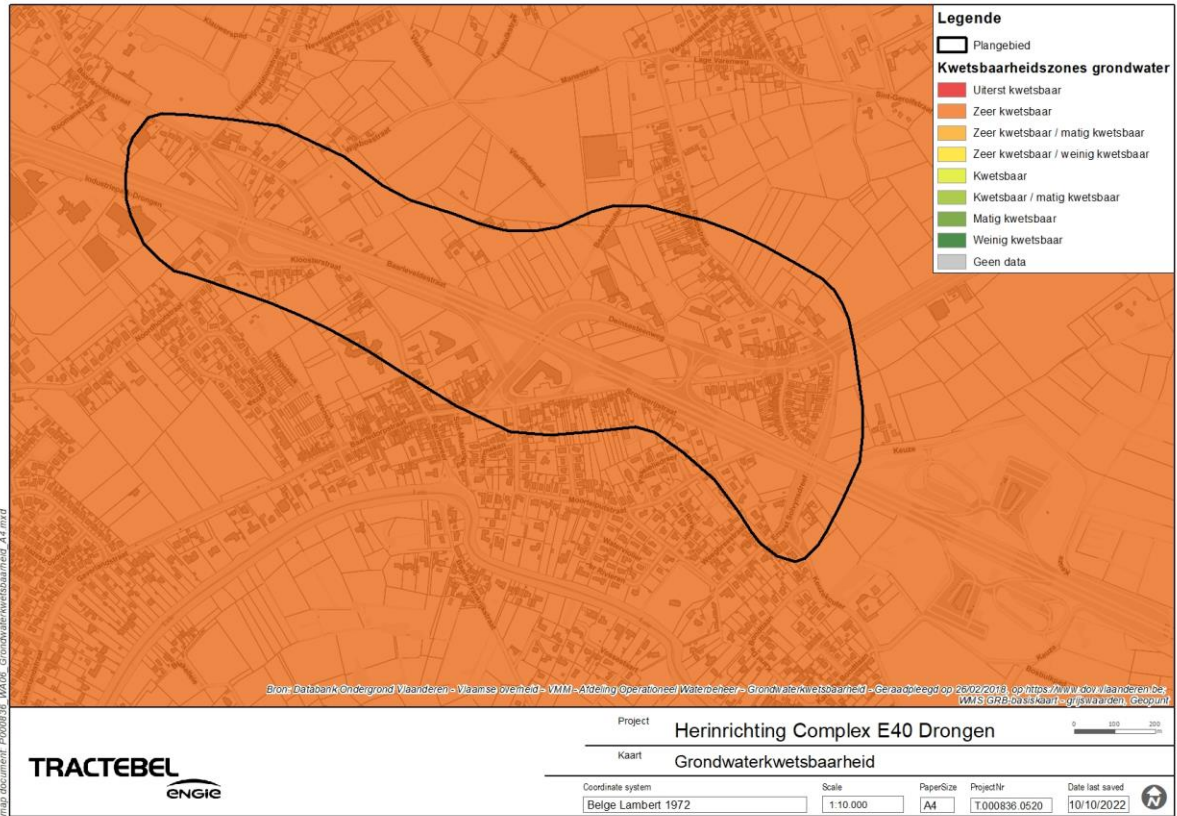
3.3.7 Water

Nabij het plangebied is de geklasseerde waterloop de Leie (Grensleie) gelegen. Verder zijn er in de Leievallei veel kleine kavelsloten en greppels gegraven voor een goede afwatering van de landbouwpercelen.

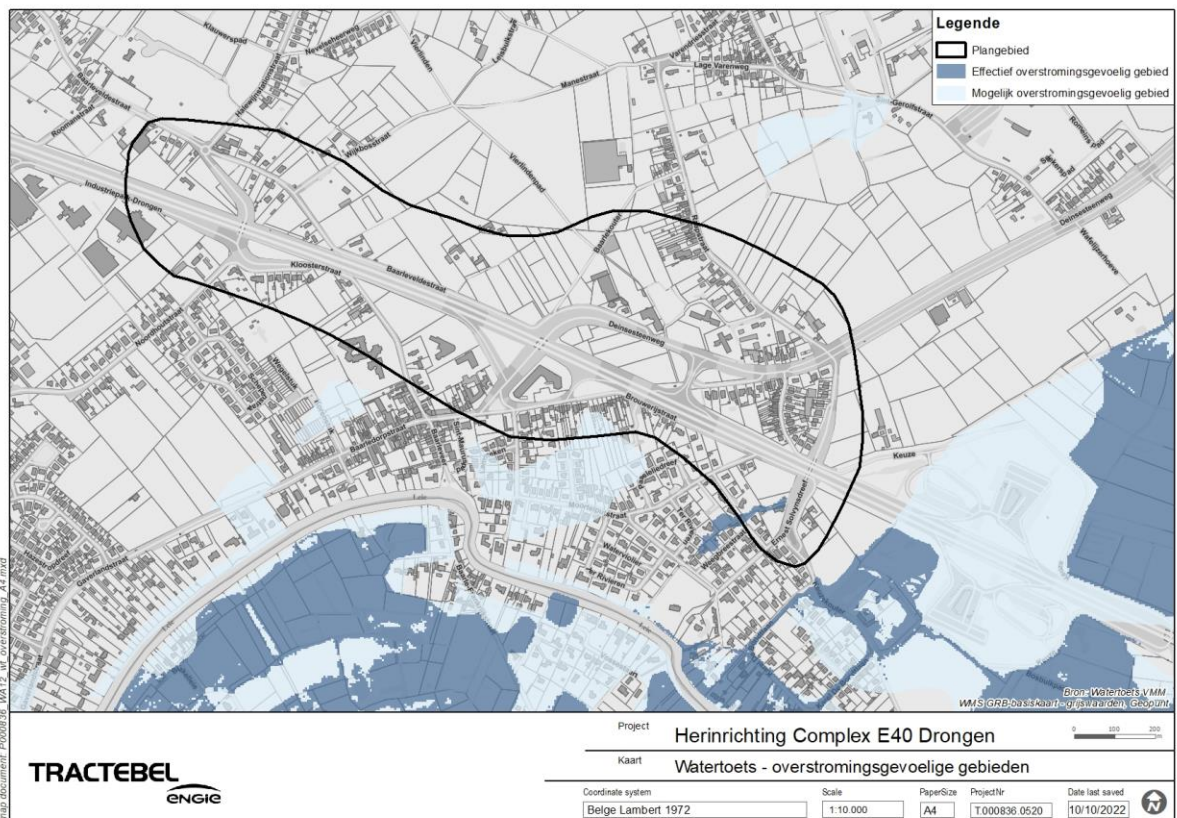
Het plangebied wordt gekenmerkt door een ondiepe grondwaterstand. Het grondwater komt in het grootste deel van het plangebied voor vanaf een diepte van 1 m en meer onder het maaiveld. Dichter bij de Leie (in zowel de noordelijke als de zuidelijke meersengebieden) reikt het grondwater in de winterperiode plaatselijk tot aan het maaiveld.

Als gevolg van landbouwactiviteiten in en rond het plangebied is het ondiepe grondwater enigszins verontreinigd met nutriënten.

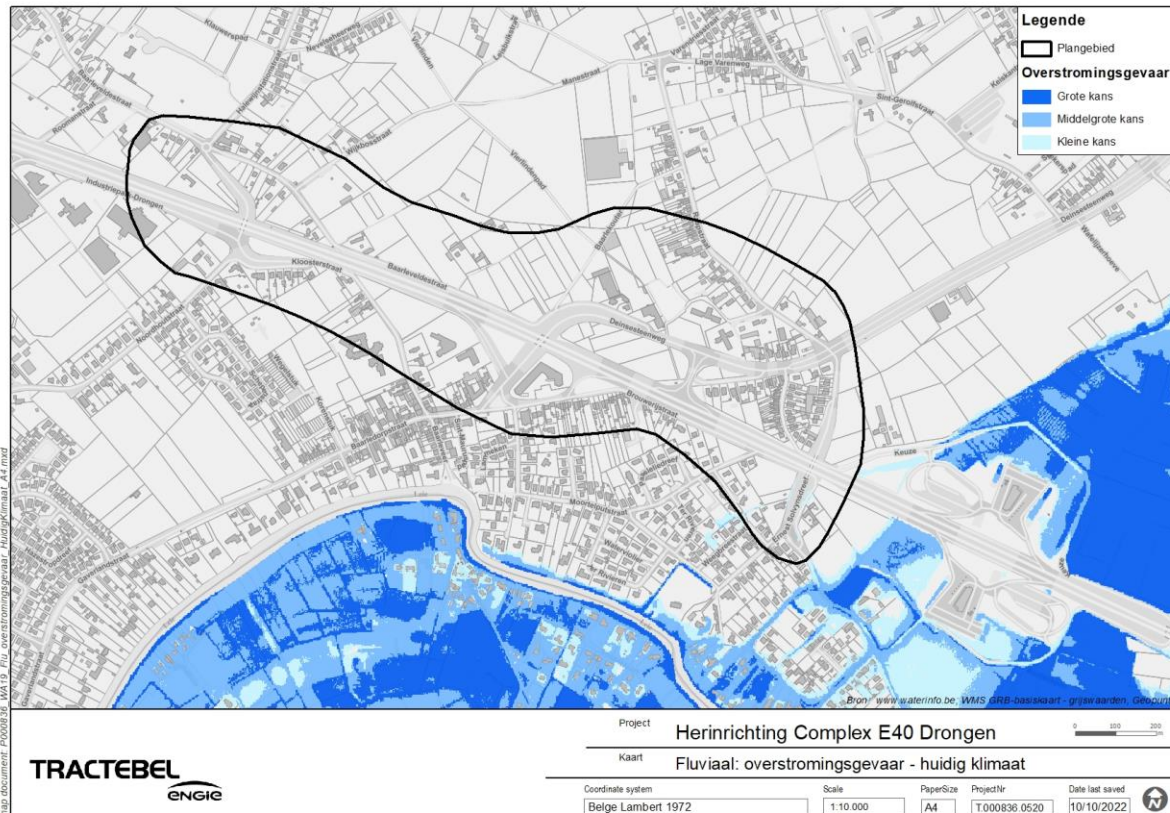
Aangezien de watervoerende laag bestaat uit zand, de deklaag zandig is en/of dunner is dan 5 m, en de onverzadigde zone minder dan 10 meter dik is, wordt het grondwater ter hoogte van het plangebied (en in de ruime omgeving) aangeduid als zeer kwetsbaar.



Figuur 3-15: Situering van het plangebied op de grondwaterkwetsbaarheidskaart



Figuur 3-16: Situering van het plangebied ten opzichte van de overstromingsgevoelige gebieden



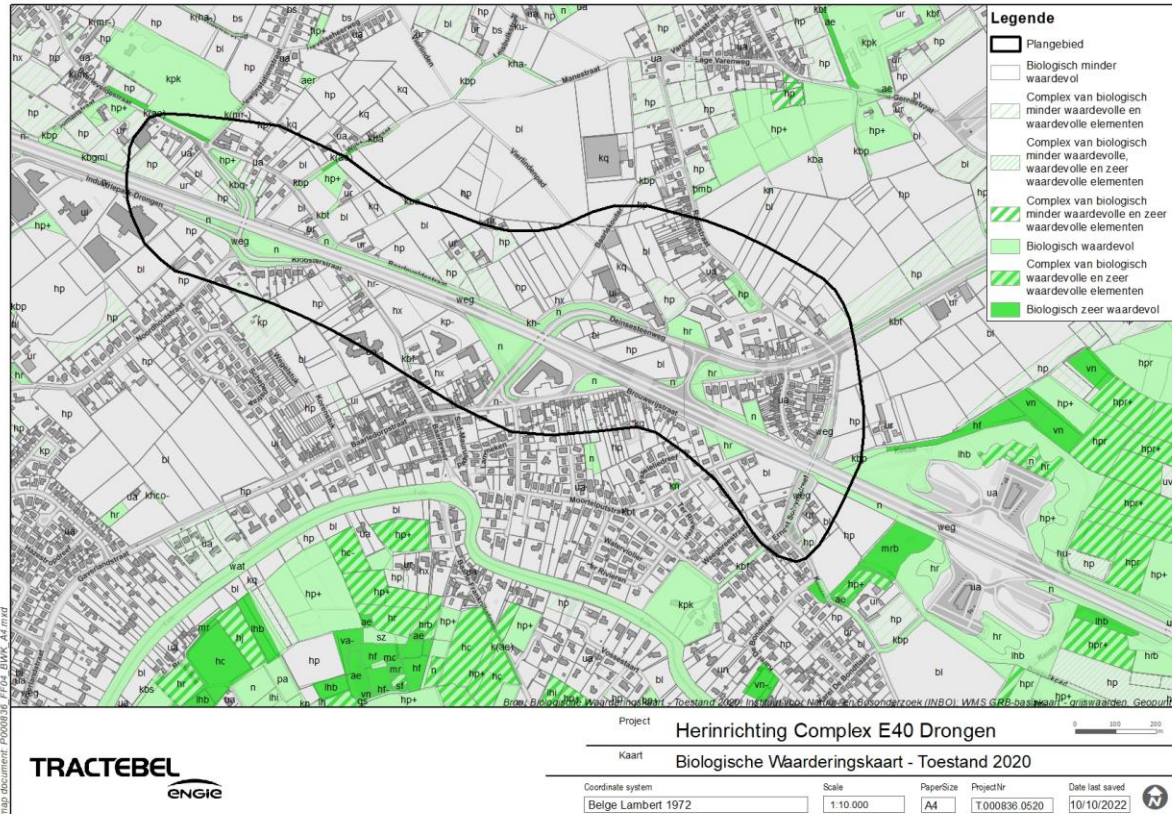
Figuur 3-17: Situering van het plangebied ten opzichte van het fluviale overstromingsrisico.

