



Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan R4 - Knoop Wondelgem

In Gent

Bijlage IIIa. Toelichtingsnota - tekst



DEPARTEMENT
OMGEVING



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Situering ontwerp GRUP in het geïntegreerde planproces	8
3	Inleiding: doelstelling en situering.....	9
3.1	Aanleiding	9
3.2	Situering (Geografische situering).....	10
3.3	Historiek (Historische situering).....	11
4	Doelstelling	13
5	Planningscontext.....	17
5.1	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	17
5.1.1	Bindende bepalingen.....	17
5.1.2	Het richtinggevend gedeelte.....	17
5.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	17
6	Bestaande ruimtelijke structuur	18
6.1	Bestaande juridische toestand.....	18
6.2	Bestaande feitelijke toestand.....	19
7	Verantwoording van het planvoorstel en de planopties.....	21
7.1	Lampconcept.....	21
7.2	Fiets- en voetgangersverkeer	22
7.3	Goederenvervoer per spoor	23
7.4	Inzetten op extra waterberging.....	24
7.5	Landschappelijke inkleding en inpassen van de infrastructuur in de omgeving.....	24
7.6	Ruimte voor de jeugdbeweging.....	25
8	Specifieke beoordelingen en toetsen	26
8.1	Milieueffectrapportage - milieuverklaring	26
8.1.1	Cluster mobiliteit.....	26
8.1.2	Cluster leefbaarheid.....	27
8.1.3	Cluster ruimtelijke effecten	30
8.2	Veiligheidsrapportage	34
9	Ruimtebegroting.....	35
10	Stedenbouwkundige voorschriften.....	36
10.1	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften.....	36
10.2	Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften	43

1 Inleiding

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

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van deze codex. Voor de overige aspecten van de effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing, en titel IV, hoofdstuk IV, van het voormelde decreet voor de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De effectrapporten bevatten de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van deze codex al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in de effectrapporten.

In functie van het geïntegreerde planningsproces wordt een procesnota opgesteld die het volledige verloop van het planningsproces beschrijft. Het is een informatief en evolutief document dat in de loop van het planningsproces kan worden aangevuld.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat (de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening):

- een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan: die is opgenomen in de toelichtingsnota.
- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer en, in voorkomend geval, de normen, vermeld in artikel 4.2.4 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid; Dit is niet het geval in dit GRUP.
- een weergave van de juridische toestand: die is opgenomen in de toelichtingsnota.
- een weergave van de feitelijke ruimtelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens: die zijn opgenomen in de toelichtingsnota.
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan of de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van andere relevante beleidsplannen: die zijn opgenomen in de toelichtingsnota.
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden: die zijn opgenomen in de toelichtingsnota.
- de kwaliteitsbeoordeling en, in voorkomend geval, de verklaring, vermeld in artikel 4.2.11, § 7, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake

milieubeleid, en, in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van de volgende effectbeoordelingen waarbij aangegeven wordt hoe die geïntegreerd zijn in het plan:

- de milieueffectbeoordeling;
 - de passende beoordeling; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - het ruimtelijk veiligheidsrapport; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - andere verplicht voorgeschreven of gemaakte effectenrapporten; Dit is niet het geval in dit GRUP.
- in voorkomend geval de monitoringsmaatregelen in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van deze codex, of een compensatie als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
 - in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt toegevoegd die aanleiding kan geven tot gebruikerscompensatie als vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen;
 - in voorkomend geval, een overzicht van de geheel of gedeeltelijk gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed, samen met de gegevens, vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met uitzondering van de aanduiding van de plaats van de aanplakking van het bericht over het openbaar onderzoek op het gegeorefereerde plan; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, het grondruilplan, vermeld in artikel 2.1.65 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, de inrichtingsnota, vermeld in artikel 4.2.1 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting; Dit is niet het geval in dit GRUP.
 - in voorkomend geval, een overzicht van de instrumenten waarover samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing genomen wordt door de bevoegde overheid om die aspecten te regelen of om de maatregelen of voorwaarden te bepalen die de bevoegde overheid op basis van het planningsproces, in het bijzonder de effectbeoordelingen, noodzakelijk acht voor de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan en die niet geregeld worden met toepassing van bovenstaande punten. Dit is niet het geval in dit GRUP.

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

De registers met betrekking tot planschade, planbaten, kapitaal- of gebruikersschadecompensatie hebben een informatief karakter (Bijlage IV).

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt op een geïntegreerde manier gedurende het planproces. Deze toelichtingsnota bevat een eerste beoordeling van de milieueffecten in hoofdstuk 8. De volledige beoordeling is opgenomen in bijlage V.

De scopingnota is opgenomen als bijlage VI.

De RVR-toets is opgenomen als bijlage VII.

2 Situering ontwerp GRUP in het geïntegreerde planproces

Voorliggend document is het ontwerp GRUP R4 Knoop Wondelgem.

De opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en de milieubeoordeling gebeuren geïntegreerd: het geïntegreerd planproces. In elke fase van het planproces wordt een procesnota opgemaakt waarin het doorlopen proces en de nog voorziene procesaanpak is weergegeven. De meest recente procesnota die hoort bij dit ontwerp is procesnota 4.

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het overleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden. De procesnota is evolutief. In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Info over het planningsproces en alle documenten vindt u bij:

Departement Omgeving

<https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan/GRUPs>

3 Inleiding: doelstelling en situering

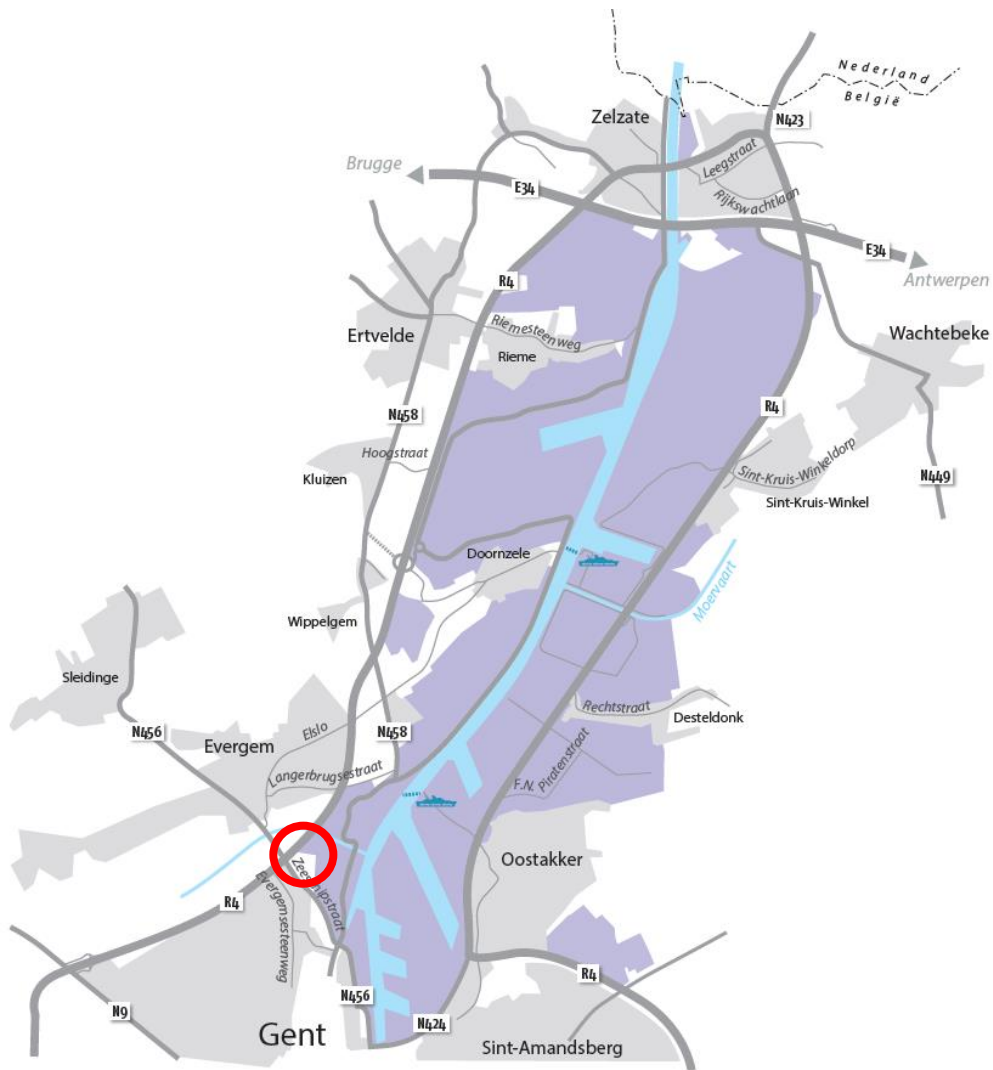
3.1 Aanleiding

Met het project “Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen tot primaire wegen”, kortweg project R4WO, wil de Vlaamse Regering de inrichting van de R4 West en Oost afstemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet alsook de verkeersveiligheid én verkeersleefbaarheid langsheen deze as verbeteren. Dit impliceert het omvormen van verschillende kruispunten langsheen deze wegsegmenten al dan niet met nog aansluiting op deze R4 in de toekomst.

In het verleden werd voor een groot deel van deze omvorming al een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan¹ opgemaakt.

De zone Wondelgem valt buiten het destijds opgemaakte GRUP. Het voorkeursconcept voor deze knoop is niet realiseerbaar binnen de huidige reservatiestrook waardoor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor deze zone vereist is.

¹ Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent – inrichting R4-oost en R4-west” dat door de Vlaamse regering op 15 juli 2005 definitief werd vastgesteld.



Figuur 1: Situering plangebied

3.2 Situering (Geografische situering)

Kaart 0 –Situering plangebied

Kaart 1 – Bestaande feitelijke toestand : luchtfoto met aanduidingen



Figuur 2: plangebied Wondelgem

3.3 Historiek (Historische situering)

In 1993 is onderzocht hoe de leefbaarheid in de Gentse Kanaalzone kon bevorderd worden. De centrale vraag hierbij was hoe de drie hoofdfuncties, zijnde de havenfunctie, de bedrijvenfunctie en de stedelijke functie, op een evenwichtige manier kunnen samengaan. Dit heeft geleid tot het ROM-project Gentse Kanaalzone (ROM: Ruimtelijke Ordening en Milieu). Onderdeel van het project was de opmaak van een streefbeeld voor de R4 West en Oost ('Ontwerp raamplan 'Gent zeehaven' R4 West en Oost' nov 1999).