In de omgeving van het plangebied liggen er overstromingsgevoelige zones. Zowel de noordelijke als de zuidelijke meersengebieden grenzend aan de E40 zijn effectief overstromingsgevoelig, net als het gebied aan Keuzekouter. De dienstzone wordt zo omzoomd door recent overstroomd gebied, dat deel uitmaakt van de Leievallei. De overstromingskans vanuit de rivier wordt dan ook als groot aanzien.

3.3.8 Biodiversiteit

Het plangebied en zijn omgeving bevindt zich op verschillende overgangen, zowel tussen de bebouwde omgeving van de kern van Baarle en het open landbouwlandschap ten noorden van de E40, als tussen de Leievallei met nat grasland en de droge kouters. Deze contrasten komen ook tot uiting in de vegetatietypes die in het gebied voorkomen.

Het plangebied en zijn omgeving bestaan voornamelijk uit ecologisch weinig waardevolle akkers, al dan niet met bomenrijen in de perceelsrand. Verschillende percelen zijn ook soortenrijk permanent cultuurgrasland, al dan niet met interessant microreliëf in de vorm van oude grachtenpatronen. Ten zuiden van de E40, waar delen van deze structuur in groengebied gelegen zijn, vormen ze een waardevol geheel, maar ook ten noorden ervan (in landbouwgebied) wordt deze structuur (zij het anders beheerd) doorgetrokken en komen interessante fauna en flora voor.



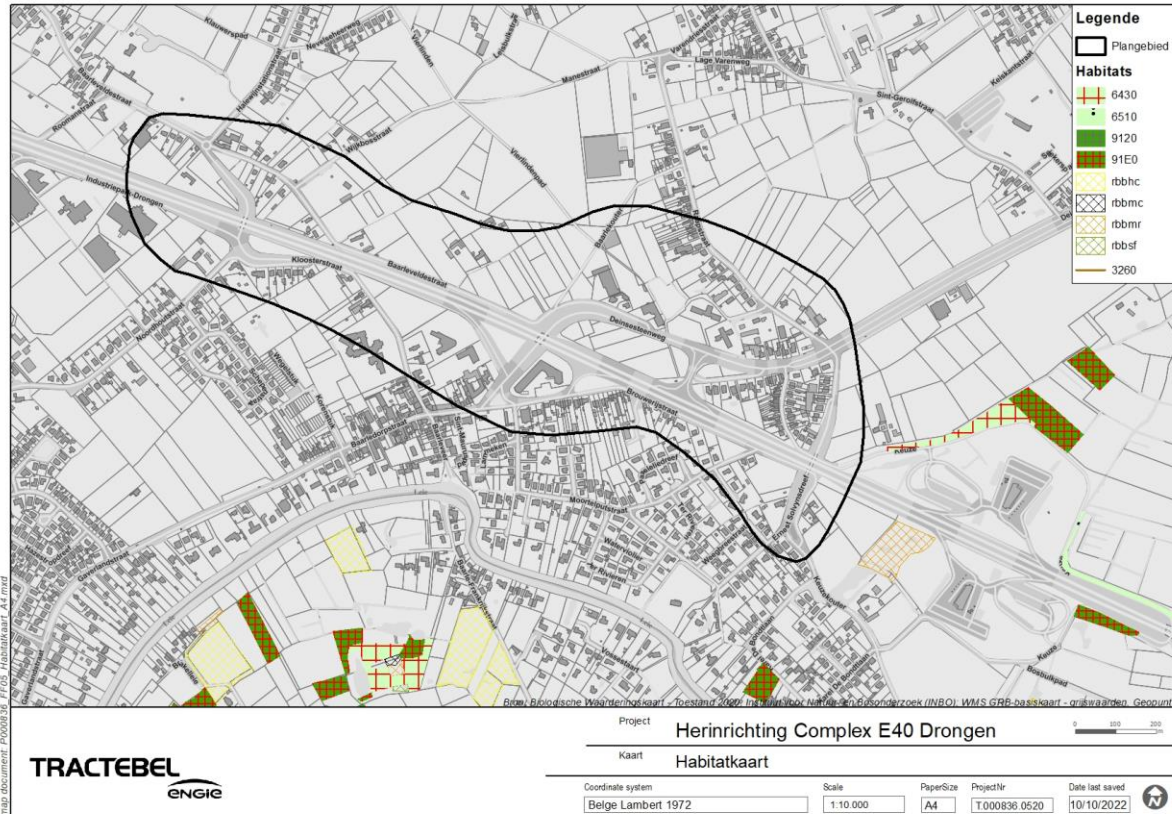
Figuur 3-18: Situering van het plangebied op de Biologische waarderingskaart

De meest waardevolle biotopen bevinden zich net buiten het studiegebied in het lager gelegen gedeelte langsheen de Leie. De meersengebieden bestaan uit natte graslanden die nog maar zelden overstromen.

Verschiede soorten vleermuizen maken gebruik van het open valleigebied van de Leie en de Keuzemeersen als jachtgebied.

De noordelijke Keuzemeersen werden door de stad Gent aangeduid als hotspot: dit is een gebied waarin bedreigde, kwetsbare, gevoelige en/ of van bescherming afhankelijke soorten voorkomen. Een aantal delen van het plangebied werden dan ook opgenomen in het thematische RUP Groen van de stad Gent, waarbinnen ze een groene bestemming toegedeeld krijgen. Het betreft hier een aantal zones in het deelgebied “Keuze” tussen de Leie, de Deinsteenweg en de E40.

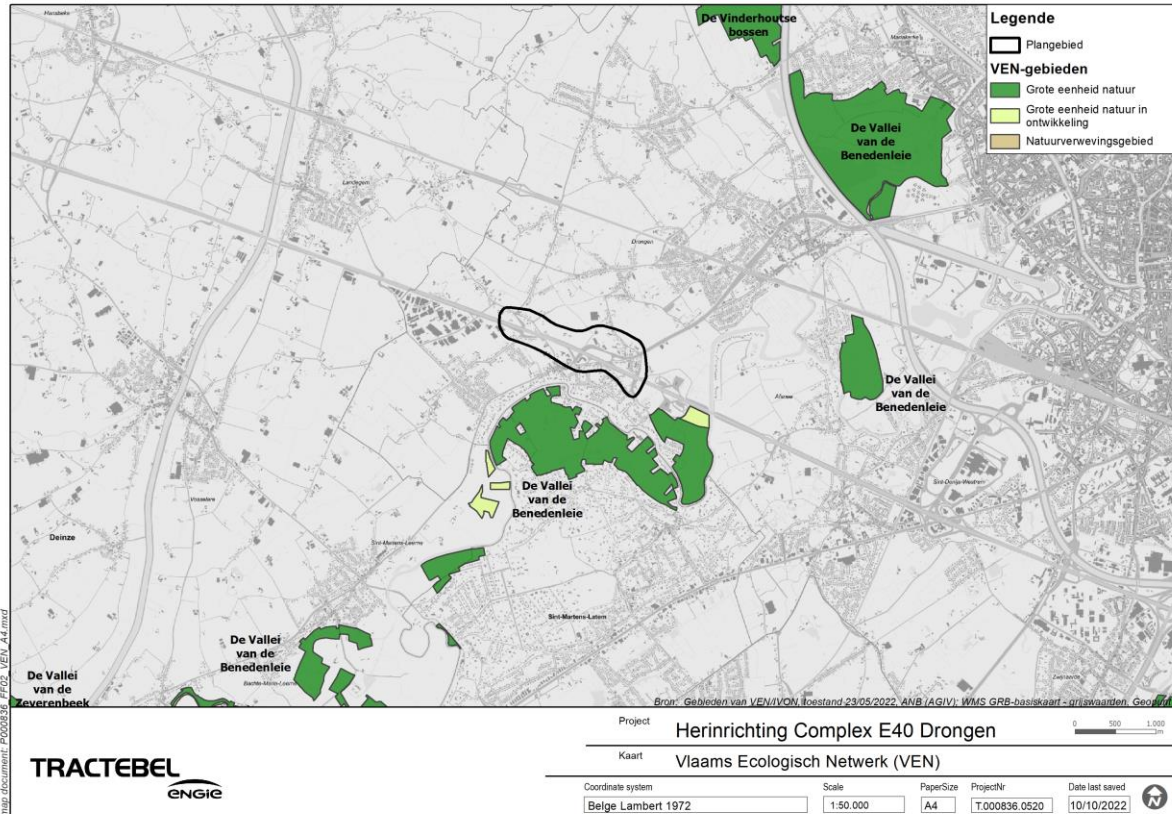
De servicezone wordt omgord door bosjes, voornamelijk populierenaanplant, die de tankstations en hun parkings afschermen voor het omliggende landschap. Ook in de bermen van de E40, en met name in de oksels van de op- en afritten, komen bosfragmentjes voor, naast grasvelden en lemige akkers. Er bevinden zich geen biologisch zeer waardevolle ecotopen of Europese habitattypes binnen het studiegebied.



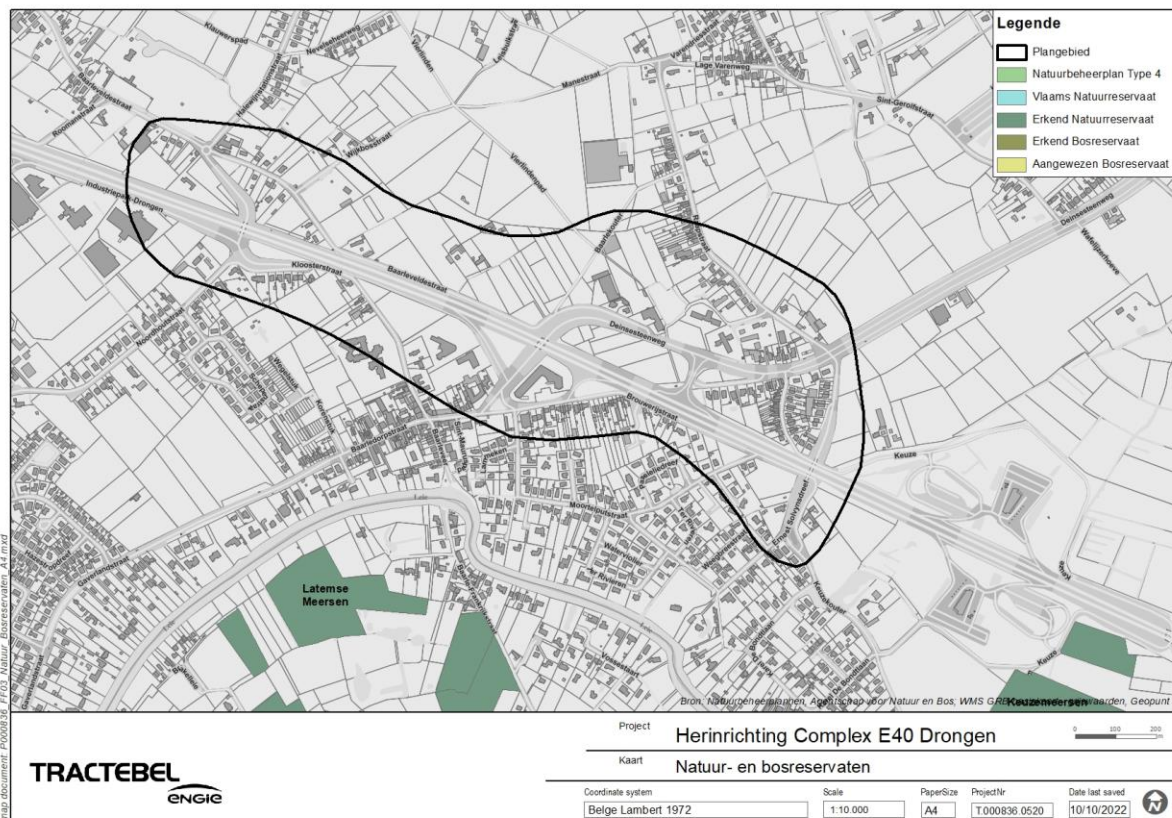
Figuur 3-19: Situering van het plangebied op de habitatkaart

Het plangebied is gelegen nabij het VEN-gebied “De Vallei van de Benedenleie” (nr. 213), ten zuiden van de E40. Het VEN-gebied is aangeduid voor de hoge natuurwaarden in de Leievallei tussen Deinze en Gent. Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied ligt op relatief grote afstand: het op meer dan vier kilometer ten noordoosten gelegen Habitatrictlijngebied Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel (BE230005), deelgebied Vinderhoutse bossen.

Het plangebied is ook gelegen nabij enkele erkende natuureservaten “Keuzemeersen” en “Latemse Meersen”, beide in eigendom en beheer bij Natuurpunt.



Figuur 3-20: Situering van het plangebied ten opzichte van het VEN



Figuur 3-21: Situering van het plangebied ten opzichte van de natuurreservaten in de omgeving

3.3.9 Gezondheid

Met betrekking tot de discipline Mens-gezondheid zijn geen gegevens bekend betreffende de mogelijke belasting van de menselijke gezondheid. Wel kunnen we stellen dat er een zeker achtergrondniveau is van 'hinder', gezien de bestaande situatie namelijk een voorstedelijke omgeving en bijhorende autosnelweg, op- en afrittencomplex en bijhorende doorgangswegen betreft. Het betreft voornamelijk hinder ten gevolge van geluid, mogelijke gezondheidseffecten zijn moeilijk te kwantificeren. Dit neemt niet weg dat men moeilijk kan spreken van een positieve gezondheidsomgeving, gezien de ligging van de woonkernen en gebieden ten opzichte van het complex en de autosnelweg.

Wat betreft de algemene luchtkwaliteit in de omgeving zijn er geen algemene overschrijdingen van de grenswaarden, noch van de gezondheidkundige advieswaarden vast te stellen.

4 Scoping

4.1 Geïntegreerd milieuonderzoek

Elk plan – en dus ook dit RUP – brengt veranderingen in de leefomgeving teweeg. De effecten van deze veranderingen op het leefmilieu kunnen te verwaarlozen, positief, maar ook negatief zijn. Het is daarom belangrijk om van RUP's de 'milieueffecten' en hun 'aanzienlijkheid' te onderzoeken op 'geïntegreerde' wijze.

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten. Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Dit is een milieueffectenbeoordeling zoals bedoeld in de plan-MER-richtlijn. De term '**geïntegreerd milieuonderzoek**' wordt echter bewust verkozen omdat deze term aangeeft dat de evaluatie van effecten parallel verloopt aan de planontwikkeling. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt ervan uitgegaan om een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In een milieueffectenbeoordeling worden de milieueffecten van de planingrepen zullen worden onderzocht ten aanzien van de referentiesituatie(s), en dit voor de verschillende relevante disciplines. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke MER-deskundigen. Indien er negatieve effecten optreden, kunnen de deskundigen milderende maatregelen of monitoring voorstellen.

De **planingrepen** zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren.

De wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende **referentiesituaties**. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt, bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet.

Voor voorliggend RUP zullen, waar verschillend, twee referentiesituaties in beschouwing genomen worden:

- De bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand);
- De planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen, hun voorschriften en eventueel bekomen vergunningen/toelatingen).

Alle effecten die optreden, zullen onderzocht en beoordeeld worden ten opzichte van deze referentiesituaties. Er wordt met andere woorden nagegaan wat de effecten van het plan zullen zijn in het referentiejaar in de toekomst, rekening houdend met het reeds besliste beleid dat (onafhankelijk van het plan) op dat ogenblik zal gerealiseerd zijn.

De **ontwikkelingsscenario's** omvatten (als deze er zijn) geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid zijn of die nog niet zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar. Voor ontwikkelingsscenario's zal worden nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken.

De effecten worden onderzocht voor verschillende **milieudisciplines**: Mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Bodem, Water, Biodiversiteit, Landschap, onroerend erfgoed en archeologie, Mens –

ruimtelijke aspecten en Mens-gezondheid. Mogelijke invloeden op het klimaat worden behandeld in een afzonderlijke klimaatreflex. In de scoping wordt nagegaan voor welke disciplines effecten kunnen verwacht worden. Op die manier worden de reikwijdte en het detailniveau voor het onderzoek in het plan-MER vastgelegd door het scopingsproces. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het onderzoeksgebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht.

Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen grensoverschrijdende milieueffecten verwacht.

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Iedere discipline wordt uitgewerkt door een door de overheid erkende **onafhankelijke MER-deskundige**. Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of ze kunnen worden vermeden en of er relevante **milderende maatregelen** kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden.

Sommige maatregelen zijn afhankelijk van of en hoe de effecten zich juist zullen manifesteren. Een aantal milieuaspecten vereisen verdere opvolging of monitoring.

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven wat de te verwachten gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen effecten kunnen voorkomen of milderen. De milderende maatregelen en aanbevelingen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Het plan-MER zal ook een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de eventuele alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze startnota wordt de eerste stap van het milieuonderzoek gezet, de *'scoping'*. Dit wil zeggen dat we voor het planvoornemen dat in de startnota is opgenomen bekijken wat de (theoretische) effecten op het milieu kunnen zijn, of deze effecten relevant zijn, en zo ja of ze relevant genoeg zijn om mee te nemen in het verdere milieuonderzoek tijdens het planproces. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie (op hoofdlijnen) voorgesteld die gehanteerd zal worden in het latere milieueffectenonderzoek. Er is een beschrijving opgenomen van:

- Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen
- Algemene methodologie (referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's, studiegebied, ...)
- Overzicht te verwachten effecten en onderzoeksmethodologie per discipline

Tijdens het verdere planproces kan deze scoping nog bijgestuurd worden waar expliciet nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer relevant worden geacht voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau. Tevens kan het detail van het onderzoek nog beperkt wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

4.2 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Ten behoeve van het plan-MER is het aangewezen om de beoogde bestemmingswijzigingen te vertalen naar mogelijke **planingrepen**, met name tastbare fysieke projecten die mogelijk worden gemaakt én die ook verwacht worden vanuit de plandoelstellingen. In een aantal gevallen is het echter ook mogelijk de gevolgen van een bestemmingswijziging aan een plan-MER te onderwerpen zonder dat er sprake hoeft te zijn van concrete projectingrepen. Zo kan een bestemmingswijziging leiden tot andere geluidsnormen (achtergrondgeluid) of tot een verandering in de vastgoedwaarde van percelen of gebouwen.

Dit plan zal, afhankelijk van de locatie en het gekozen alternatief, volgende planingrepen mogelijk maken:

- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van wegnis voor gemotoriseerd verkeer;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van lokale wegnis;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van leidingenstroken;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van woongebied;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van bedrijvigheid;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van openbare nutsvoorzieningen;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van elementen voor de landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van ecologische infrastructuur;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van zachte verbindingen;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van agrarische activiteiten;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van overstromingsgebied.

De relatie van de planingrepen tot de effectgroepen wordt per discipline beschreven in paragraaf 4.4.

4.3 Algemene methodologie

4.3.1 Team van erkende MER-deskundigen

Volgens het Vlaams decreet op de milieueffectrapportage moeten de onderzoeken die nodig zijn om een milieueffectrapport op te stellen, gecoördineerd worden door een erkende MER-coördinator. Deze MER-coördinator stelt een team van deskundige medewerkers aan, die deelonderzoeken uitvoeren volgens een aantal onderzoeksdisciplines.

Voor het op te maken plan-MER wordt voor elke relevante onderzoeksdiscipline een erkend MER-deskundige opgegeven die het deelonderzoek zal uitvoeren en op zijn kwaliteit zal controleren. De MER-coördinator zal van de deelonderzoeken en de eindconclusies in samenspraak met de andere MER-deskundigen een coherent geheel maken.

Het team van erkende MER-deskundigen wordt in hieronder voorgesteld. De taak van MER-coördinator wordt opgenomen door Bieke Cloet. De discipline gezondheid zal opgenomen worden door de coördinator.

De effecten op klimaat worden niet onderzocht en beoordeeld in een afzonderlijke discipline. Wel zal voor iedere discipline aangegeven worden welke van de onderzochte effecten een invloed hebben op het klimaataspect, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten. Al deze elementen worden samengevat in een hoofdstuk 'klimaatreflex'.

| Naam MER-Deskundige | Discipline | Nr Erkenningsbesluit | Erkenning geldig tot |
|---------------------|--|--------------------------------|----------------------|
| Rebecca Devlaeminck | Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie | EDA-669 (deeldomein landschap) | Onbepaalde duur |
| Bieke Cloet | Mens – Sociaal organisatorische aspecten (deeldomein ruimtelijke aspecten) | MB/MER/EDA-700-V1 | Onbepaalde duur |
| Jan Dumez | Mens (deeldomein mobiliteit) | EDA-737 | Onbepaalde duur |
| Johan Versieren | Lucht (deeldomein luchtverontreiniging) | AMV/LNE/ERK/MER/EDA-059/V5 | Onbepaalde duur |
| Chris Neuteleers | Geluid en Trillingen | MB/MER/EDA/556/V-3 | Onbepaalde duur |
| Eveline Hoppers | Biodiversiteit | GOP/ERK/MER/2020/00001 | Onbepaalde duur |
| Stefan Helsen | Bodem (deeldomeinen pedologie en geologie) | AMV/LNE/ERK/MER/EDA-539/V3 | Onbepaalde duur |
| Francis Vansina | Water (deeldomeinen geohydrologie en oppervlakte- en afvalwater) | AMV/LNE/ERK/MER/EDA-118/V4 | Onbepaalde duur |
| Bieke Cloet | MER-coördinator | GOP/ERK/MER/2019/00034 | Onbepaalde duur |

4.3.2 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen zich mogelijk effecten kunnen voordoen. Dit omvat minstens het plangebied, maar kan ook groter zijn, afhankelijk van de lokalisatie en de invloedssfeer van de te verwachten betekenisvolle effecten. Voor de volgende disciplines is het studiegebied ruimer dan het plangebied:

Bodem. Het studiegebied wordt bepaald door het gebied waar veranderingen van het bodemgebruik kunnen optreden, inclusief een zone waar de bodem kan beïnvloed worden door o.a. verspreiding van verontreinigende stoffen, graafwerken, stapelplaatsen (werfzone).
Water (waterkwaliteit, afvoergedrag water, grondwater). Het studiegebied omvat de zone van het plangebied, uitgebreid met alle (delen van) oppervlaktewateren die een kwalitatieve of kwantitatieve invloed kunnen ondervinden van het plan. Wat betreft de impact van bemalingen, meestal zijn deze tijdelijk of kunnen ze in principe door middel van bouwtechnische maatregelen sterk worden beperkt.

Biodiversiteit. Het studiegebied omvat de omliggende leefgebieden die met het plangebied in 'verbinding' staan, alsook de zones waar een wijziging in verstoringseffecten kan optreden.

Landschap (landschapsstructuur, visuele kwaliteit). Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen een verstoringseffect op het landschap (verstoring van de structuurkenmerken van het landschap, de erfgoedwaarden of visuele verstoring, ...) kan optreden (ca. 1 km rondom plangebied).

Mobiliteit. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden in de verkeersstromen en het verkeerskundig functioneren van het netwerk ten gevolge van het plan. Het studiegebied strekt zich hierdoor uit tot ver buiten het plangebied.

Geluid en trillingen. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden op het geluidsklimaat ten gevolge van het plan.

Lucht. Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht.

Mens-ruimte. Het studiegebied omvat de omgeving rondom het plangebied waar een wijziging verwacht wordt in de wisselwerking met de ruimtelijke context.

Mens-Gezondheid: Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht en het geluidsklimaat.

4.3.3 Referentiesituatie en referentiejaar

In een milieueffectrapport wordt het relatieve belang van de effecten van de verschillende alternatieven ingeschat door de situatie die ontstaat als de alternatieven worden uitgevoerd, te vergelijken met de situatie die ontstaat als het plan niet wordt uitgevoerd. Voor voorliggend plan worden twee referentiesituaties gehanteerd: referentiesituatie 1 waarin het huidig gebruik verdergezet wordt (de bestaande situatie), en referentiesituatie 2 waarin de huidige juridische bestemming gerealiseerd wordt. Beide referentiesituaties zijn niet voor elke discipline relevant. Er wordt in de disciplines telkens aangegeven welke referentiesituatie(s) gehanteerd zal (zullen) worden.

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van de omgevingsituatie die zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt. Immers, zolang het plan niet is afgewerkt, komen ook niet alle effecten op het milieu tot uiting. Het jaar waarin de effecten worden verondersteld zich voor te doen, en dat dus als basis van de vergelijking dient, wordt het referentiejaar genoemd.

Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid (gestuurde ontwikkelingen) en autonome evolutie.

In deze studie wordt voorgesteld te werken met 2030 als referentiejaar.

4.3.4 Ontwikkelingsscenario's

Op dit ogenblik zijn er geen planningsprocessen lopende die als ontwikkelingsscenario zullen behandeld worden. Indien tijdens de opmaak van het MER evoluties plaatsvinden in deze plannen of extra ontwikkelingsscenario's aan de orde zijn, zullen deze eveneens meegenomen worden.

4.3.5 Waardeschaal en effectbeoordeling

Voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

| | |
|--|---------------------------|
| Aanzienlijk negatief (-3) | aanzienlijk positief (+3) |
| Negatief (-2) | positief (+2) |
| Beperkt negatief (-1) | beperkt positief (+1) |
| Geen effect/verwaarloosbaar effect (0) | |

Hierbij duidt een positieve score op een positief, gewenst effect. Dat kan bv. Een verhoging, een ondersteuning of een versterking van de betrokken positieve eigenschap zijn. Een negatieve score wijst op een ongewenst effect. Dat kan bv. Gaan om het verdwijnen, een verlaging of een aantasting van een bepaalde positieve eigenschap. Voor elk relevant effect wordt een beoordelingskader geschetst dat zal gebruikt worden bij de bepaling van het significantieniveau.

De beoordelingen voor de individuele effecten kunnen niet samengeteld worden om een globale vergelijking van alternatieven/varianten te maken.