Het streefbeeld voorziet in de omvorming van de R4 West tot primaire weg I tussen de E34/N49 en de N9 Brugsevaart en uit de omvorming van de R4 Oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Deze categorisering werd vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Met de rooilijnenstudie werd in 2001 bovenvermeld ontwerp raamplan technisch verder uitgetekend naar een eerste voorontwerp. Dit resulteerde in een document "R4 West en Oost: Omvorming tot primaire wegen I en II" in april 2001.

Naast deze ontwerpdracht werd ook een milieuonderzoek uitgevoerd welke resulteerde in “Milieueffectrapport voor de aanleg van 11 knooppunten langs de R4 West, 99/2949/EE – sept 2002”.

In de periode 1999 – 2001 lagen de conclusies uit de onderzoeken naar de herinrichting van de primaire wegen R4 West en N423/R4 Oost aan de basis van een grootschalige gewestplanherziening. Aangezien de resultaten van bovenvermelde rooilijnenstudie niet tijdig beschikbaar waren, werden bij de definitieve vaststelling in 2001 (te) brede reservatiestroken vastgelegd voor de zone R4 West vanaf N9 tot E34 en de N423/R4 Oost vanaf de grens met Nederland tot het kruispunt met de N424 (knoop ‘Eurosilo’).

Eens de resultaten wel beschikbaar waren, werd een GRUP-procedure doorlopen die in 2005 leidde tot een definitieve vaststelling van het GRUP “Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4 Oost en R4 West”. De zone Wondelgem echter valt buiten dit GRUP. Voor deze zone is de gewestplanwijziging van 2001 nog relevant.

De Vlaamse Regering heeft het voorstel inzake alternatieve financiering van openbare werken goedgekeurd. Via publiek-private samenwerking wil Vlaanderen een inhaalbeweging maken inzake openbare werken, waarbij onder meer een aantal ‘missing link’ in het Vlaamse wegennet aan bod komen. In het “Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014 – 2019” wordt het project “Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen” vermeld als prioritair PPS-infrastructuurproject.

4 Doelstelling

De doelstelling voor de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is de inrichting van de R4-knoop Zeeschipstraat – Evergemsesteenweg conform het voorkeursconcept “lampconcept” mogelijk maken. De herinrichting van deze knoop is noodzakelijk is om de R4 West af te stemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet alsook de verkeersveiligheid én verkeersleefbaarheid langsheen deze as verbeteren. Dit impliceert het omvormen van verschillende kruispunten langsheen deze as al dan niet met nog aansluiting op deze R4 in de toekomst én dit conform de doelstellingen geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor primaire wegen I en II.

Het project R4WO ligt aan de basis voor huidig planvoornemen. De aanleiding voor de definiëring van het project R4WO waren:

- Ombouwen van de R4 West tot primaire weg I en dit volgens de bindende bepalingen uit het RSV;
- Bewerkstelligen van een goede verkeersafwikkeling op alle knopen;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid langsheen en rondom de R4 West;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Kanaaldorpen;
- Vervolledigen van de hoofdroute van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) langs R4 West en verknoping van deze route met het onderliggende (bovenlokale) fietsnetwerk.

Bij uitwerking van het project werden bijkomend volgende doelstellingen voor het globale project R4WO gedefinieerd:

- Logisch en leesbaar wegbeeld vormen;
- Ondersteunen van de hiërarchie in het wegennet door infrastructurale maatregelen;
- Kwalitatieve ruimtelijke inpassing in het omliggend landschap;
- Mildereren van negatieve effecten van de R4 op de onmiddellijke omgeving.

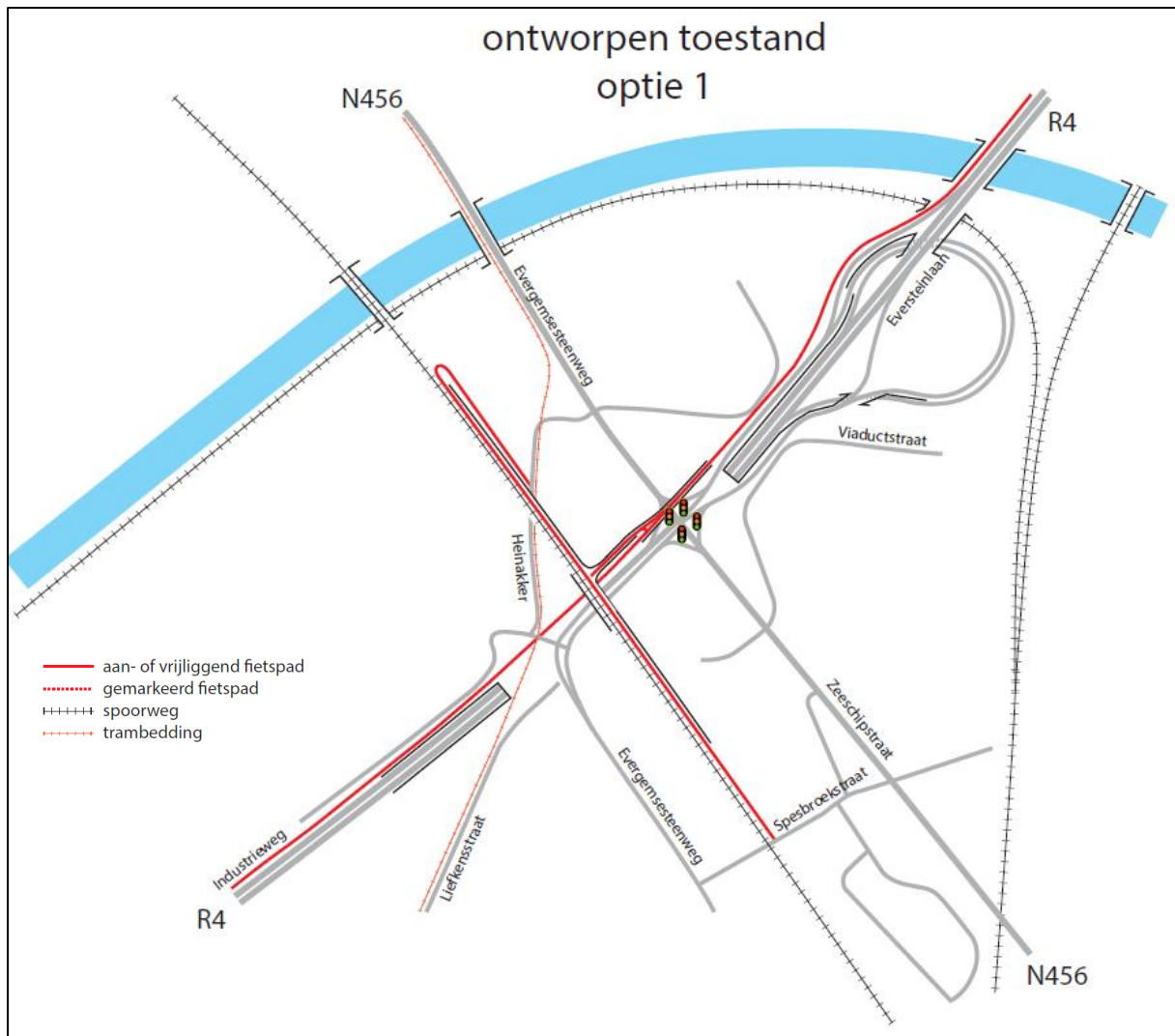
Voor de omgeving Wondelgem (knoop W9) worden daarnaast specifiek volgende extra doelstellingen geformuleerd:

- Ruimtelijke opwaardering van de knoop (poort tot de stad);
- Vlotte verknoping van tram – bus – fiets – auto;
- De ontwikkeling van een transferium op langer termijn (buiten projectgebied) maximaal ondersteunen.

In het RSV is de R4 West vanaf B402 (Gent) tot A11/N49 (ter hoogte van Zelzate) als primaire weg type I geselecteerd. Primaire wegen type I hebben in de eerste plaats een verbindingsfunctie op Vlaams niveau en een nevenfunctie "verzamelen op Vlaams niveau". Ze staan in voor de verbinding met de internationale hoofdwegen in casu A11/N49, A14/E17 en E40.

Voor W9 is de herinrichting noodzakelijk omwille van het vergroten van de multimodaliteit van de plek; het gaat hier om het realiseren van potenties voor de zwakke weggebruikers én voor het openbaar vervoer.

Onderstaande figuur geeft conceptueel weer hoe herinrichting ter hoogte van de knoop W9 eruit zal zien.