4.4 Te onderzoeken effecten

4.4.1 Mobiliteit

4.4.1.1 Te onderzoeken effectgroepen

De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex kenmerkt zich door een aantal wijzigingen in het netwerk, waardoor sommige relaties verdwijnen of bemoeilijkt worden maar anderzijds ook andere relaties kunnen ontstaan of verbeteren. Ook de verdeling van de intensiteiten van de verschillende modi op het netwerk kan (sterk) wijzigen in functie van het gekozen alternatief.

De te onderzoeken effectgroepen hierbij zijn:

- Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur;
- Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi;
- Effecten op de leefomgeving.

4.4.1.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De infrastructuur voor de verschillende modi wordt op microschaal beschreven. Op mesoschaal worden de netwerken voor de verschillende modi in kaart gebracht. Deze beschrijving gebeurt kwalitatief. Hiervoor wordt vertrokken van de bestaande toestand, rekening houdend met reeds gekende ontwikkelingen binnen andere processen.

De kwantitatieve bespreking van de referentiesituatie voor het autoverkeer zal gebeuren aan de hand van de data uit de meest recente versie van de beschikbare macromodellen van de Vlaamse overheid (Team verkeersmodellen MOW).

4.4.1.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Binnen de methodiek kunnen drie grote groepen aan effecten onderscheiden worden:

- *Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur*
Aangezien dit aspect een grote impact heeft op de andere te onderzoeken effecten, wordt dit als eerste bekeken. We bestuderen hierbij de globale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en dit zowel op het netwerk als geheel (voertuigverliesuren, reistijdverhouding) als voor de specifiek relevante kruispunten.
- *Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi*
De aantrekkingskracht van de verschillende modi wordt bepaald door de werking van de netwerken als een geheel, waarbij specifieke knelpunten (barrières, onveilige punten) een grote verstoring kunnen teweegbrengen. Bij auto- en vrachtverkeer leiden problemen in het netwerk vaak tot sluipverkeer, bij de overige modi heeft dit vooral impact op de attractiviteit van de modus (en dus de shift terug naar autoverkeer)
- *Effecten op de leefomgeving*
De doorstroming enerzijds en de organisatie van en interactie tussen de netwerken hebben een gecombineerd effect op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, die samen de kwaliteit van de leefomgeving (vanuit mobiliteitsoogpunt) bepalen. Deze worden bijgevolg besproken over de verschillende modi heen.

Tabel 4-1: Beoordelingscriteria discipline Mobiliteit

| Effecten | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|--|--|--|---|
| Functioneren verkeerssystemen – autoverkeer | Autoverkeer: kans op file ter hoogte van wegvakken en kruispunten, met nadruk op het functioneren van de complexen | Kwantitatieve beoordeling van de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten | Beoordeling door de deskundige op basis van afwikkelingscapaciteit (kruispunten, I/C-verhouding wegvakken) |
| Kwaliteit netwerken verschillende modi | Leesbaarheid Netwerklogica Inrichting Barrière-effecten (omrijfactoren oversteekbaarheid) en | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor voetgangers | Beoordeling door de deskundige op basis van: logica opbouw omwegfactoren inrichtingseisen |
| | | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor fietsers | |
| | | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor openbaar vervoer | |
| | | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor autoverkeer | |
| | | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor vrachtverkeer | |
| Impact op de leefomgeving | Verkeersleefbaarheid | Kwantitatieve toetsing gereden, vracht- en PAE- kilometers op het onderliggende wegennet | Beoordeling door de deskundige op basis van voertuigkilometers, context en wegtype |
| | Verkeersveiligheid | Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van het wegennet op basis van het aantal voorkomende conflicten en hun inrichting. | Beoordeling door de deskundige op basis van aantal conflicten en inrichting. |

4.4.2 Lucht

4.4.2.1 Te onderzoeken effectgroepen

De wijziging in verkeersstromen – en circulatie heeft een rechtstreekse impact op de locatie van de emissies. Deze bepalen mee de luchtkwaliteit in het plangebied.

4.4.2.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Bij de beschrijving van de bestaande toestand wordt in eerste instantie de plaatselijke luchtkwaliteit in kaart gebracht. Vervolgens worden de bronnen in kaart gebracht welke invloed hebben op de plaatselijke luchtkwaliteit. Dit betreft vnl. verkeer.

Rekening houdend met de emissieniveaus en de huidige luchtkwaliteit, worden de parameters vastgelegd welke meer in detail onderzocht worden, en dit in combinatie met de huidige en toekomstige luchtkwaliteitsdoelstellingen. Op basis van de huidige kennis wordt dan ook uitgebreid aandacht besteed aan NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (als relevante “verkeersparameters” waarvoor wettelijke luchtkwaliteitsgrenswaarden bestaan). Daarnaast wordt ook in detail ingegaan op de mogelijke impact van roet (op basis van EC). Andere parameters worden summier behandeld.

Voor de beschrijving van de plaatselijke luchtkwaliteit wordt uitgegaan van beschikbare resultaten van het VMM meetnet luchtverontreiniging (worden als indicatieve waarden aanzien gezien geen meetposten in het studiegebied zelf gelegen zijn), modelkaarten van VMM, en gegevens beschikbaar in de impactmodellen CAR-Vlaanderen en IMPACT.

De huidige verkeersemissies in het plangebied worden in kaart gebracht, waarbij gebruik gemaakt werd van emissiekengetallen van voertuigen en data aangeleverd vanuit de discipline mobiliteit.

Ten aanzien van de huidige luchtkwaliteit kan gesteld worden dat deze vnl. beïnvloed wordt door de uitlaatgassen van voertuigen gezien de aanwezigheid van de E40 en de N466. De invloed ervan neemt wel snel af met de afstand tot de weg. Langsheen snelwegen kan gesteld worden dat een aantoonbare

impact zich doorgaans slechts uitstrekt tot een grootte-orde van één km afstand. Langsheen N-wegen kan aangenomen worden dat de impact zich minder ver uitstrekt.

In de winterperiode zal eveneens de gebouwverwarming van de nabij gelegen woningen een invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit hebben. Er kan echter aangenomen worden dat het verkeer langsheen de snelwegen de meest bepalende factor is voor de luchtkwaliteit in het studiegebied.

De plaatselijke luchtkwaliteit wordt getoetst aan de wettelijk opgelegde luchtkwaliteitsdoelstellingen en voor die parameters waarvoor geen wettelijke bepalingen vastliggen, wordt gerefereerd naar internationale doelstellingen (WHO-waarden, Nederlandse MTR waarden,...), welke dienen beschouwd te worden als richtwaarden.

Rekening houdend met reeds beslist beleid wordt de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteit beoordeeld voor de planhorizon (2030). Hierbij wordt rekening gehouden met te verwachten wijzigingen inzake achtergrondconcentraties en emissiefactoren wegverkeer.

Er wordt in detail ingezoomd op die specifieke locaties waar ten gevolge van de realisatie van het plan grote veranderingen van de verkeersstromen te verwachten zijn (qua aantallen voertuigen en/of sterke wijziging inzake doorstroming). Enkel de parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} en EC worden hierbij modelmatig beoordeeld op immissieniveau.

Voor de parameters waarvoor met de impactmodellen verkeer geen immissieberekening mogelijk is, wordt enkel een kwalitatieve beoordeling opgenomen. Deze beoordeling wordt gebaseerd op basis van literatuur, emissiekengetallen en meetgegevens.

Bij het kwantitatief vastleggen van de te verwachten emissies en/of impact ervan wordt rekening gehouden met gekende emissiefactoren en prognoses inzake toekomstige emissiefactoren.

De globale impact van het verkeer en de impact langsheen wegen zonder bebouwing in de onmiddellijke omgeving, wordt in rekening gebracht op basis van een modelberekening met IMPACT-model. De resultaten van deze modelberekeningen zijn in principe enkel van toepassing voor wegsegmenten zonder bebouwing in de onmiddellijke omgeving. Voor de woongebieden zijn de bekomen resultaten louter als indicatief te aanzien.

Teneinde de impact van het verkeer te kunnen inschatten, wordt voor de relevante wegen met bebouwing, een impactberekening uitgevoerd met behulp van het model CAR-Vlaanderen.

De parameters NO₂ en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en EC (elementaire koolstof als maat voor het roetgehalte) worden modelmatig berekend. De parameters die bij de modelleringen gehanteerd worden, zijn :

- Jaargemiddelde concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$);
- Jaargemiddelde achtergrond ($\mu\text{g}/\text{m}^3$);
- Aantal overschrijdingen grenswaarde.

De hierna vermelde methodiek wordt hierbij toegepast (zowel voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie):

- Opmaak inventaris van belangrijkste/meest relevante verkeerswegen in het plangebied;
- Rekening houdend met de achtergrondconcentraties en het actuele verkeer wordt de impact op de plaatselijke luchtkwaliteit geëvalueerd;
- De resultaten worden getoetst aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De toetsing wordt uitgevoerd ten opzichte van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂, de jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ en PM_{2,5} en het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ en uurgemiddelde grenswaarde NO₂.

Als referentiekader worden de luchtkwaliteitsdoelstellingen, zoals opgenomen in Vlare II en Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen gehanteerd, indien relevant aangevuld met internationaal aanvaarde doelstellingen (WHO, Nederlandse MTR-waarden,...).

Ook de emissies van het verkeer in het modelgebied worden berekend. Hiervoor wordt het model IMPACT gebruikt.

4.4.2.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Op een analoge manier zoals voor de referentiesituatie wordt op basis van prognoses inzake te verwachten emissiekengetallen en verkeersprognoses een impact berekend op de plaatselijke luchtkwaliteit na realisatie van het plan.

De grootte van de emissies en de verspreiding ervan in het plangebied worden door een groot aantal parameters beïnvloed (weersomstandigheden, snelheid van voertuigen, aanwezige bebouwing...). De belangrijkste bronnen van luchtmissies na de planrealisatie zijn:

Verkeersemissies op de wegen.

Voor het in kaart brengen van de emissies te wijten aan het plan wordt dan ook rekening gehouden met:

- Voorspelde verkeersstromen van de relevante wegsegmenten;
- Toekomstige emissiefactoren van het wegverkeer.

De impact na realisatie wordt vergeleken met de referentiesituatie (bij autonome ontwikkeling). Rekening houdend met de te verwachten toekomstige achtergrondconcentraties wordt een toetsing uitgevoerd ten opzichte van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De impactbeoordeling lucht is gebaseerd op de resultaten thv de beoordelingspunten die in de tabellen opgenomen zijn. Relevante verschillen berekend tussen de geplande en de referentie situatie berekend met IMPACT, worden op kaartmateriaal voorgesteld.

Als beoordelingsjaar wordt voor de toekomst de situatie in 2030 beoordeeld.

Hoger vermelde kwantitatieve evaluaties worden uitgevoerd voor alle weerhouden alternatieven, voor zover hierbij relevante verschillen te verwachten zijn. Voor situaties waarbij geen relevante verschillen te verwachten zijn, wordt een louter kwalitatieve beoordeling opgenomen.

Tabel 4-2: Beoordelingscriteria voor de discipline Lucht

| Effect | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|-----------------------|--|----------------------------|--|
| Luchtkwaliteit | Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van de luchtmissieniveaus (EC, fijn stof en NO ₂) langsheen relevante wegsegmenten | Luchtkwaliteitsmodellering | Luchtkwaliteitsdoelstellingen |
| luchtemissies | Mate waarin het plan leidt tot wijziging emissies | Luchtkwaliteitsmodellering | afweging relatieve verschillen inzake emissies |

De resultaten van de impactberekeningen worden ook gehanteerd voor de berekening van de impact op het vlak van gezondheid. Hierbij worden de resultaten beoordeeld tov de gezondheidkundige advieswaarden (GAW) i.p.v. de wettelijke grenswaarden. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan de impact thv gevoelige bevolkingsgroepen (o.a. scholen). Dit dient als input voor de deskundige mens-gezondheid.

4.4.3 Geluid en trillingen

4.4.3.1 Te onderzoeken effectgroepen

De wijziging in zowel de locatie van de wegenis als de doorstroming zorgt potentieel voor een wijziging in de intensiteit en/of locatie van het wegverkeersgeluid. Hierbij wordt, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met de afscherpende elementen die zullen worden ingezet ten behoeve van de landschappelijke integratie.

4.4.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

In het studiegebied wordt het geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemisatie afkomstig van de E40 en de onderliggende N466.

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van het verwachte omgevingsgeluid dat zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt en volledig in exploitatie gaat, het referentiejaar genoemd. De referentiesituatie m.b.t. het wegverkeersgeluid zal in ieder geval gemodelleerd moeten worden indien deze een relevante impact heeft op de geplande situatie. Indien dit niet het geval is, kan het huidige geluidsklimaat als referentiesituatie worden genomen.

Voor de beschrijving van de huidige situatie aan wegverkeersgeluid kan gerefereerd worden naar bestaande informatiebronnen in de omgeving van het plan:

- De ‘Goedgekeurde Vlaamse geluidsbelastingskaarten’ van de Vlaamse Overheid (departement Omgeving) waarvoor globale informatie kan worden bekomen voor de geluidsbelasting aan wegverkeersgeluid voor de belangrijkste wegen in het studiegebied. De geluidsbelastingskaart geeft geen relevante informatie over de geluidsbelasting afkomstig van het onderliggend wegennetwerk. Voor de woningen gelegen langs de wegen van het onderliggend wegennetwerk zal de werkelijke geluidsbelasting aan wegverkeersgeluid hoger zijn dan hetgeen op de geluidskaart wordt weergegeven, omwille van de bijkomende geluidsbijdrage van het plaatselijk verkeer. De meest recente geluidsbelastingskaarten werden opgemaakt met verkeersgegevens voor het referentiejaar 2016. De geluidsbelasting wordt op de kaarten aangegeven met twee indicatoren: de Lden en de Lnight. De Europese richtlijn omgevingslawaaï schrijft het gebruik van deze indicatoren voor.
- De geluidsmetingen aan woningen met potentiële impact van het plan, ter beschrijving van het huidige geluidsklimaat in het studiegebied.
- De gemodelleerde berekeningsresultaten voor wegverkeersgeluid in de bestaande situatie uit voorgaande effectrapportage.

4.4.3.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De bepaling van de toekomstige geluidsbelasting bij uitvoering van de planalternatieven geschiedt aan de hand van de herverdeling van het wegverkeer op het verkeersnetwerk voor de mogelijke oplossingsrichtingen. Geluidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie worden vooral bekomen door een herinrichting van de weginfrastructuur, wijziging in verkeerssnelheid, wijziging in verkeersintensiteit en -samenstelling (zwaar-licht verkeer). Voor laatst vernoemde beïnvloedingsfactor worden de gegevens bekomen vanuit het discipline mobiliteit waarbinnen men de effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur zal bepalen. De voorziene aanpassingen aan de weginfrastructuur t.o.v. de referentiesituatie en nieuwe elementen die impact hebben op het geluidsniveau (b.v. berm) worden zo nauwkeurig mogelijk gemodelleerd. Op deze wijze worden de belangrijkste invloedsfactoren op het wegverkeersgeluid opgespoord en worden de effecten van bepaalde oplossingsrichtingen aangetoond.

Bij de opbouw van het rekenmodel wordt rekening gehouden met de inplanting van de weginfrastructuur in de omgeving, de gegevens rond verkeersgeneratie, de gegevens rond wegverharding, het omgevingsprofiel (topografie), de aanwezigheid van gebouwen in het

studiegebied, de aanwezigheid van geluidsschermen/grondwallen bij de weginfrastructuur, de bodemgesteldheid, de vegetatie (indien akoestisch relevant) en de dempingsfactoren die aan bod komen bij de geometrische geluidsuitbreiding (afstand, lucht, meteo). Er wordt aldus een model gemaakt van de reële wereld door gebruik te maken van verschillende data in lagen die elkaar complementeren. Deze data (afkomstig uit verschillende bronnen) voor de opbouw van het geluidsmodel wordt gecontroleerd, geconverteerd en ingevoerd in het rekenprogramma, voorzien van bijkomende informatie, enz.

Bij de geluidsoverdrachtsberekening wordt voorts rekening gehouden met volgende uitgangsgegevens:

- Toegelaten snelheid (“worst case” op vlak van geluid) per voertuigtype;
- Hoogte van het wegsegment boven of onder maaiveld (*laat toe om in het geluidsmodel de ligging van de bronlijn te modelleren*);
- Tunnels (*tunnelmonden worden per definitie als absorberend beschouwd*);
- Viaducten en bruggen (*in het geluidsmodel worden op absolute hoogte gesteld*);
- Wegdektype (*in het geluidsmodel meegenomen met een Vlaamse wegdekcorrectieterm waarmee de geluidsproductie van het verkeer per voertuigtype wordt opgehoogd (of bij een stil wegdektype verlaagd)*);
- Bestaande of (los van het plan) geplande geluidsschermen en –bermen (*in het geluidsmodel gemodelleerd volgens geometrische inplanting (lengte & hoogte) en de akoestische eigenschappen (geluidsabsorberend of -reflecterend)*);
- Topografie (*in het geluidsmodel meegenomen onder de vorm van hoogtelijnen en punten met een gekende hoogte*);
- Bebouwing (i.f.v. geluidsafscherming of -reflectie) (*in het geluidsmodel meegenomen met een gedetailleerde invoer volgens de inplanting en afmetingen van de gebouwen in ‘footprint’*);
- Landgebruik (i.f.v. geluidsdemping of -reflectie) (*in het geluidsmodel meegenomen met een aangepaste bodemabsorptieterm voor elk bodemgebied aan de hand van het bodemgebruik*).
- Standaard meteocorrectieterm.
- Luchtabsorptiedempingsfactoren bij 10°C en 70% vochtigheidsgraad.
- Aantal geluidsreflecties: minstens 1^e orde.
- Rasterberekening op 4m boven maaiveldniveau: rasterresolutie 10x10 m.
- Rekenpunten aan woningen op 4m boven maaiveldniveau: invallend geluid in rekenpunt aan meest belaste gevel (centraal op 2m afstand).

De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het ‘Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2012’, genoemd standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekcorrectietermen voor Vlaanderen. De toepassing van deze methodiek wordt eveneens geadviseerd in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen t.a.v. een plan-MER Weginfrastructuur.

De berekeningsresultaten geven voor de omgeving de te verwachten geluidsbelasting door wegverkeersgeluid (rekenparameter conform het toetsingskader – Lden en Lnight). De resultaten worden gepresenteerd d.m.v. de geluidscontourenkaarten en de berekende bijdrage aan wegverkeersgeluid in punten (gevelbelasting aan woningen in de geïmpacteerde zone).

De evaluatie van de geluidsimpact door wijzigingen op de hoofdstructuur op de omgeving wordt doorgevoerd voor de relevante ontwikkelingsalternatieven en de planalternatieven. De verschillende alternatieven van de geplande situatie worden daarvoor op volledig gelijkaardige wijze gemodelleerd als voor de referentiesituatie.

De effecten aan wegverkeersgeluid in het studiegebied van de geplande situatie ten opzichte van de referentiesituatie kunnen visueel worden verduidelijkt aan de hand van een ruimtelijke verschilplot

van beide situaties. Door rekenpunten met eenzelfde verschilwaarde met mekaar te verbinden, worden verschilcontouren bekomen waarbij zones met een toenemende of afnemende geluidsbelasting ruimtelijk worden afgebakend.

Een significantiekader voor wegverkeersgeluid werd niet opgenomen in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek, discipline geluid en trillingen. De effectbeoordeling vertrekt van het berekend verschil in Lden- en Lnight-niveau tussen de geplande situatie en de referentiesituatie. Dit verschil (toe- of afname) levert in elk punt van het studiegebied een zogenaamde tussenscore op. Het principe van tussenscore is overeenkomstig met het significantiekader voor industriële project-MER's opgenomen in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek, discipline geluid en trillingen. Vervolgens wordt met de berekeningsresultaten voor de geplande situatie nagegaan of het wegverkeersgeluid na realisatie kan voldoen aan de officieuze gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid in zijn wegcategorie (: discussienota 19/09/2008 Milieukwaliteitsnormen Omgevingslawaai, Vlaamse Overheid-dept. LNE).

Tabel 4-3: Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid (Lden en Lnight, dB(A))

| Type weg | Situatie | Lden | Lnight | Opmerkingen |
|--------------------------|-------------------------|-------------|--------|--|
| Hoofd- en primaire wegen | Nieuwe woonontwikkeling | 55 | 45 | - |
| | Nieuwe wegen | 60 | 50 | - |
| | Bestaande wegen | 70 | 60 | - |
| Secundaire wegen | Nieuwe woonontwikkeling | 55 | 45 | Voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die: Ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde |
| | Nieuwe wegen | 55 | 45 | |
| | Bestaande wegen | >55 | >45 | |
| | | Stand-still | | Ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden |
| | 65 | 55 | | |
| lokale wegen | Nieuwe woonontwikkeling | 55 | 45 | |
| | Nieuwe wegen | 55 | 45 | |
| | Bestaande wegen | >55 | >45 | |
| | | Stand-still | | |
| | 65 | 55 | | |

De gedifferentieerde referentiewaarden maken dus onderscheid tussen hoofd- en primaire wegen enerzijds en secundaire en lokale wegen anderzijds, waarbij de eerste categorie 5 dB(A) of meer geluid "mag" produceren (behalve t.h.v. nieuwe woonontwikkelingen). Binnen het rekengebied zijn de E40 en de N466 hoofd- of primaire wegen, alle overige wegsegmenten zijn secundaire of lokale wegen. Meestal wordt het verkeersgeluid nabij kruisende wegen bepaald door de bijdrage van meerdere wegen van soms verschillende wegcategorie. Daarbij zal getoetst worden aan de wegcategorie die op die plaats de dominante geluidsbijdrage levert. Zoals blijkt op de strategische geluidsbelastingskaarten zal dat zo zijn voor de woningen langs het onderliggend wegennetwerk in de nabijheid van de E40 en de N466. Binnen de bebouwde kom is echter doorgaans een weg van lagere categorie de dominante geluidsbron. Voor het voorgenomen plan worden echter geen geluidseffecten binnen de bebouwde kom verwacht.

Daarnaast wordt voor de gedifferentieerde referentiewaarden ook een onderscheid gemaakt tussen een nieuwe en bestaande weg, waarbij de gedifferentieerde referentiewaarden voor bestaande wegen 10 dB(A) minder streng zijn dan die voor nieuwe wegen. In dit planvoornemen “Ruimtelijke herinrichting van de omgeving van het complex E40-N466 Drongen” is het echter niet eenvoudig om een onderscheid te maken tussen ‘nieuw’ en ‘bestaand’, aangezien het om een volledige herinrichting van een bestaande autoweg gaat. In de MER-nieuwsbrief (dec. 2015) wordt daaromtrent het volgende aangehaald:

“Indien de huidige geluidsbelasting voornamelijk bepaald wordt door (een) andere bestaande weg(en) of het is niet duidelijk of het geplande project als nieuw/bestaande weg moet beschouwd worden, dan zijn volgende referentiewaarden van toepassing:

- *Indien de huidige geluidsbelasting lager is dan de referentiewaarden voor nieuwe situaties: de referentiewaarden voor nieuwe situaties. [$L_{den} \leq 60 \text{ dB(A)}$] [$L_{night} \leq 50 \text{ dB(A)}$]*
- *Indien de huidige geluidsbelasting tussen de referentiewaarden voor nieuwe situaties en deze voor bestaande situaties ligt: de waarde van de huidige geluidsbelasting. [$L_{den} = L_{den,ref.}$ indien $60 \text{ dB(A)} < L_{den,ref.} < 70 \text{ dB(A)}$] [$L_{night} = L_{night,ref.}$ indien $50 \text{ dB(A)} < L_{night,ref.} < 60 \text{ dB(A)}$]*
- *Indien de huidige geluidsbelasting hoger is dan de referentiewaarden voor bestaande situaties: de referentiewaarden voor bestaande situaties.” [$L_{den} \leq 70 \text{ dB(A)}$ – $L_{night} \leq 60 \text{ dB(A)}$]*

In het significantiekader dat zal gebruikt worden, is het onderscheid tussen nieuwe en bestaande wegen echter niet relevant, in de zin dat niet het statuut van de weg maar het geluidsniveau vóór maatgevend is.

Indien het geluidsniveau in de referentiesituatie onder de norm voor nieuwe wegen ligt en dit ook na implementatie van het plan het geval is, worden eventuele negatieve tussenscores (als gevolg van geluidstoenames) teruggebracht naar -1 (gering negatief effect zonder noodzaak aan milderende maatregelen). Het feit dat in de geplande situatie voldaan wordt aan de strengste norm voor nieuwe wegen primeert op de geluidstoename. Indien echter zowel in de referentie- als de geplande situatie de hogere norm voor bestaande wegen wordt overschreden, wordt het effect steeds als negatief beoordeeld. Zelfs indien het plan voor een geluidsafname zorgt, worden positieve tussenscores teruggebracht naar een -1 (gering negatief effect zonder noodzaak aan milderende maatregelen). Het feit dat in de geplande situatie nog steeds niet wordt voldaan aan de hogere norm voor bestaande wegen, betekent dat de geluidshinder weliswaar in mindere mate aanwezig blijft, primeert op het positief effect van de geluidsafname. Indien het geluidsniveau in de referentiesituatie tussen de norm voor nieuwe en bestaande wegen ligt, en dit na implementatie van het plan het geval is, worden de tussenscores gehanteerd als eindscores.

| Lden voor | Lden Na | Effect (verschil Lden na - Lden voor) | | | | | | |
|-------------|-----------|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| | | < -6 | -6 - -3 | -3 - -1 | -1 - +1 | +1 - +3 | +3 - +6 | > +6 |
| <=60 dBA | <=60 dBA | 3 | 2 | 1 | 0 | -1 | -1 | -1 |
| | >60 dBA | | | | 0 | -1 | -2 | -3 |
| 60 - 70 dBA | | 3 | 2 | 1 | 0 | -1 | -2 | -3 |
| >70 dBA | <= 70 dBA | 3 | 2 | 1 | 0 | | | |
| | > 70 dBA | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -2 | -3 |

Een overzicht van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Geluid wordt weergegeven in onderstaande tabel:

Tabel 4-3: Beoordelingscriteria voor de discipline Geluid

| Effect | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|---------------------------|---|--|--|
| Geluidshinder mens | Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van het omgevingsgeluid langsheen relevante wegsegmenten. Mate waarin het verkeersgeluidsniveau wijzigt t.a.v. de referentiesituatie en de gedifferentieerde refereniewaarden. | Geluidsoverdrachtsmodel met ondersteunende rekenmethodiek volgens de Standaard Nederlandse Rekenmethodiek voor wegverkeerslawaaï (SRM II). | Beoordeling door de deskundige op basis van het opgenomen significantiekader (vergelijking planalternatieven). |

4.4.4 Bodem

4.4.4.1 Te onderzoeken effectgroepen

In de discipline Bodem wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke bodem gerelateerde milieueffecten die het plan teweeg kan brengen.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek:

- Bodemverstoring: Graafwerken kunnen aanleiding geven tot verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel of structuurwijziging teweeg brengen. De lokale leembodems zijn gevoelig voor zettingen en verdichting.
- Impact op de bodemkwaliteit: Bodemverontreiniging kan ontstaan ten gevolge van het verplaatsen van bestaande verontreinigingen via tijdelijke of permanente bemalingen of ten gevolge van diffuse verontreiniging door het wegverkeer. Het grondverzet dient te voldoen aan de vigerende wetgeving, het risico op verspreiding van verontreinigingen wordt hierdoor voorkomen.
- Grondverzet: Voor de aanleg van de verschillende alternatieven is in mindere of meerdere mate grondverzet (uitgravingen en ophogingen) noodzakelijk..
- Wijziging in bodemgebruik: Bijkomende verharding kan leiden tot veranderingen van het bodemvochtgehalte en een daling van de grondwaterstand in de nabije omgeving van de nieuwe verharding. Daarnaast kunnen er hogere piekafvoeren in het waternetwerk optreden als gevolg van een gewijzigde afstroming (zie verder onder paragraaf Water). Alle planingrepen kunnen leiden tot een wijziging in bodemgebruik.