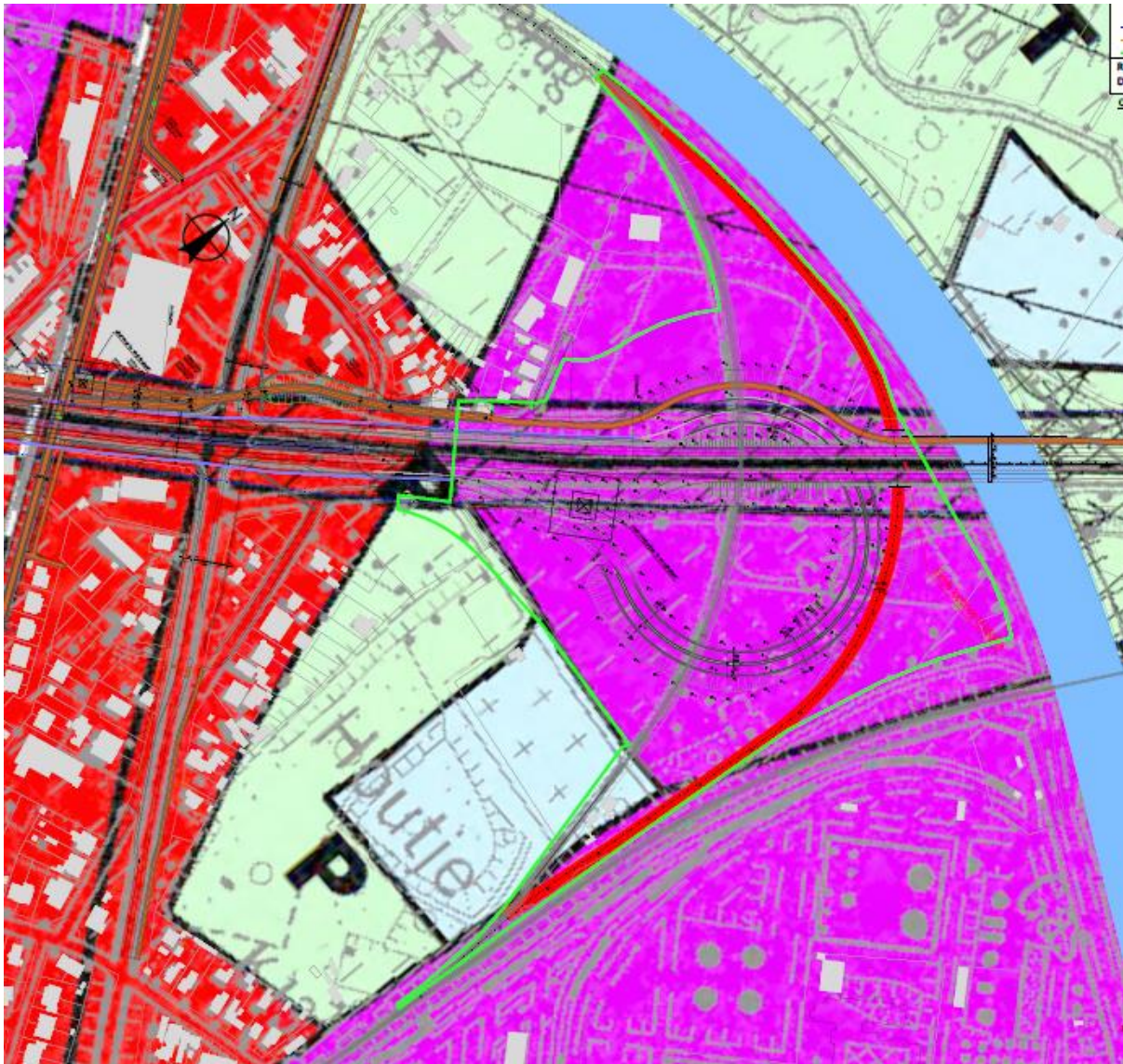


Figuur 3 Conceptschets 'lamconcept' knoop W9 Zeeschipstraat - Evergemsesteenweg

Voor het doorgaand verkeer wordt een tunnel gebouwd onder de beide kruispunten, Evergemsesteenweg – R4 en Zeeschipstraat – R4, door. Uitwisseling van het verkeer tussen R4 en de lokale wegen, gebeurt in de zone tussen de Ringvaart en de Zeeschipstraat. Verkeer komende van Gent dat in deze omgeving moet zijn, rijdt eerst door de tunnel om voorbij de tunnel via de geplande lus naar het kruispunt Zeeschipstraat geleid te worden. Verkeer komende van Zelzate komt via de afrit ook op dit kruispunt toe. Van hieruit kunnen alle richtingen gekozen worden: Christoffelweg, Zeeschipstraat, Evergemsesteenweg, ...

Verkeer dat vanuit dit punt naar de R4 wil, zal ook het kruispunt met de Zeeschipstraat moeten passeren. Eens ingedraaid dient een keuze gemaakt tussen Zelzate of Gent. Richting Zelzate rij je via de oprit iets voor de brug over de Ringvaart de R4 op. Verkeer richting Gent wordt via de binnenste lus de tunnel ingeleid om zo verder Gent te rijden.

De geplande 'lussen' vallen buiten de reservatiestrook van het gewestplan en liggen aan de basis van huidige planvoornemen zone Wondelgem (het zogenaamde lampconcept).



Figuur 4 Voorlopige intekening van de weginfrastructuur die in de basis ligt van het planvoornemen zone Wondelgem.

Volgende zaken dienen gerealiseerd binnen het plangebied en maken aldus deel uit van het planvoornemen:

- Heraanleg R4 als primaire I;
- Realisatie weginfrastructuur voor de uitwisseling tussen de R4 en de lokale wegenis (aanleg lussen alsook op- en afritten);

- Verleggen van de spoorlijn L216 (inclusief het definiëren van de bouwvrije stroken) zodat geen kruisingen met de geplande weginfrastructuur nodig zijn;
- Realisatie van een hoofdroute bovenlokale functionele fietsroute, fietssnelweg langsheen de R4;
- Lokale verlegging van de Viaductstraat voor het inpassen van de gewestelijke wegenis;
- Realisatie van de nodige waterbuffer;
- Realisatie van de nodige groenbuffers of andere ingrepen in functie van de landschappelijke inpassing van deze infrastructuur alsook in functie van ecologische infrastructuur/verbindingen;
- (Her)definiëren van zones voor nutsleidingen en dit zowel onder andere hoogspanning (zowel luchtleidingen als ondergrondse leidingen) als gasleidingen (fluxys en air liquide).
- Aan huidig planvoornemen wordt geen onteigeningsplan gekoppeld. De grondverwervingsplannen zullen opgemaakt worden in het kader van de verdere uitwerking van het globale project.

5 Planningscontext

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en kadert binnen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In de planningscontext hieronder wordt daarom ingegaan op beide documenten. Voor een overzicht van de relevante elementen uit lokale structuurplannen en beleidsplannen wordt verwezen naar de scopingnota.

5.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

5.1.1 Bindende bepalingen²

In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de R4-west (vanaf B402 (Gent) tot de A11/N49 ter hoogte van Zelzate) en de N423 (tussen Nederlandse grens en N49/A11) als primaire weg I en de R4 Oost (van A14/E17 tot de A11/N49) als primaire weg II geselecteerd.

5.1.2 Het richtinggevend gedeelte

De primaire wegen hebben een belangrijke functie van gewestelijk belang en worden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd. De R4-oost (van de aansluiting 16 op de A10 ter hoogte van Merelbeke tot A14/E17) en de te ontwerpen tunnelverbinding tussen de R4-oost en R4-west worden geselecteerd als primaire wegen II. Primaire wegen I hebben in de eerste plaats een verbindingsfunctie op Vlaams niveau en een nevenfunctie “verzamelen op Vlaams niveau”. Ze staan in voor de verbinding met de internationale hoofdwegen. Primaire wegen II hebben als hoofdfunctie het “verzamelen op Vlaams niveau” en als nevenfunctie “verbinden op Vlaams niveau”. Ze verzorgen de ontsluiting vanuit de zeehaven naar de primaire wegen I en de hoofdwegen.

5.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

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 Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ook naar een beperking van het ruimtebeslag. Dit kan door, waar mogelijk, het wegnemen van de bestaande verharding, een beperking van de ruimte inname, de optimalisering en het hergebruik van het bestaande ruimtebeslag en het compenseren van verharding door wegnemen van verharding op andere locaties.

² Besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft.

6 Bestaande ruimtelijke structuur

6.1 Bestaande juridische toestand

Kaart 2. – Bestaande juridische toestand : gewestplan, gewestplanwijzigingen en gewestelijke RUP's

Kaart 3. – Bestaande juridische toestand : anderen plannen

Onderstaande tabel is een weergave van de bestaande juridische toestand van het plangebied en eveneens aangrenzend.

Tabel – bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Gentse kanaalzone (KB 14/09/1977). Gewestplanwijziging van 19/12/1996. Gewestplanwijziging van 26/01/2001. GRUP Afbakening Grootstedelijkgebied Gent van 16/12/2005.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gemeentelijk RUP 169 Thematisch groen (collegebeslissing 28/06/2018)
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde dorpsgezichten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Geen
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Geen
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Buurtwegen	Buurtweg nr 6 door gebied, nr 26 (huidige Viaductstraat) op grens van gebied, nr 5 (huidige Kiekenbosstraat – Waalbrugstraat)3
Bevaarbare waterlopen	Ringvaart
Onbevaarbare waterlopen	Geen

6.2 Bestaande feitelijke toestand

Een uitgebreide analyse van de bestaande feitelijke toestand is opgenomen in hoofdstuk 3.3 van de scopingnota die als bijlage VI bij voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is gevoegd. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste elementen.

Het gebied ligt aan de noordrand van de Gentse deelgemeente Wondelgem. Aan de noordzijde van de R4 bevinden zich twee kleinere woonclusters (Schouwingstraat en Kiekenbosstraat/Waalbrugstraat). Binnen het gebied zelf liggen 3 woningen (Kiekenbosstraat).

Het noordwestelijk deel van het gebied omvat het oostelijk deel van de industriezone tussen de R4 en de Ringvaart. Het noordoostelijk deel is quasi onbewoond, met enerzijds een terrein met opslag van bouw-materialen (Aclagro) en anderzijds een klein agrarisch restgebiedje. In de zuidoostelijke hoek van het plangebied (tussen de twee spoorwegen) ligt een scoutslokaal.

Het plangebied ligt op het raakvlak van drie landschapstypes:

- Ten zuiden en westen het stedelijk gebied van Gent (Wondelgem)
- Ten oosten het zeehavengebied van Gent
- Ten noorden het open ruimtegebied van de Kalevallei

Het plangebied en omgeving worden visueel gedomineerd door verkeersinfrastructuren:

- De ringweg R4 west die het plangebied doorsnijdt van ZW naar NO
- De Ringvaart die het plangebied in het noorden begrenst
- Twee goederenspoorlijnen: lijn L55 (havenspoorlijn) die het plangebied in het oosten begrenst en lijn L216 die het plangebied van ZO naar NW doorkruist, dwars op de R4

Ten zuidwesten van het plangebied lopen nog twee belangrijke infrastructuurassen: de N456 en spoorlijn L58 Gent-Eeklo. T.h.v. het kruispunt van de R4 en de N456 zijn de doe-het-zelfzaak Brico en de fastfood-zaak McDonalds de blikvangers.