4.4.4.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Binnen de discipline Bodem worden in de komende jaren geen grote wijzigingen verwacht, zodat voor het plangebied de huidige toestand (2021), beschreven in hoofdstuk 3, als de referentiesituatie wordt beschouwd.

Voor het beschrijven van de referentiesituatie (bodemgesteldheid, bodemkwaliteit, geologie, ...) zal gebruik gemaakt worden van o.a.:

- Digitaal Terrein Model II van het Nationaal Geografisch Instituut;
- Bodemkaart van België voor de beschrijving van de bodemtypes;
- Geologische kaart van België;
- Databank Ondergrond Vlaanderen (<http://dov.vlaanderen.be>) waar informatie omtrent boringen, sonderingen, peilputten en/of grondwaterwinningen wordt geraadpleegd;

- Topografische kaarten en orthofoto's om het huidige bodemgebruik in het plangebied na te gaan;
- OVAM-databank met locatie van uitgevoerde bodemonderzoeken en informatie m.b.t. percelen opgenomen in het register van verontreinigde gronden.

4.4.4.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Een voorstel van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Bodem wordt weergegeven in Tabel 4-4.

Tabel 4-4: Beoordelingscriteria discipline Bodem

| Effect | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|--------------------------|--|--|--|
| Grondverzet | Hoeveelheid aan te voeren /af te voeren grond. Mate waarin een evenwichtige grondbalans wordt bereikt. | Opstellen grondbalans (aan- en afvoer grond) op basis van voorlopige gegevens | Expertoordeel op basis van grondbalans en GIS-analyse |
| Structuurwijziging | Oppervlakte zettingsgevoelige bodem, daling maaiveld | Inschatting bemalingskegel en bespreking beïnvloede zettingsgevoelige (leem)bodems en structuren (op basis van literatuurgegevens) | GIS-analyse in combinatie met expertoordeel |
| Profielverstoring | Oppervlakte verstoorde bodem. | Inschatting van het ruimtebeslag en overlay met bodemkaart, bodemgebruikskaart en bodembedekkingskaart | GIS-analyse in combinatie met expertoordeel |
| Impact op bodemkwaliteit | Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging. | Kwalitatieve bespreking en situering op kaart | Kwalitatief expertoordeel op basis van te verwachten wijzigingen in bodemverontreiniging ten opzichte van de referentiesituatie en in functie van bemalingsconcepten en grondverzet. |
| | Kans op calamiteiten, ... tijdens de werkzaamheden. | Kwalitatieve bespreking | |
| Wijziging bodemgebruik | Oppervlakte gewijzigd bodemgebruik en bodemgeschiktheid, incl. toename verharde oppervlakte. | Overlay plangebied met bodemgebruikskaart. | Interpretatie van de wijzigingen in bodemgebruik in termen van wijzigingen in bodemgeschiktheid; kwalitatief expertoordeel op basis van GIS-analyse |

4.4.5 Water

4.4.5.1 *Te onderzoeken effectgroepen*

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek:

- De aanleg van wegen zorgt voor (bijkomende) verharding in het plangebied. Het run-off water, afkomstig van deze verhardingen, kan bijdragen tot een wijziging in de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit.
- Het lozen van bemalingswater is in principe een tijdelijke ingreep, maar kan eveneens een impact hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit – en grondwater. Daarnaast kunnen bemalingen leiden tot een wijziging in de grondwaterstand en de grondwaterkwaliteit.
- De geohydrologie kan, ten gevolge van de werken, in die mate verstoord worden dat er een wijziging van de grondwaterkwantiteit optreedt.
- Tot slot kan door het vergraven (uitgraven en ophogen) van terreinen het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden.

Er zijn geen wijzigingen aan waterlopen gepland, waardoor de impact op de structuurkwaliteit niet verder onderzocht dient te worden.

4.4.5.2 *Methodiek beschrijving referentiesituatie*

Voor de discipline Water kan voor het plangebied de huidige toestand (2021), zoals hoger beschreven, als de referentiesituatie worden beschouwd.

Voor het verkrijgen van inzicht in het watersysteem wordt beroep gedaan op gegevens uit officiële databanken en daarvan afgeleid kaartmateriaal, algemene literatuur en een terreinbezoek. Relevante informatiebronnen zijn:

- VHA (Vlaamse Hydrografische Atlas met informatie over de algemene karakteristieken van de waterlopen en de categorisering, over de structuurkenmerken en ecologische waarde);
- DOV (Databank ondergrond Vlaanderen met informatie over grondwaterwinningen, grondwaterstanden, hydrogeologische opbouw);
- Grondwaterkwetsbaarheidskaart Vlaanderen;
- Overstromingskaarten (ROG, NOG), watertoetsloket, fluviale en pluviale overstromingskaarten;
- Stroomgebiedbeheerplan;
- VMM waterkwaliteitsdatabank;
- Zoneringsplannen (VMM).

Op basis van deze informatie wordt een beschrijving gegeven van de hydrogeologie, de grondwaterkwaliteit, de hydrografie, en afwatering van het gebied en de oppervlaktewaterkwaliteit.

4.4.5.3 *Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling*

De geplande situatie wordt op beschrijvende of becijferde manier voorgesteld, waar nodig verduidelijkt met figuren en kaarten. De resultaten worden getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving, in dit geval voornamelijk Vlare I en II, wet op de bescherming van oppervlaktewateren, grondwaterdecreet, decreet integraal waterbeleid en uitvoeringsbesluit.

Tabel 4-5: Beoordelingscriteria discipline Water

| Effect | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|---|---|--|---|
| Impact op grondwaterkwantiteit (bemaling, geohydrologische verstoring en gewijzigde infiltratie). | Oppervlakte van de zone met grondwaterverlaging, diepte van de verlaging. Mate van verstoring van de geohydrologie (stroming en kwel) – verminderde infiltratie | Berekening afpompingsstraal en verlaging van de grondwatertafel. Ligging in grondwaterstromingsgevoelig gebied en grondwaterkwetsbaarheid. Kwalitatieve beschrijving | Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven). |
| Impact werken/bemaling op grondwaterkwaliteit | Risico op verplaatsing van grondwaterverontreinigingen of grondwaterverontreiniging door calamiteiten, bemaling of afstromend wegwater. | Kwalitatieve beschrijving | Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven). |
| Impact run-off water en lozing bemalingswater op de oppervlaktewaterkwantiteit | Wijziging verharde oppervlakte, debiet – waterafvoercharacteristieken, overstromingsgevoeligheid. Noodzaak tot bijzondere maatregelen van buffering ed. Mogelijkheden voor vrijwaring/verbetering van de waterhuishouding | Inschatting gewijzigde waterstromen, debieten waterstromen, ... Kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving. | Beoordeling van de effecten door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven). |
| Impact afvalwaterstromen op oppervlaktewaterkwaliteit | Mate waarin de waterkwaliteit in het studiegebied wordt gevrijwaard of gewijzigd. Draagkracht van de waterlopen m.b.t. fysico-chemische en biologische waterkwaliteit en relatieve bijdrage van het plan voor relevante parameters (zware metalen, ...). | Kwalitatieve beschrijving | Evaluatie door de deskundige op basis van waterkwaliteitsdoelstellingen en bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven). |
| Wijziging waterbergend vermogen | Inname (bergingsvolume). | GIS-analyse en kwantitatieve beschrijving | Evaluatie door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid |

De watertoets wordt opgenomen als een samenvatting van de beschreven effecten.

Verder wordt een specifieke toets uitgevoerd aan de waterkwaliteitseisen van de kaderrichtlijn Water (onderzoeksvraag of het plan de toestand van een waterlichaam doet achteruitgaan of het bereiken van de goede toestand in gevaar brengt).

4.4.6 Biodiversiteit

4.4.6.1 Te onderzoeken effectgroepen

In de discipline Biodiversiteit wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke milieueffecten op de fauna en flora die het plan teweeg kan brengen. Op niveau van het plan-MER worden **enkel permanente effecten** beoordeeld. Permanente effecten kunnen zijn het directe biotoopverlies ten gevolge van de wegaanleg of het indirecte biotoopverlies ten gevolge van stockeren van de uit te graven grond. Tijdelijke effecten worden niet beoordeeld (bijvoorbeeld het tijdelijk verwijderen van spontaan herstelbare vegetatie voor werfzones of werfwegen,...). Ook eenmalige en tijdelijke ingrepen in kwetsbare ecotopen kunnen echter permanente gevolgen hebben.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek in het plan-MER:

- **Ruimtebeslag:** direct eco- en biotoopverlies door aanlegwerken (bv. Aanleg van infrastructuur) of directe eco- of biotoopwinst door natuurontwikkeling (bv. Ruimte vrijwaren voor natuurontwikkeling);
- **Versnippering:** toe- of afname in barrièrewerking met een impact op de ecologische netwerkstructuur (bv. Aanleg van infrastructuur en natuurontwikkeling);
- **Wijziging van de grondwaterstand** met eco- of biotoopwijzigingen tot gevolg door wijzigingen in de waterhuishouding (bv. Bemaling, wijziging grachtensysteem);
- **Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam:** de (bijkomende) verharding kan gepaard gaan met een gewijzigde dynamiek van het watersysteem (waterstanden, debiet, overstromingsregime e.d., zie ook §4.4.5). Daarnaast kan het plan aanleiding geven tot een wijziging in de oppervlaktewaterkwaliteit ten gevolge van run-off water en bemaling.
- **Rustverstoring** door geluid en trillingshinder, licht of beweging (bv. Verkeer, menselijke activiteit, straatverlichting,...).

De volgende effectgroepen worden niet als relevant te onderzoeken beschouwd:

Verontreiniging: rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt geen relevante impact op de biodiversiteit verwacht. Het risico op een voor fauna of flora relevante wijziging in de bodem- of waterkwaliteit wordt als verwaarloosbaar beschouwd.

Verzoeting en verzilting. Er is geen impact van het project op de zoet- of zoutwaterbalans.

Eutrofiëring/verzuring: het plan zorgt niet voor een toename van het gemotoriseerd verkeer, wel voor een lokale verplaatsing van het verkeer. Gezien de ligging van de beschermde natuurgebieden ten opzichte van de geplande ingrepen wordt geen wijziging van atmosferische stikstofdepositie ter hoogte van deze natuurgebieden verwacht. Het plan leidt niet tot een voor natuur relevante toe- of afname van voedings- of verzurende stoffen in het milieu.

4.4.6.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De rapportering over de referentiesituatie wordt maximaal gericht op die kenmerken van het biotisch milieu waarvoor een wijziging verwacht wordt. De huidige en potentiële biologische toestand van het plangebied zal beschreven en gewaardeerd worden. Hiertoe worden volgende elementen besproken:

Globale ecologische structuur van het studiegebied, met specifieke aandacht voor de ecotopen van de door het plan beïnvloede waardevolle gebieden;

Beoordeling van de aanwezige natuurwaarden naar kwetsbaarheid. Er kan een evaluatie gemaakt worden van de waarde en de kwetsbaarheid van de aanwezige natuur aan de hand van:

Zeldzaamheid, diversiteit van de voorkomende soorten;

Gevoeligheden voor standplaatswijzigingen;

Grond- en oppervlaktewaterafhankelijkheid van de aanwezige vegetatie;

Verstoringsgevoeligheid van fauna;
 Graad van menselijke beïnvloeding op de ecotopen (natuurlijkheid);
 Mogelijkheden tot vervanging, etc.

Hiertoe wordt onder meer gebruik gemaakt van bestaand kaartmateriaal zoals de Biologische Waarderingskaart, de Habitatkaart, de kaart met historisch permanente graslanden (HPG) en andere permanente graslanden in Vlaanderen beschermd door de natuurwetgeving en de ecotoopkwetsbaarheidskaarten voor bv. Verdroging. Deze kwetsbaarheidskaarten zijn in de eerste plaats signaalkaarten. Ze geven ruimtelijk aan waar door een ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn. Vooraf zal hiertoe, onder meer op basis van een terreinbezoek, een screening gebeuren van het nut, de detailgraad en het voldoende up-to-date zijn van deze bestaande kwetsbaarheidskaarten. Daarnaast worden ook de vrij beschikbare verspreidingsgegevens van onder meer de Provinciaal prioritaire soorten geraadpleegd (bv. www.waarnemingen.be) en de Actueel Relevant Potentieel Leefgebieden (ARPL) kaarten van Europese en Vlaamse prioritaire soorten.

4.4.6.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

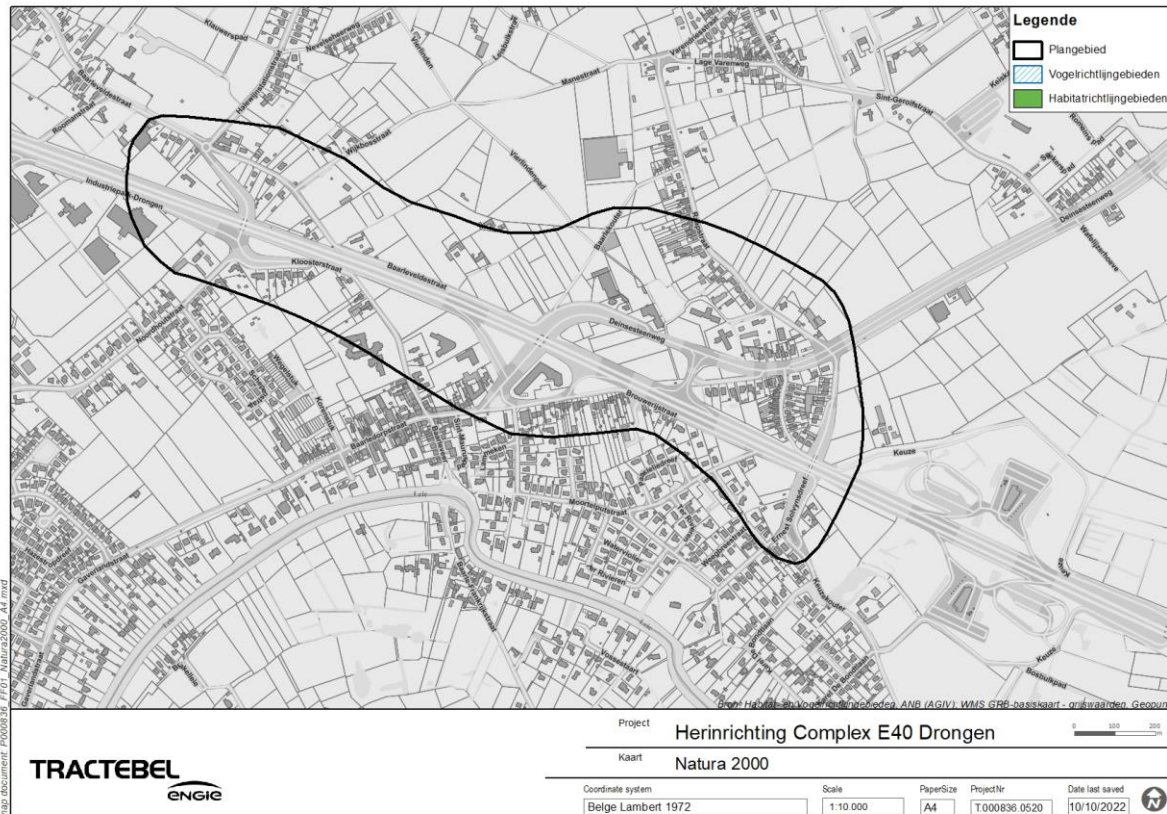
Voor de bepaling van de mogelijke effecten op Biodiversiteit (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4-6: Beoordelingscriteria voor de discipline biodiversiteit

| Mogelijk effect | Criterium | Methode van effectbepaling | Toetsingskader |
|---|---|---|--|
| Ruimtebeslag | Oppervlakte (potentieel) waardevol gebied (voor flora en/of fauna) dat zal verdwijnen of dat gecreëerd wordt | Berekening oppervlakten (ecotoopclusters, natuurtypes) via GIS overlay met (geactualiseerde) biologische waarderingskaart en vastgestelde beleidsplannen | Algemene evaluatie o.b.v. BWK en beschermingsstatuut |
| Versnippering | Mate van bijkomende doorsnijdingen of verbindingen; Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden | Expertenoordeel van de wijziging in migratiemogelijkheden op basis van o.a. habitatvereisten, habitatgeschiktheid, migratiemogelijkheden en vastgestelde beleidsplannen | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut |
| Wijziging van de grondwaterstand | Wijziging in waterhuishouding (verdroging/vernatting) thv gevoelige vegetaties | Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline water | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut en ecosysteem-kwetsbaarheidskaart verdroging |
| Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam | Wijziging in de waterkwantiteit en -kwaliteit | Expertenoordeel op basis van de inschatting van wijziging waterstanden, -stroming, -regimes, overstromingsfrequentie en waterkwaliteit (cf. discipline Water) | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut |
| Verstoring door geluid en trillingen | Wijziging in geluids- en trillingshinder thv leefgebied geluid- of trillingsgevoelige soorten | Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van beschikbare geluidscontouren (cf. discipline Geluid) | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut |
| Verstoring door licht | Wijziging in lichthinder thv leefgebied lichtgevoelige soorten | Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut |
| Visuele verstoring | Wijziging in visuele hinder thv leefgebied verstoringsgevoelige soorten | Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit | Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut |

4.4.6.4 Passende beoordeling

Volgens Art. 36ter van het Natuurdecreet mag de overheid geen vergunningsplichtige activiteit toestaan die een betekenisvolle aantasting van een speciale beschermingszone kan veroorzaken. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Habitatrictlijn- of Vogelrichtlijngebieden aanwezig (Figuur 4-1). Gezien de aard en ligging van het plan zijn er geen directe (habitatverlies) of indirecte (via waterrelaties, emissies) effecten op het functioneren van deze speciale beschermingszones. De opmaak van een screening naar betekenisvolle aantasting van de speciale beschermingszones (of een passende beoordeling) is niet vereist.



Figuur 4-1: Natura 2000

4.4.6.5 Verscherpte natuurtoets

VEN-gebieden zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen. De Vlaamse Overheid dient daarom in die gebieden een beleid te voeren dat gericht is op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

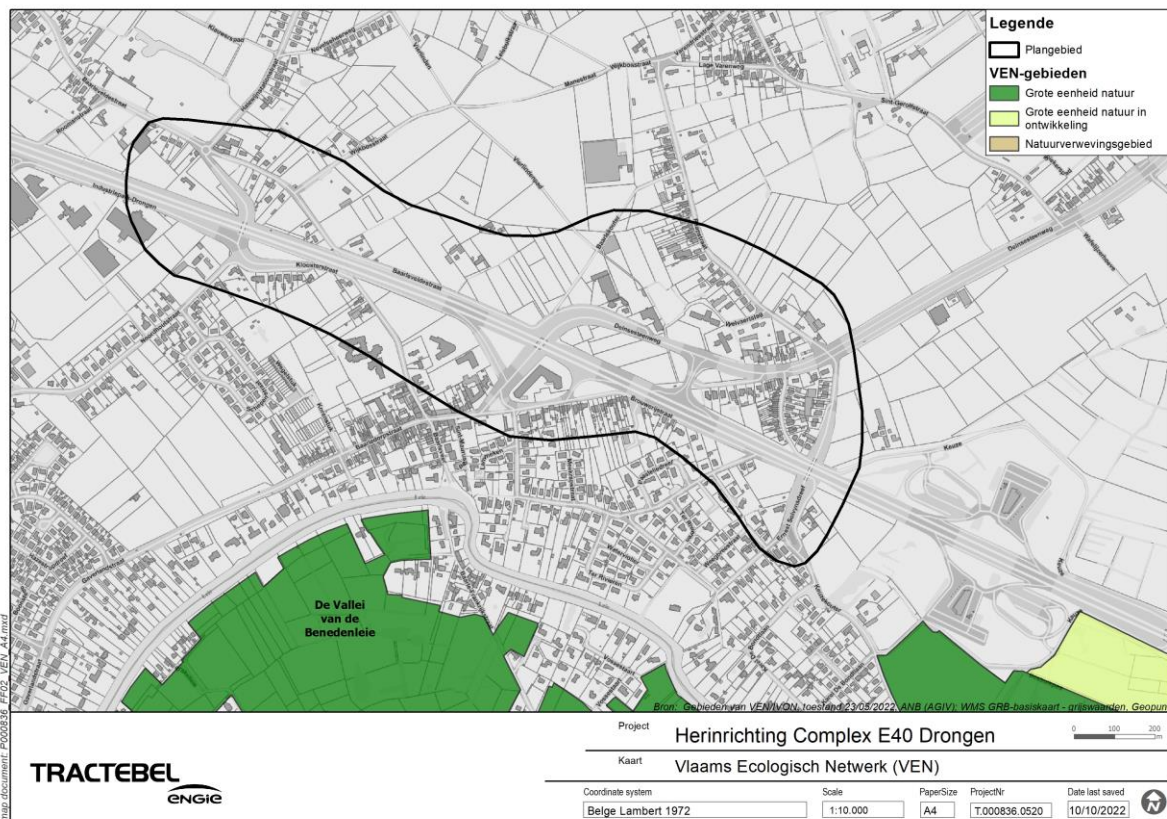
Art. 26bis van het Natuurdecreet bepaalt dat een overheid geen vergunning of toestemming mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het afgebakend VEN-gebied kan veroorzaken. Het plangebied bevindt zich in de omgeving van het VEN-gebied "De vallei van de Benedenleie" (Figuur 4-2). In het plan-MER zal, in een afzonderlijk hoofdstuk, een Verscherpte natuurtoets opgemaakt worden, waarin wordt nagaan of er onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN wordt veroorzaakt. Onvermijdbare schade is de schade die men hoe dan ook zal veroorzaken, op welke wijze men de activiteit ook uitvoert. Schade is onherstelbaar indien ze op de plaats van beschadiging niet meer kan worden hersteld met kwantitatief en kwalitatief gelijkaardig habitat als deze die er voor de beschadiging aanwezig was.

In de verscherpte natuurtoets wordt de impact van het plan op het VEN-gebied voor verschillende effectgroepen onderzocht en beoordeeld en stelt waar nodig milderende maatregelen voor. Indien er

toch onvermijdbare én onherstelbare schade aan het VEN-gebied zal toegebracht worden door het project, ondanks milderende maatregelen, kan een afwijking aangevraagd worden van het verbod op onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN (art. 26bis, §3). In dat geval moet onderbouwd worden dat er voor het project geen alternatieven zijn én dat dwingende redenen van openbaar belang van toepassing zijn, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Daarnaast dienen dan alle milderende en compenserende maatregelen genomen te worden.

In de Verscherpte natuurtoets worden volgende essentiële vragen behandeld:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig?
- Zijn deze veranderingen vermijdbaar?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar?



Figuur 4-2: VEN

4.4.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

4.4.7.1 Te onderzoeken effectgroepen

De beschrijving van de geplande situatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt aan de hand van drie effectgroepen, namelijk:

- Effectgroep structuur- en relatiewijzigingen: de realisatie van het plan kan leiden tot een verstoring van geomorfologische elementen/-eenheden en -processen, een verstoring van de landschapsecologische samenhang of een versnippering van het actuele gebruik;
- Effectgroep verlies erfgoedwaarde: als gevolg van het plan kan een directe of indirecte impact optreden op de gekende (en potentiële) erfgoedwaarden (landschappelijk, bouwkundig of archeologisch);
- Effectgroep wijziging perceptieve kenmerken: de realisatie van het plan kan een impact hebben op de waarneming zowel vanuit het plangebied als vanuit de omgeving.

4.4.7.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De beschrijving van de referentiesituatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt op basis van:

- Het beschermd onroerend erfgoed: cultuurhistorische landschappen, archeologische sites, stads- en dorpsgezichten, monumenten, overgangszones;
- De erfgoedlandschappen;
 - De vastgestelde inventarissen: Bouwkundig erfgoed;
 - Landschapsatlas (vastgestelde landschapsatlasrelicten);
 - Houtige beplantingen;
 - Historische tuinen en parken;
 - Archeologische zones;
 - Kaart van gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.
- De wetenschappelijke inventarissen landschappelijk, bouwkundig en archeologisch erfgoed;
- De Centraal Archeologische Inventaris;
- Historisch en actueel kaartmateriaal.

Er wordt een terreinverkenning gepland waarin tevens de opmerkelijke landschapsvormende factoren en de huidige positieve en negatieve beeld dragers in het studiegebied zullen geïnventariseerd worden.

De perceptieve kenmerken / belevingswaarde zijn een belangrijk aandachtspunt binnen de discipline landschap:

- Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving en kwaliteiten binnen het plangebied;
- Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving rand plangebied vanuit directe omgeving.

4.4.7.3 Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

De beschrijving van de geplande situatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt aan de hand van drie effectgroepen:

1. Effectgroep structuur- en relatiewijzigingen

Deze effectgroep behandelt de ingrepen die een effect hebben op de structuur en relatie van het landschap. De bespreking is onderverdeeld in volgende aandachtspunten:

- Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen/-eenheden en -processen: hierbij worden zowel de directe als indirecte effecten op de kenmerkende, zeldzame of gave geomorfologische elementen behandeld.