De ruimtelijke functies in de omgeving van het plangebied zijn op hoofdlijnen:

- Ten zuiden en westen de woonkern van Wondelgem met ten zuidwesten daarvan het bedrijventerrein Industrieweg tussen de Ringvaart en de R4;
- Ten oosten (aan de overzijde van spoorlijn L55) het industriegebied langs het kanaal Gent-Terneuzen, deel van het zeehavengebied Gent;
- Ten noorden, aan de overzijde van de Ringvaart, het open ruimtegebied van de Kalevallei met ten noorden daarvan de woonkern van Evergem.

Ter hoogte van de knoop W9 – maar buiten het plangebied – liggen een aantal verkeersaantrekkende voorzieningen: Brico, McDonald's, Facq, autokeuring, ...

Het plangebied wordt van ZO naar NW doorsneden door de goederenspoorweg L216.

Langs de Kiekenbosstraat zijn binnen het plangebied enkele woningen aanwezig.

Er loopt een Elia-hoogspanningslijn langs de R4. T.h.v. het plangebied loopt deze langs de zuidzijde van de R4 (met twee hoogspanningsmasten binnen het plangebied), maar net ten ZW daarvan kruist de lijn de R4 om vervolgens aan de noordzijde van de R4 te lopen (met o.a. een mast t.h.v. Brico).

De knoop W9 vormt het uitwisselingspunt tussen:

- De R4 west (primaire weg type I), die enerzijds de regionale verbinding vormt tussen hoofdwegen E34 in het noorden en E40 in het zuiden, en anderzijds de westelijke ontsluitingsweg voor het grootstedelijk gebied en het zeehavengebied van Gent;
- De N456 Zeeschipstraat-Christoffelweg (secundaire weg II), die Gent-centrum (stadsring R40) verbindt met Evergem (en verder met Sleidinge, Lembeke, Watervliet en de Nederlandse grens);
- De N456a Evergemsesteenweg, de centrale noord-zuid as van de woonkern Wondelgem.

Andere lokale wegen die direct beïnvloed zullen worden door het plan zijn de Industrierweg (parallelweg R4), Schouwingstraat, Waalbrugstraat, Kiekenbosstraat, Viaductstraat en Houtjen.

De meervoudige knoop W9 omvat drie lichtengeregelde kruispunten op korte afstand van elkaar. Van west naar oost zijn dit:

- Kruising R4 x tramlijn 1 (lichten aangestuurd door trambestuurder)
- Kruispunt R4 x Evergemsesteenweg – Industrierweg (waarbij Liefkensstraat en Schouwingstraat vlakbij het kruispunt aansluiten op resp. Evergemsesteenweg en Industrierweg)
- Kruispunt R4 x N456 Christoffelweg – N456 Zeeschipstraat (waarbij Kiekenbosstraat en Viaductstraat vlakbij het kruispunt aansluiten op resp. Christoffelweg en Zeeschipstraat; officieel zijn dit rechts in/rechts uit-aansluitingen, maar het linksafverbod wordt frequent genegeerd)

Deze knoop wordt ook doorsneden door openbaar vervoersassen:

- Spoorlijn Gent-Eeklo (L58) met stations Evergem en Wondelgem ten N en Z van het studiegebied;
- Tramlijn 1 Gent Flanders Expo – Evergem Brielken met haltes Industrierweg en Heinakker aan weerszijden van de R4;
- Buslijnen 52, 53, 54, 57 en 58 met haltes Liefkensstraat (in de Evergemsesteenweg) en Waalbrugstraat (in de Christoffelweg).

Knoop W9 is tevens een knooppunt in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), met de R4 als hoofdroute en de N456 en de N456a als functionele route. De fietsroute langs de R4 west en de nog niet bestaande route langs spoorlijn L58 zullen (op termijn) worden uitgebouwd tot fietssnelweg. Langs de R4 en de N456 zijn geen voetpaden (wel in de Evergemsesteenweg). De R4 kan maar op twee plaatsen gekruist worden via een zebrapad: ten westen van kruispunt Evergemsesteenweg en ten oosten van kruispunt N456. Veel voetgangers, vooral van en naar tramhalte Industrierweg, steken de R4 over via de tramkruising.

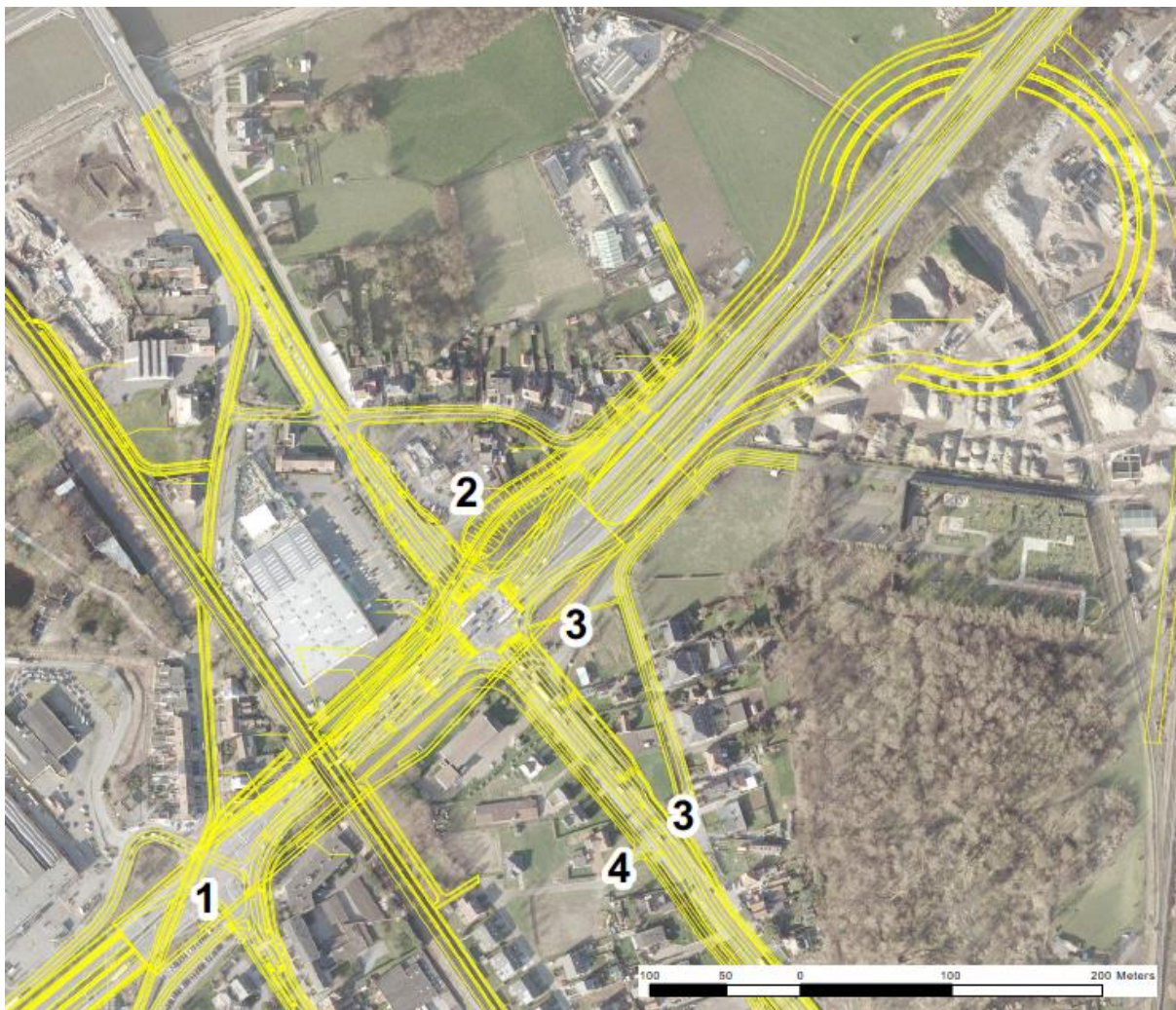
Ter hoogte van het plangebied lopen ook twee goederenspoorlijnen. Lijn L55 verbindt lijn L58 langs de westzijde van het kanaal Gent-Terneuzen met de haven van Terneuzen. Lijn L216 takt hiervan af en ontsluit het bedrijventerrein tussen de R4 en de Ringvaart. Deze lijn moet verlegd worden i.f.v. de herinrichting van de knoop.

7 Verantwoording van het planvoorstel en de planopties

7.1 Lampconcept

De herinrichting van knoop W9 omvat:

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



Figuur 5 Grondplan herinrichting knoop W9 (nummers zie tekst)

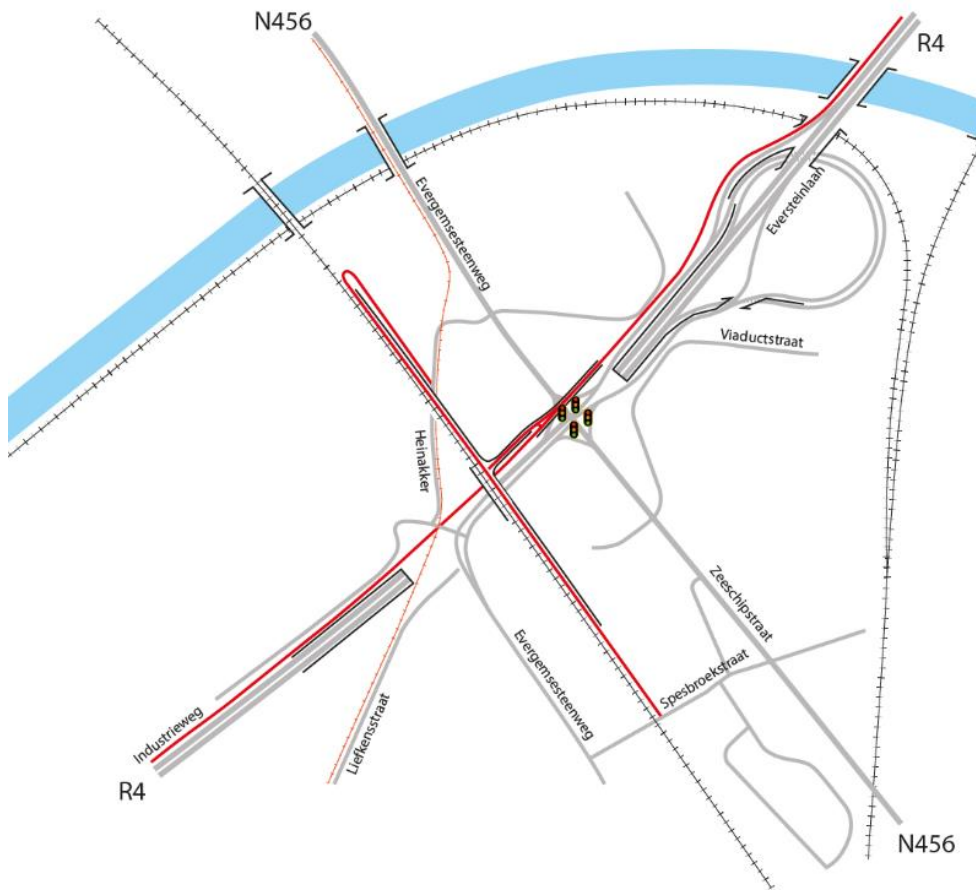
De herinrichting heeft gevolgen voor de ontsluiting van een aantal lokale wegen (nummers op figuur):