- Landschapsecologische verstoring: deze groep wordt slechts kort behandeld omdat deze meer uitgebreid behandeld wordt in de discipline biodiversiteit.
- Effecten van functionele versnippering van het actuele gebruik: de versnippering van het landschap en het landgebruik na uitvoering van het plan worden nagegaan.

2. *Effectgroep verlies erfgoedwaarde*

Voor de beschrijving wordt een opdeling gemaakt op basis van het al dan niet bekend zijn van de onderzochte erfgoedwaarde:

- Voorspelling van de effecten op gekende erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies;
- Voorspelling van de effecten van potentiële, maar niet gekend of niet bestudeerde erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies.

Door het verschil in beschikbare methodes wordt onderscheid gemaakt tussen landschappelijke, bouwkundig erfgoed en archeologische erfgoedwaarden.

3. *Effectgroep wijziging perceptieve kenmerken*

De methoden die gebruikt worden voor de analyse van de geplande situatie kunnen onderscheiden worden in de volgende groepen:

- Methoden waarmee de ruimtelijke aantasting van landschapselementen en landschappelijke structuren beoordeeld worden. Bij deze methoden ligt er een zekere nadruk op de ruimtelijke effecten van de ingreep. Binnen deze beoordelingsmethoden kunnen methoden onderscheiden worden die de nadruk leggen op:
 - Bepalen van de absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen.
 - Bepalen van de visuele kwetsbaarheid van het landschap en de inpasbaarheid van ingrepen in het landschap.
 - Bepalen van de veranderingen in de schaalkenmerken van het landschap.
- Methoden waarmee de zichtbaarheid van ingrepen kan beoordeeld worden:
 - Bepalen van de visuele invloedssfeer van ingrepen.

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op het landschap (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Hier wordt bij vermeld dat beoordelingscriteria voor landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie nooit volledig uit kwantitatieve grootheden kunnen bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. Dit is zeker het geval voor een effectbeoordeling op planniveau.

Sinds de vaststelling van de inventaris bouwkundig erfgoed bij besluit van de administrateur-generaal van 14 september 2009 (definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering op 2 juli 2010) is het wettelijk verplicht om bij de sloop van een vastgesteld gebouw een '**erfgoedtoets**' op te stellen, op basis waarvan wordt besloten of het gebouw al dan niet kan worden afgebroken. Indien aan de orde op basis van de impact van het plan, zal deze toets worden opgemaakt als onderdeel van deze discipline.

Tabel 4-7: Beoordelingscriteria voor de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

| Effecten | | Criterium | Methodiek | Toetsingskader |
|----------------------------------|--------------------|---|--|------------------------------------|
| Structuur- en relatiewijzigingen | | Verstoren van landschapsstructuren en relaties | Kwalitatieve benadering | Bestaande beleidsmatige waardering |
| Verlies erfgoedwaarde | Landschap | Verdwijnen en verstoren historisch-geografische elementen en structuren. | Kwalitatieve benadering | Bestaande beleidsmatige waardering |
| | Bouwkundig erfgoed | Vernietiging, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding context. Effecten via grondwater, bodem, lucht, trillingen, licht... . | Kwalitatieve benadering | Bestaande beleidsmatige waardering |
| | Archeologie | Fysieke aantasting door vergraving, bodemtechnische ingrepen, verandering van de grondwaterstand | Kwalitatieve benadering | Bestaande beleidsmatige waardering |
| Wijziging kenmerken perceptieve | | Bepalen van het aantal absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen | Op basis van plan en grondige terreininventarisatie nagaan welke landschapselementen verdwijnen/worden toegevoegd. | |
| | | Inpasbaarheid van de ingrepen in het landschap | Kwalitatieve benadering | |
| | | Bepalen van veranderingen in de schaal van het landschap | Kwalitatieve benadering | |
| | | Bepalen van de zichtbaarheid van ingrepen | GIS-analyse voor bepalen van zichtbaarheid ingrepen, nieuwe of te verdwijnen landschapselementen | |

4.4.8 Mens-ruimte

4.4.8.1 Te onderzoeken effectgroepen

Het voorgestelde plan creëert verschillende effecten tijdens de aanlegfase en de exploitatiefase. In dit planstadium zijn nog geen details over de aanlegfase gekend. Deze worden dan ook niet onderzocht.

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
 - De ruimtelijke structuur binnen het studiegebied zal ten gevolge van het plan mogelijk wijzigen;
 - Het project vormt een schakel in infrastructuurnetwerk.
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
 - Het ruimtegebruik binnen het plangebied zal wijzigen, net als de eigendomstoestand;
 - Door wijziging van het ruimtegebruik kan de gebruikskwaliteit in het plangebied en van de aangrenzende functies beïnvloed worden.
- Ruimtebeleving: de wijziging in ruimtegebruik kan door de aanleg van de infrastructuur een invloed hebben op de ruimtebeleving van het gebied.

4.4.8.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Om de referentiesituatie in te schatten, zal gebruik gemaakt worden van onder meer volgende databronnen:

De topokaart, de luchtfoto en de stratenatlas;
Kadastrale plannen;
Juridische plannen zoals het gewestplan, BPA's, RUP's, afbakening van SBZ's;
herbevestiging van agrarische gebieden
Terreinbezoek;
LandbouwImpactStudie;
Toeristische info op websites van betrokken gemeenten;
Wandel- en fietsroutes o.b.v. Toerisme provincie Oost-Vlaanderen
(Fietsknooppuntennetwerk).

Om een correcte effectbeoordeling mogelijk te maken, wordt de referentiesituatie op eenzelfde detailniveau beschreven als de beschrijving van de effecten.

4.4.8.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De **wisselwerking met de ruimtelijke context** zal mogelijks wijzigen. Er zal nagegaan worden wat het effect is van de ingrepen op de nabijgelegen kernen, de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, op de functionele relaties... Gezien de verschillende locaties van de alternatieven is dit effect onderscheidend.

Het **ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit** wijzigt. Er zal wegens verdwijnen op bepaalde plaatsen, en op andere nieuw aangelegd worden ten koste van ander ruimtegebruik. Ook eventueel compensaties voor bos of waterbergend vermogen zullen plaatselijk het ruimtegebruik wijzigen. Aan de hand van perceelsplannen, gis-data en terreininventarisatie wordt onderzocht wat de wijzigingen zijn in de functionele ruimtebalans. Deze worden niet beoordeeld: een afname van de ene vorm van ruimtegebruik betekent immers een toename van een andere. Wel vormen ze de basis voor de significantie van de gebruikskwaliteit van de verschillende functies. Ook geven ze het belang weer van wijzigingen in het eigendomsstatuut, al dan niet door middel van onteigening. Daarnaast gaan we ook mogelijkheden tot medegebruik na en de wijzigingen inzake de intensiteit van het ruimtegebruik, zoals de aanwezigheid van restruimtes, benuttingsgraad van de ruimte...

De effecten op de gebruikskwaliteit gaan dieper in op de gebruikswaarde van de aanwezige functies in en onmiddellijk grenzend aan het plangebied. We onderzoeken voor de voorkomende gebruiksfuncties de hinderaspecten (vb. uitzicht), veiligheidsaspecten (elementen die het sociaal veiligheidsgevoel kunnen beïnvloeden) en het effect op de organisatorische aspecten van de aangrenzende functies (bereikbaarheid, recreatief netwerk, toegankelijkheid percelen, filevorming). Het belang van de aspecten is verschillend voor de verschillende ruimtegebruiksvormen: zo is inkijk in een woning negatief, inkijk op een landbouwperceel niet. Waar nodig zal ook gebruik gemaakt worden van bijkomende informatie zoals het gebruik van een LandbouwImpactStudie om de effecten op de het landbouwgebruik in beeld te brengen. Bij deze beoordeling is de effectieve impact op het aanwezige menselijk gebruik van belang: het aantal aanwezigen maar ook de aanwezigheid van kwetsbare groepen zijn daarbij belangrijke aspecten.

Objectieve elementen om de **ruimtebeleving** te evalueren, zijn de leesbaarheid voor de gebruikers en de aanwezigheid van aantrekkelijke elementen.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten) wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4-8: Beoordelingscriteria voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten)

| Effectgroep | Criterium | Methode van effectbeoordeling | Toetsingskader |
|---|---|-------------------------------|--|
| Ruimtelijke context | Wisselwerking met de ruimtelijke context: afstemming / inpasbaarheid in de gewenste ruimtelijke structuur | Ruimtelijke analyse | Expertbeoordeling op basis van ruimtelijke analyses en aftoetsing aan beleidsplannen |
| Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit | Ruimtebalans (of functioneel ruimtegebruik): gewijzigd ruimtegebruik per functie (# percelen / oppervlakte) | GIS-analyse | - |
| | Wijziging van eigendomsstatuut: aantal innames/onteigeningen en type inname (bebouwd, onbebouwd, tuin) | GIS-analyse | Expertbeoordeling op basis van gis-analyse |
| | Duurzaam ruimtegebruik; effect op medegebruik, restruimtes, toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en intensiteit van het ruimtegebruik | Ruimtelijke analyse | Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses |
| | Gebruikskwaliteit van de aanwezige gebruiksfuncties: hinderaspecten, organisatorische en veiligheidsaspecten ten aanzien van de verschillende gebruikers. | Ruimtelijke analyse | Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses |
| Ruimtebeleving | Leesbaarheid van de ruimte | Ruimtelijke analyse | Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses |
| | Aanwezigheid aantrekkelijke elementen | Ruimtelijke analyse | Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses |

4.4.9 Mens -gezondheid

4.4.9.1 Te onderzoeken effectgroepen

De realisatie van het plan zal leiden tot een wijziging in emissies, zowel lucht- als geluidsgelateerd. Dit heeft een impact op de leefomgeving en kan leiden tot gezondheidseffecten op korte of lange termijn. Concreet voor dit plan zullen de mogelijke effecten van schadelijke stoffen (luchtemissies) en van geluid bestudeerd worden.

Daarnaast kunnen er ook hindereffecten (psychosociale en psychosomatische effecten) optreden. Psychosociale effecten zijn mogelijke effecten als ongemak, welbehagen of milieubeleving. Psychosomatische effecten zijn mogelijke lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn.

Bovenop de klassieke benadering van de discipline, zal er ook aandacht gegeven worden aan de gezonde publieke ruimte met een bespreking van diverse speerpunten wanneer relevant.

4.4.9.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Met betrekking tot de beschrijving van de referentiesituatie zijn er voor de discipline Mensgezondheid geen gegevens bekend betreffende de mogelijke belasting van de menselijke gezondheid.

De referentiesituatie zal kwalitatief beschreven worden op basis van de informatie die beschikbaar wordt gesteld in de disciplines Geluid en trillingen en Lucht. Daarnaast zal een toetsing gebeuren aan de grenswaarden en aan de gezondheidkundige advieswaarden.

4.4.9.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De mogelijke effecten van schadelijke stoffen (luchtemissies) en van geluid worden bestudeerd wanneer in de deeldisciplines de immissiewaarden samen met de achtergrondconcentraties als significant beschouwd worden of wanneer klachten of perceptieproblemen dit vereisen. Na het interpreteren van de significante immissiewaarden worden de bevolkingsgroepen blootgesteld aan deze concentraties beschreven alsook de mogelijke gevolgen. In functie van het aantal blootgestelden en de aard van de blootgestelden worden deze significante concentraties als een significant effect binnen de discipline Mensgezondheid aanzien en worden er aanvullende milderende maatregelen voorgesteld door de deskundige. De mogelijke gezondheidseffecten worden gerelateerd aan het plan. Belangrijk in deze context om mee te geven, is dat we eerst gaan kijken voor welke parameters er mogelijks significante effecten zijn om vervolgens, wanneer nodig, de blootgestelde en kwetsbare groepen meer in detail te beschrijven.

Een onderscheid is gemaakt tussen volgende mogelijke effectgroepen die een afzonderlijke aanpak vergen, namelijk:

- Gezondheidseffecten: de te verwachten immissiewaarden en lichaamsbelastingen worden vergeleken met normen en advieswaarden.

Volgende advieswaarden worden gehanteerd:

- WHO: (World Health Organisation): advieswaarde voor blootstelling;
 - Voor dit plan hebben we geopteerd voor de WHO advieswaarde;
- GAW: afdeling gezondheid

- Hindereffecten (psychosociale en psychosomatische effecten): de resultaten uit andere disciplines (lucht, geluid en trillingen) worden getoetst aan literatuurgegevens.

- Psychosociaal: dit zijn mogelijke effecten als ongemak, welbehagen of milieubeleving;
- Psychosomatisch: mogelijke lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn.

4.5 RVR-toets

Voor voorliggend plan is de opmaak van een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) niet nodig. Dit blijkt uit het advies van het team Externe Veiligheid van het departement Omgeving dat als bijlage 3 bij de startnota is gevoegd: “Gelet op het feit dat het RUP de vestiging van Seveso-inrichtingen niet toelaat en gelet op het feit dat het Team Externe Veiligheid voldoende zicht heeft op het externe mensrisicobeeld van deze Seveso-inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen, verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak van de externe veiligheid (ten opzichte van boven genoemde Seveso-inrichtingen) en beslist daarom dat bij het RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet opgemaakt worden.”

5 Bijlagen

Bijlage 1: Alternatievennota

Bijlage 2 : Nota Verwerking inspraakreacties stopgezette GRUP's

Bijlage 3 : RVR toets

Bijlage 4: toelichtende kaarten