1. De Evergemsesteenweg en de Industrieweg (parallelweg) worden afgekoppeld van de R4 zelf; de Evergemsesteenweg wordt a.h.w. bovenop de tunnel van de R4 doorgetrokken tot aan de N456, waar uitwisseling met de R4 mogelijk is;
2. Omwille van de ruimte-inname van de fietssnelweg (en om verkeerskundige redenen) wordt het westelijk deel van de Kiekenbosstraat (met o.a. de huidige inrit van de McDonald's) gesupprimeerd en dus afgekoppeld van de N456, en wordt het tracé ten oosten daarvan een 15-tal m opgeschoven (na verwijdering van enkele woningen);
3. Om verkeerskundige redenen wordt de Viaductstraat eveneens afgekoppeld van de N456; de ontsluiting van o.a. het kerkhof en het scoutslokaal naar de N456 zal gebeuren via Houtjen, waarvan het oostelijk deel terug aangesloten wordt op de N456;
4. Stenenkruis wordt afgekoppeld van de N456 en ontsloten via een ventweg naar Houtjen (west) en de Spesbroekstraat, langs waar de N456 kan bereikt worden.

7.2 Fiets- en voetgangersverkeer

De herinrichting van knoop W9 gaat gepaard met het realiseren van een vrijliggende fietssnelweg aan de noordzijde van de R4. Deze fietsroute gaat naast de R4 over de Ringvaart en de te verleggen spoorlijn L216, langs de buitenzijde van de "lamp", tussen de sleuf van de R4 en de te verleggen Kiekenbosstraat, over de N456 en onder spoorlijn L58 Gent-Eeklo, en kruist de Industrieweg en tramlijn 1 op maaiveld, om vervolgens weer langs de noordzijde van de (sleuf van de) R4 door te lopen.

Vanaf de fietssnelweg wordt er een aansluiting voorzien met de Waalbrugstraat. Vanaf de brug over de N456 wordt een aansluiting mogelijk gemaakt met de geplande fietssnelweg langs de oostzijde van spoorlijn L58. T.h.v. de kruising van de tramlijn wordt een aansluiting voorzien op de fietsinfrastructuur van de Evergemsesteenweg (die deel uitmaakt van het project voor het gedeelte van deze straat die heringericht wordt).

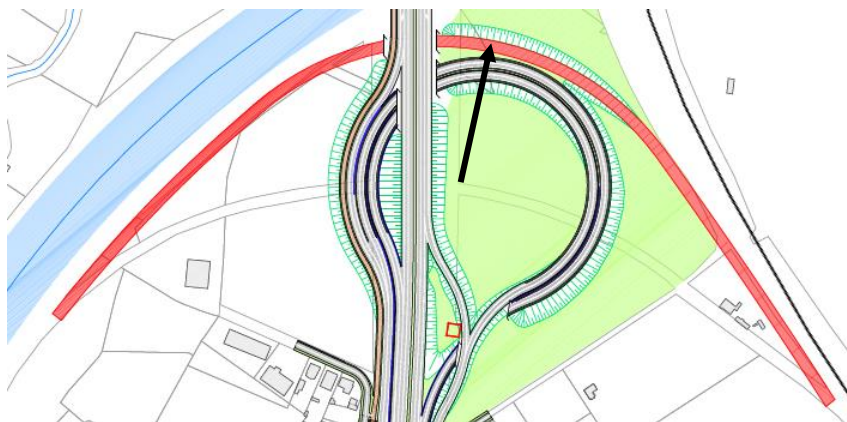


Figuur 6 Fietssnelweg aan de noordzijde van de R4 (bruin) (boven = NW)

Wat het voetgangersverkeer betreft, wordt op het kruispunt R4-N456 een zebrapad voorzien op alle vier de kruispuntarmen (momenteel is er enkel een zebrapad op de NO tak).

7.3 Goederenvervoer per spoor

In functie van de bouw van de “lamp”-constructie is het noodzakelijk om goederenspoorlijn L216 ca. 125m op te schuiven naar het NO, waarbij de bochtstraal verkleind wordt.



Figuur 7 Verlegging goederenspoorlijn L216 (boven = NO)

7.4 Inzetten op extra waterberging

Door de ontwikkeling van het lampconcept ontstaan 2 ingesloten ontoegankelijke binnengebieden: de zone binnen de "lamp" aan de ZO zijde van de R4 (ca. 2,1 ha) en de NO hoek van het plangebied (ca. 1,2 ha). Deze worden ingezet als extra waterberging binnen de knoop.

7.5 Landschappelijke inkleding en inpassen van de infrastructuur in de omgeving

De hoofduitwisseling van de R4 bevindt zich net ten zuiden van de ringvaart. De op- en afritten van de 'lamp' vergen een vrij grote zone voor inpassing. Bijzondere aandacht wordt hier besteed aan de landschappelijke inpassing.

Ten zuiden van de 'lamp' bevindt zich de Viaductstraat die vanop de Zeeschipstraat voorziet in de ontsluiting van de woningen en het bestaande kerkhof en scoutslokaal. Het overgrote deel van deze zone wordt momenteel ingenomen door het park 'Zandbergen'. In de huidige situatie wordt het scoutslokaal afsneden van dit gebied door de spoorlijn L216. De nodige verplaatsing van dit spoor ten behoeve van het lampconcept, maakt dat deze aan de andere kant van de scoutslokalen kan voorzien worden. Zodoende wordt een landschappelijk geheel gevormd met het kerkhof en de 'Zandbergen

De nabijheid van de tunnelmond en oprit van de R4 naast de Viaductstraat vraagt enige buffering richting de bestaande woningen en diensten. Hiertoe wordt de Viaductstraat losgekoppeld van de infrastructuurbundel en als lokale verbinding dicht bij de woningen gepositioneerd. Dit laat toe een landschappelijke buffer te voorzien. Indien deze landschappelijke buffer in de vorm van een talud wordt aangelegd dan zal dit ook positieve effecten hebben voor de geluidsbelasting.

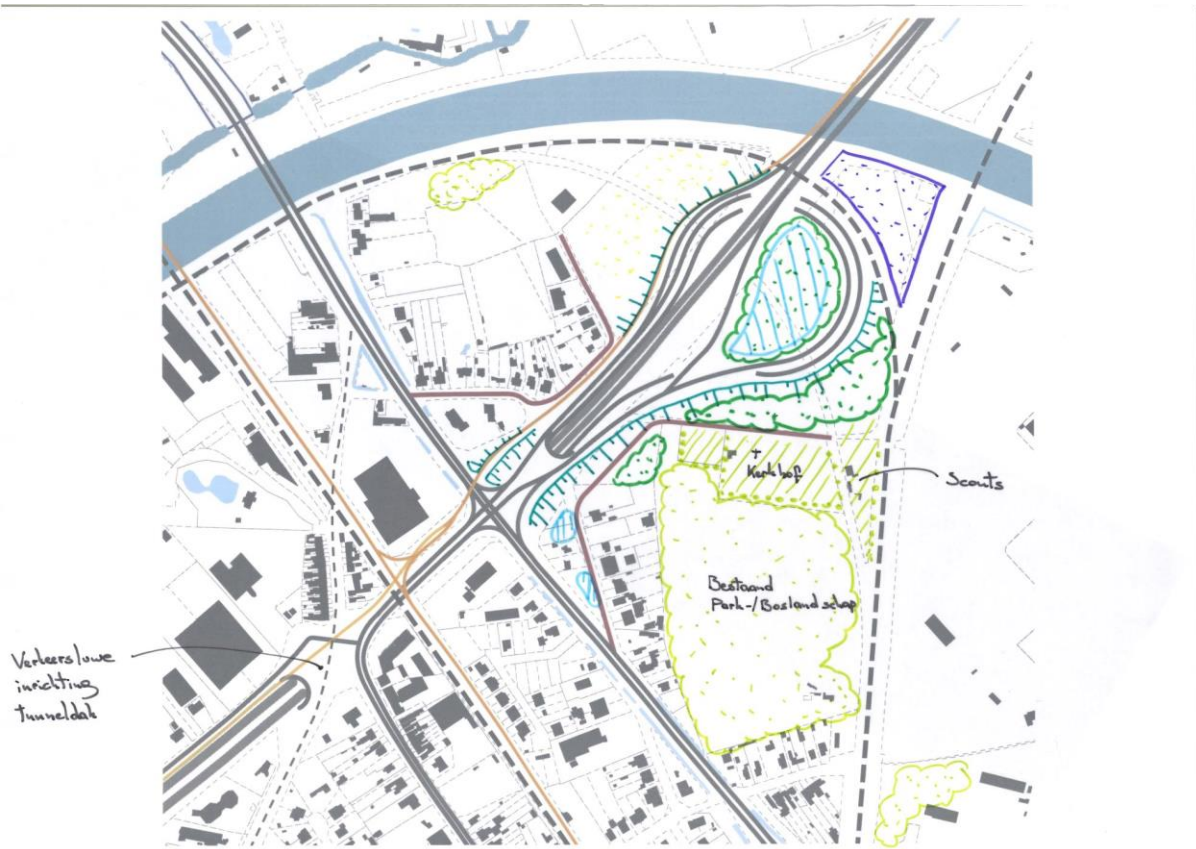
Ten noorden van de Viaductstraat (en het kerkhof en scoutslokalen) wordt het parklandschap van de 'Zandbergen' verdergezet. De zone tussen Viaductstraat en 'lamp' wordt bebost en kan in de toekomst ingericht en/of gebruikt worden ten behoeve van de scouts. Deze beboste zone wordt gebufferd van de R4 door middel van een beplante talud, die eveneens het recreatieve gebruik van deze zone mogelijk maakt. Ter hoogte van de kruising 'Houtjen' en 'Viaductstraat' worden indien nodig twee waterbuffers gecreëerd.

De grote open ruimte die binnen de 'lamp' gecreëerd wordt, wordt ingezet voor waterbuffering. Waar mogelijk wordt ook in deze zone een aanplant voorzien al dan niet van bomen compatibel met de nodige waterbuffering en de te vrijwaren zichtlijnen voor het autoverkeer. Op deze wijze wensen we de doorgaande beweging van de R4 te versterken en de invloed van de lamp op het omliggende landschap te minimaliseren.

Ten noorden van de lamp, aan de overzijde van de R4 wordt eveneens een talud voorzien. De wenselijk om hier een visueel bufferende aanplant te voorzien lijkt op heden niet nodig, de mogelijkheid om hier in de toekomst op in te zetten wordt echter open gehouden in functie van de toekomstige ontwikkeling van dit gebied binnen de Transferiumstudie van Stad Gent, zij het dat deze bestemming op heden nog niet nader bepaald is.

De Kiekenbosstraat wordt zo minimaal mogelijk verplaatst ten behoeve van de inpassing fietssnelweg en maximaal behoud van de bestaande woningen. Gezien de beperkte ruimte wordt de visuele buffer hier gerealiseerd door de verhoging van de fietssnelweg. Zodoende blijven de woningen afgeschermd van de infrastructuurbundel.

De inrichting van het tunneldak, ter hoogte van de kruising tramlijn, wordt op een verkeersluwe wijze ingericht om zo de doorwaadbaarheid van deze zone voor de zwakke weggebruiker te maximaliseren. Dit ten behoeve van de bereikbaarheid toekomstig transferium.



Figuur 8 Landschappelijke inpassing van het lampconcept

7.6 Ruimte voor de jeugdbeweging

De jeugdbeweging, gelegen in de zuidoostelijke hoek van het gebied, kan behouden blijven op deze locatie, zij het met enige reorganisatie van hun terrein, gezien het feit dat spoorlijn L216 van de west- naar de oostzijde van het scoutsterrein wordt verlegd.

Door het verdwijnen van het bedrijf Aclagro en het ontwikkelen van een nieuwe parkzone tussen de Viaduct-sstraat en de "lamp", waar zich nu Aclagro bevindt, ontstaan er voor deze jeugdbeweging bijkomende mogelijkheden (buitenspeelruimte en ruimte voor reorganisatie en uitbreiden gebouwen) in deze parkzone.

8 Specifieke beoordelingen en toetsen

8.1 Milieueffectrapportage - milieuverklaring

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van de VCRO. Voor de overige aspecten van de effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing, en titel IV, hoofdstuk IV, van het voormelde decreet voor de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De effectrapporten bevatten de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van de VCRO al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in de effectrapporten.

De milieueffectrapportage gebeurt geïntegreerd in de opmaak van het GRUP. Dat gebeurt in verschillende fases:

1. In de startnota die de Vlaamse Regering (BVR 04/05/2018) heeft goedgekeurd was een eerste aanzet tot milieueffectbeoordeling opgenomen.
2. Tijdens de raadpleging van de bevolking van 29 mei tot en met 27 juli 2018 werden opmerkingen geformuleerd over het onderdeel milieubeoordeling en het voorgenomen plan.
3. Na de raadpleging van de bevolking werd een scopingnota opgemaakt waarin aangegeven wordt op welke manier de milieubeoordeling zal gebeuren (reikwijdte en aanpak)
4. In dit ontwerp is in bijlage V een eerste milieubeoordeling opgenomen. De resultaten van deze beoordeling zijn verwerkt in het ontwerp.
5. In het verder procesverloop zullen zo nodig bijkomende elementen van milieubeoordeling worden meegenomen. De voorliggende milieubeoordeling kan met andere woorden nog aangevuld op aangepast worden als daartoe de noodzaak blijkt.

Uit het gevoerde onderzoek naar de mogelijke effecten op het milieu, zijn volgende conclusies met betrekking tot de mogelijke effecten op milieu en hun doorwerking naar het voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan getrokken:

8.1.1 Cluster mobiliteit

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline mobiliteit:

- Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer:
 - Bereikbaarheid: bepaalde aansluitingen op R4 en N456 worden gesupprimeerd maar straten blijven bereikbaar >> score 0
 - Routekeuze – verschuivingen van verkeersstromen:
 - Bovenlokaal: verschuiving noord-zuid-verkeer van R4 oost naar R4 west

- Lokaal: verschuiving verkeer van N458 (kanaalroute) naar N456 en van routes door Meetjesland naar N456 en R4
- >> doorgaans positief wegens in lijn met wegcategorisering >> score +1
- >> toevoeging rest project R4WO en/of hogere snelheid op R4 west versterken deze effecten nog (+ verschuiving verkeer van Evergemsesteenweg naar N9) >> score +2
- Doorstroming – wachtrijen en verliestijden:
 - Doorgaand verkeer (via tunnel): aanzienlijke verbetering
 - Bestemmingsverkeer (via bovengronds kruispunt R4-N456-Evergemsesteen-weg): wachtrijen aanvaardbaar en aanzienlijk korter dan in referentiesituatie
- >> positief effect op doorstroming >> score +2 (alle scenario's)
- Robuustheid: positief effect t.g.v. scheiding doorgaand en bestemmingsverkeer en betere doorstroming >> score +1/+2 (alle scenario's)
- Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi:
- Openbaar vervoersnet: aanzienlijke verbetering doorstroming tramlijn 1 en buslijnen die R4 kruisen >> score +3
 - Fietsnetwerk: realisatie fietssnelweg en verbetering andere fietsinfrastructuur >> score +3
 - Goederenvervoer per spoor: enkel verschuiving bestaande lijn L216 >> score 0
 - Multimodaliteit: potentiële uitbouw stedelijk transferium op/rond overkapte R4
- Verkeersveiligheid en –leefbaarheid:
- Op R4 zelf >> zie robuustheid
 - Op onderliggend wegennet (oversteekbaarheid, bereikbaarheid van functies):
 - Verbetering oversteekbaarheid R4 (minder verkeer, meer oversteekplaatsen) >> score +2
 - Verplaatsing (hoofd)toegang McDonald's naar Waalbrugstraat >> score -1

Aanbevelingen en milderende maatregelen Cluster mobiliteit

De effectbeoordeling voor de effectgroepen van de discipline mobiliteit geeft geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

8.1.2 Cluster leefbaarheid

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline geluid

Het basisscenario met volledig project R4WO levert volgende geluidseffecten in de 5 relevante beoordelingspunten ter hoogte van bewoning (tussenscore en eindscore conform significantiekader):

punt	Adres	Lden (dB(A))	Ref	Lden (dB(A))	GT	Vershil (dB(A))	Tussen-score	Eindscore
W26	Kiekenbosstraat 13	66,1		68,2		+2,1	-1	-1
W27	Waalbrugstraat 2	66,9		67,5		+0,6	0	0
W28	Waalbrugstraat 24	66,0		67,0		+1,0	-1	-1
W29	Schouwingstraat 3	65,7		60,2		-5,5	+2	+2
W30	Industrieweg 18	66,3		66,5		+0,2	0	0
W31	Houtjen 32	63,7		64,3		+0,6	0	0
W32	Zeeschipstraat 207	66,6		65,9		-0,7	0	0
W33	Evergemsesteenweg 258	70,3		65,1		-5,2	+2	+2
W34	Evergemsesteenweg 298	65,9		62,3		-3,6	+2	+2
W35	Liefkenstraat 45	67,6		66,5		-1,1	+1	+1
A20	Zeeschipstraat 45	67,1		67,9		+0,8	0	-1
A20bis	Waalbrugstraat 38	64,0		66,0		+2,0	-1	-1
A32	Evergemsesteenweg 166	66,9		67,0		+0,1	0	-1

Op basis van het significantiekader geeft geen van de bekomen eindscores aanleiding tot milderende maatregelen.

Op basis van de vergelijking van de verkeerscijfers op de 5 aansluitingen op knoop W9 kan aangenomen worden dat de scenario's met enkel knoop W9, resp. met hogere snelheid op de R4 t.o.v. het basisscenario niet voor significant verschillende geluidseffecten zorgen in het studiegebied.

De geluidseffecten van het verleggen van spoorlijn L216 zijn verwaarloosbaar.

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline Lucht

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

De scenario's met enkel knoop W9, resp. met hogere snelheid op de R4 zorgen voor enigszins andere luchteffecten, maar de zones met te mildere negatieve scores blijven dezelfde.

De luchteffecten van het verleggen van spoorlijn L216 zijn verwaarloosbaar.

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline Mens-Gezondheid

De toetsing van het basisscenario met volledig project R4WO inzake blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder zijn per sector (woonwijk/gehucht) levert één sector op met een negatief effect dat aanleiding geeft tot milderende maatregelen (score -2), nl. in sector Waalbrugstraat voor zowel de luchtindicator NO2 als de geluidsindicator "% gehinderden", vnl. t.g.v. de impact van de "lamp". Positieve lucht- en vooral geluidseffecten komen voor in sector Schouwingstraat (cfr. overkapping R4).

Ter hoogte van kwetsbare locaties (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg) komen geen te milderen negatieve effecten voor.

De scenario's met enkel knoop W9, resp. met hogere snelheid op de R4 zorgen voor enigszins andere gezondheidseffecten, maar de zones met te milderen negatieve scores blijven dezelfde.

De gezondheidseffecten van het verleggen van spoorlijn L216 zijn verwaarloosbaar.

Aanbevelingen en milderende maatregelen voor de cluster Leefbaarheid

De effectbeoordeling voor de effectgroepen van de discipline mobiliteit geeft geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

De effectbeoordeling voor de discipline geluid geeft geen aanleiding tot milderende maatregelen.

Vanuit de disciplines lucht en mens-ruimtelijke aspecten (beleving) wordt voorgesteld om compacte (groen)buffer of –afscherming te voorzien tussen de “lamp” en de woningen van de Kiekenbosstraat. Deze maatregel zal ook (beperkte) positieve geluidseffecten genereren.

→ Op het grafisch plan wordt er ten noordoosten van de lamp een zone voor landschappelijke en functionele inpassing aangeduid. De stedenbouwkundige voorschriften van deze zone leggen op dat er binnen deze zone groenschermen moeten aangelegd worden ten aanzien van de woningen in de Kiekenbosstraat.

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

→ In de voorschriften wordt opgenomen dat, indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden binnen de grenzen van het GRUP, ter hoogte van de tunnelmond afschermende constructies of andere vergelijkbare maatregelen moeten voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen. In de vergunningsaanvraag en het bijhordende projectMER zullen de effecten van deze maatregelen afgetoetst worden.

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

→ Zie ook milderende maatregel die hoger werd omschreven voor discipline lucht en mens-ruimtelijke aspecten (beleving). In de stedenbouwkundige voorschriften zal tevens opgenomen worden dat de fietssnelweg verhoogd moet aangelegd worden (min. 2m) zodat het talud van deze fietssnelweg een geluidsmilderend effect heeft naar de aanpalende woningen.

In de discipline lucht komen negatieve en te milderen effecten voor rond de tunnelmonden van de overkapte R4. Deze komen niet tot uiting op niveau sector omdat binnen de betreffende sectoren naast negatieve ook positieve en niet significante effecten voorkomen die elkaar uitmiddelen. Maar uiteraard worden de maatregelen die voorgesteld worden in de discipline lucht (afscherming tunnel-monden) ook ondersteund vanuit de discipline gezondheid.

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

8.1.3 Cluster ruimtelijke effecten

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline Bodem en Grondwater

Overzicht van de effectbeoordeling van het plan voor de effectgroepen van de discipline bodem en grondwater:

- Bodemprofiel en -structuur: beperkte inname van nog niet verstoorde bodems >> score 0/-1
- Grondverzet:
 - Aanleg knoop W9: uitgravingen en ophogingen >> score -1 (binnen plangebied)
 - Verlegging spoorlijn L216: zeer beperkt >> score 0
- Stabiliteit: zandige ondergrond >> score 0
- Grondwaterpeil en -stromingen:
 - Aanleg knoop W9:
 - Exploitatiefase: barrièrewerking sleuf/tunnel R4 >> score -1
 - Aanlegfase: grondwaterdaling t.g.v. bemaling >> score -2
 - Verlegging spoorlijn L216: verwaarloosbaar >> score 0
- Bodem- en grondwaterverontreiniging: beperkt mits toepassen VLAREBO >> score -1

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline water

- Oppervlaktewaterkwaliteit:
 - Afwateringsstructuur: geen impact >> score 0
 - Infiltratie en buffering van hemelwater: voorziene capaciteit (bufferbekken in "lamp") veel groter dan norm Hemelwaterbesluit >> score +1
 - Overstromingsgevoeligheid: niet significant tot beperkt positief (verdwijnen opslag Aclagro): score 0/+1
- Oppervlaktewaterkwaliteit:
 - Risico op verontreiniging door wegwater: verwaarloosbaar >> score 0
 - Structuurkwaliteit waterlopen: geen impact >> score 0

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline biodiversiteit

- Ecotoopwijziging:
 - Beperkte inname van waardevolle vegetatie door verkeersinfrastructuur >> score -1
 - Potentiële natuurontwikkeling in nieuw parkgebied op terrein Aclagro >> score +1

- Verstoring biotopen:
 - Vernatting/verdroging: geen significante wijziging >> score 0
 - Stikstofdepositie: relevante toename t.h.v. weinig gevoelige vegetatie >> score -1
- Versnippering en barrièrewerking: geen significante wijziging >> score 0
- Verstoring van fauna:
 - Geluidsverstoring:
 - Wegverkeer: geluidstoename in reeds sterk verstoord gebied >> score 0
 - Spoorverkeer: geen significante wijziging >> score 0
 - Lichtverstoring: geen significante wijziging >> score 0

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:

- Landschappelijke structuren en perceptieve kenmerken:
 - Herinrichting knoop W9:
 - Behoud grootste deel open ruimtegebiedje >> score 0
 - Vervangen opslagterrein Aclagro door "lamp" + parkgebiedje >> score +1/+2
 - Verleggen spoorlijn L216: hogere belevingswaarde open ruimtegebiedje >> score +1
- Erfgoed:
 - Bouwkundig erfgoed: geen significant effect >> score 0
 - Archeologisch erfgoed: mogelijke impact door uitgravingen >> score 0/-2

Overzicht van de effectbeoordeling van de herinrichting van knoop W9 voor de effectgroepen van de discipline mens-ruimtelijke aspecten:

- Relatie met de ruimtelijke context:
 - Herinrichting knoop W9: beperkte versterking barrièrewerking R4 >> score -1
 - Verleggen spoorlijn L216: vermindering barrièrewerking >> score +1
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit:
 - Functie wonen: inname van 4 woningen in Kiekenbosstraat >> score -2
 - Functie bedrijvigheid: stopzetten/verhuizen opslagactiviteiten Acragro >> score -1
 - Functie landbouw: zeer beperkte inname van landbouwgrond (ca. 0,3 ha) >> score 0
 - Andere functies:
 - behoud scoutslokaal + gebruik nieuwe parkzone >> score +1
 - behoud of (beperkte) verplaatsing hoogspanningsmast Elia binnen de "lamp" >> score 0/-1
- Ruimtebeleving:
 - Herinrichting knoop W9:
 - Behoud grootste deel open ruimtegebiedje >> score 0
 - Grotere visuele impact op bewoning Kiekenbosstraat >> score -1/-2
 - Vervangen opslagterrein Aclagro door "lamp" + parkgebiedje >> score +1/+2

- Verleggen spoorlijn L216: hogere belevingswaarde open ruimtegebiedje >> score +1

Aanbevelingen en milderende maatregelen voor de cluster ruimtelijke effecten

Op planniveau zijn er vanuit discipline bodem en grondwater geen aanbevelingen of milderende maatregelen.

Op projectniveau (aanlegfase) moet uiteraard voldaan worden aan de VLAREBO-regelgeving m.b.t. grondverzet en de VLAREMA-regelgeving m.b.t. afbraakmateriaal, en is het bij de bouw van de sleuf en tunnel van de R4 (grotendeels buiten het plangebied) aangewezen om retourbemaling toe te passen.

→ Deze maatregel behoeft geen doorvertaling in voorliggend GRUP omdat het sectorwetgeving betreft. Wat de retourbemaling betreft, gaat het om een maatregel op projectniveau buiten het plangebied.

De effectbeoordeling voor de discipline oppervlaktewater geeft geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen (ervan uitgaand dat inzake buffering en infiltratie van hemelwater minstens voldaan zal worden aan de normen van het Hemelwaterbesluit).

→ Het betreft hier sectorwetgeving en wordt niet doorvertaald in voorliggend GRUP.

De effectbeoordeling voor de effectgroepen van de discipline biodiversiteit geeft op zich geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

Wel is sowieso de natuur- en boswetgeving van toepassing, waarbij inname van bos en waardevolle vegetaties moet gecompenseerd worden. Met name moeten de waardevolle vegetaties op de taluds van de R4 en spoorlijn L55 die ingenomen zullen worden door nieuwe infrastructuur gecompenseerd worden, hetgeen op verschillende plaatsen mogelijk is:

- op de taluds van de nieuwe weg-, spoor- en/of fietsinfrastructuur
- in de vanuit lucht en mens-ruimtelijke aspecten voorgestelde (landschaps)buffer tussen de “lamp” en de woningen van de Kiekenbosstraat
- in het nieuw parkgebied op de huidige site van Aclagro
- in het ingesloten gebied binnen het op- en afrittencomplex
- ...

→ Dit zijn maatregelen die een rol spelen op uitvoerings- en vergunningsniveau conform de geldende wetgeving en behoeven geen doorvertaling in voorliggend GRUP. Voorliggend GRUP voorziet echter wel voldoende ruimte om aan deze voorwaarden vanuit de sectorwetgeving te kunnen voldoen door het aanduiden van zones voor landschappelijke integratie en parkgebied.

T.a.v. de effectgroepen landschappelijke structuren, perceptieve kenmerken en bouwkundig erfgoed geeft de effectbeoordeling geen aanleiding tot aanbevelingen of milderende maatregelen.

T.a.v. de mogelijke impact van de voorziene uitgravingen op het archeologisch patrimonium geldt de toepassing van het Onroerend Erfgoeddecreet (met o.a. de opmaak van een Archeologienota).

→ Het betreft hier sectorwetgeving en wordt niet doorvertaald in voorliggend GRUP.

Vanuit de discipline mens-ruimtelijke aspecten worden geen dwingende milderende maatregelen opgelegd. Wel wordt aanbevolen om de visuele impact van de “lamp” en de fietssnelweg t.h.v. de

woningen van de Kiekenbosstraat te beperken door deze infrastructuren landschappelijk in te kleden en/of te bufferen d.m.v. opgaande vegetatie (al dan niet op een grondlichaam).

→ In voorliggend GRUP wordt een zone voor landschappelijke integratie aangeduid. De stedenbouwkundige voorschriften van deze zone laten toe om groenvoorzieningen aan te planten en op deze manier de visuele impact van de 'lamp' en fiets snelweg te beperken.

Deze buffer zal een iets grotere inname van het landbouwperceel langs de Kiekenbosstraat met zich meebrengen, maar het overall effect op de functie landbouw blijft verwaarloosbaar. Ook de eventuele inname van een deel van het zuidelijk landbouwperceel i.f.v. landschappelijke inpassing heeft geen significant effect op de functie landbouw (restscore 0).

8.2 Veiligheidsrapportage

Gelet op het feit dat:

- Volgens de gegevens van de dienst VR in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- In het plangebied geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn;
- In het plangebied aandachtsgebieden gepland zijn, met name hoofdtransportwegen;
- Volgens de gegevens van de dienst VR het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone van volgende Seveso-inrichtingen, met name de lage drempel Seveso-inrichtingen Belgian Shell, Varo Energy Tankstorage, PVS Chemicals Belgium en Wiljo en de hoge drempel-inrichtingen CRI Catalyst Company Belgium, Buckman Laboratories en Taminco
- De dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichting blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij dit bedrijf en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichting;
- heeft de dienst VR beslist dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.
- De VR-toets werd uitgevoerd op 30 maart 2018 en is opgenomen als bijlage VII

9 Ruimtebegroting

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimteboekhouding uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in volgende tabel.

Bestemmingscategorie	Voor	Na	Vershil
Industrie	10ha	0ha	-10ha
Wonen	1 ha	0 ha	-1 ha
Overig groen	0 ha	1 ha	1 ha
Infrastructuur	0 ha	10 ha	10 ha
Totaal	11 ha	11 ha	/

10 Stedenbouwkundige voorschriften

10.1 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften

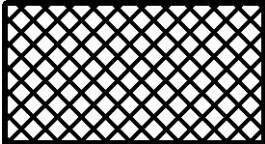
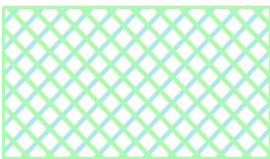
Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur, de visie en het ruimtelijk concept voor het gebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze stap wordt in een tabel samengevat weergegeven ("Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften: ruimtelijke opties en juridische vertaling"):

- De titel van het stedenbouwkundig voorschrift.
- In de eerste kolom worden de stedenbouwkundige voorschriften uitgewerkt voor de eerder beschreven inhoudelijke elementen die een verordenende vertaling vereisen. Deze voorschriften zijn gebaseerd op de typevoorschriften zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/04/2008. De tabel geeft de samenhang weer tussen het toekomstbeeld van het gebied, het verordenende gedeelte (plan en stedenbouwkundig voorschrift) en de relatie met vroegere plannen en voorschriften. Op die manier is het bij de interpretatie van stedenbouwkundige voorschriften steeds duidelijk wat de ontwerper ermee heeft bedoeld.
- De tweede kolom geeft samenvattend weer welke ruimtelijke opties belangrijk zijn bij de ontwikkeling van het gebied. Deze bevatten verwijzingen naar het afbakeningsproces, de visie en het ruimtelijk concept én ook aanvullende elementen die te maken hebben met programmatische elementen relevant bij de invulling van het gebied.

De selectie van de elementen die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften is bewust beperkt gehouden om er in de toekomst voldoende flexibel mee te kunnen omgaan. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn. Enkel die elementen die noodzakelijk zijn voor het bereiken van het doel worden verordenend vastgelegd.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
 <p>Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie infrastructuur</p> <p>Artikel 1 Weginfrastructuur</p>	
Artikel 1.1	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. wegeninfrastructuur</i>
Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur en aanhorigheden.	<i>Onder aanhorigheden voor weginfrastructuur wordt onder andere ook verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en</i>


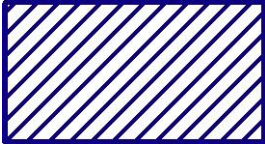
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>hulpposten, de geluidswerende constructies, de parkeerplaatsen langs autosnelwegen.</i>
<p>Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.</p>	<p><i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
<p>Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven.</p>	
<p>Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.</p>	<p><i>Bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructures beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.</i></p>
<p>Artikel 12</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i></p>
<p>Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.</p>	
<p>Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden.</p>	
<p>Indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden, moeten ter hoogte van de tunnelmond afscherpende constructies of andere vergelijkbare maatregelen voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen.</p>	<p>Deze bepaling wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen als gevolg van het gevoerde milieuonderzoek.</p>
<p>De fietssnelweg moet verhoogd aangelegd worden (min. 2m) zodat het talud van deze fietssnelweg een geluidsmilderend effect heeft naar de aanpalende woningen.</p>	<p>Deze bepaling wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen als gevolg van het gevoerde milieuonderzoek.</p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	<p><i>In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.</i></p>
 <p>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. Artikel 1.3. Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.</p>	<p><i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur</i></p> <p><i>Het gaat hier om (de aanzet tot) het ongelijkvloers kruisen van de R9 met de op- en afritten van de N456 (Zeeschipstraat en Evergemsesteenweg), de kruising met de spoorlijn en de aanzet tot kruising met de ringvaart.</i></p> <p><i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</i></p> <p><i>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i></p>
 <p>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur Artikel 1.4 Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur</p>	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur</i>
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, wordt waar nodig landschappelijke en functionele inpassing voorzien. Het is een overdruk. De in voege zijnde grondkleur blijft van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de landschappelijke en functionele inpassing niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p><i>Dit gebied behoudt zijn onderliggende bestemming maar krijgt een overdruk zodat alle ingrepen nodig voor de realisatie van weginfrastructuur kunnen gerealiseerd worden in afstemming met de onderliggende bestemming. Met onderliggende bestemming wordt de op dat ogenblik in voege zijnde bestemmingen bedoeld.</i></p>
<p>In het gebied zijn eveneens alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, berging/buffering en infiltratie van hemelwater, en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid.</p> <p>Daarnaast zijn alle handelingen toegelaten met het oog op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en de realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen - de aanleg, het functioneren of de aanpassing van ongelijkgrondse kruisingen van de nieuwe en bestaande infrasturen in deze en de aangrenzende zones - realisatie van wegenis voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten, inclusief ongelijkgrondse kruisingen en hun aanloophellingen 	
<p>Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden.</p>	
<p>Binnen deze zone moeten groenschermen aangelegd worden ten aanzien van de woningen in de Kiekenbosstraat.</p>	<p>Deze bepaling wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen als gevolg van het gevoerde milieuonderzoek.</p>
<p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p>	
	<i>Toelichting bij de bepalingen m.b.t. de inrichting van het gebied</i>
<p>In dit gebied wordt voorzien in de nodige wateropvang en infiltratie.</p>	<p><i>In deze zone worden alle voorzieningen voor het opvangen van regenwater afkomstig van de aangrenzende verhardingen toegelaten. Het betreft zowel de inrichting van langsgrachten, buffervoorzieningen als infiltratievoorzieningen.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Artikel 1.5</p> <p>Bij een vergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie voor het geheel van de weginfrastructuur gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hoe de infrastructuur in de omgeving wordt geïntegreerd; - de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen en licht en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt; - hoe de hemelwateropvang en -afvoer wordt georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd; <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>	<p><i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i></p>
 <p>Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie infrastructuur Artikel 2 Spoorinfrastructuur</p>	
<p>Dit gebied is bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p>	<p><i>Onder aanhorigheden van spoorwegen wordt onder andere verstaan: Spooruitrustingen zoals sporen, bovenleidingen, seininrichting, kabelwerken, alle grond- en kunstwerken voor de realisatie van de dragende structuur, alle gebouwen en andere constructies, met noodzakelijke toegangswegen, die verband houden met het onderhoud en de exploitatie van de spoorlijn zoals tractieonderstations, sectioneerposten, seinposten, onderhoudsplatformen, dienstlokalen, communicatie, alle toegangs- en langswegen ten behoeve van onderhoud en veiligheidsdoeleinden, alle voorzieningen op het gebied van veiligheid en eventuele ventilatie zoals evacuatieschachten, afsluitingen, ventilatie-uitrustingen, de infrastructuren voor de afwatering van de spoorbedding zoals grachten, duikers, pompstations.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Alle werken van natuurtechnische milieubouw kunnen gerealiseerd worden. Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</p> <p>Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-eninfrastructuur/vademecums-natuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</p>
<p style="text-align: center;">P</p> <p>Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie overig groen Artikel 3 Park</p>	
<p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie.</p> <p>Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt.</p> <p>De genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.</p>	<p><i>Parken moeten hier voornamelijk in de betekenis van het Bosdecreet (artikel 4bis) geïnterpreteerd worden, namelijk "groene ruimten waarbij de aanleg, de inrichting en het beheer sociaalrecreatieve en/of esthetische overwegingen overheersen en waar gelijktijdig andere functies kunnen worden vervuld, zoals recreatieve, educatieve, economische, cultuurhistorische, landschappelijke, wetenschappelijke, ecologische, fauna- en florabeschermende en milieubeschermende functies. Ze bestaan naast open gedeelten, waaronder waterpartijen, grasvelden, bloemperken, wandelwegen en andere infrastructuren, uit een afwisseling van bosgedeelten en/of gedeelten, begroeid met bomen, heesters en kruidachtige gewassen."</i></p> <p><i>De sociale functie verwijst in deze context in hoofdzaak naar de publieke toegankelijkheid van openbare parken en de betekenis die de gebieden hebben als (randstedelijke) groenvoorziening.</i></p> <p><i>Het behoud van de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied wordt als randvoorwaarde ingeschreven.</i></p> <p><i>Recreatie moet hier verstaan worden in verhouding tot de andere functies van het gebied. Het is een nevensgeschikte functie en geen enige functie noch de enige hoofdfunctie.</i></p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Binnen dit gebied zijn alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanpassing of de verbreding van de Viaductstraat toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt.</p>	
<p>In het gebied zijn eveneens alle handelingen toegelaten voor het integreren van recreatieve infrastructuur.</p>	<p><i>In het bijzonder wordt hier gedacht aan recreatieve infrastructuur ter ondersteuning van het parkgebied (vb. speeltuigen) en aan de ontwikkelingsmogelijkheden voor jeugdinfrastructuur (vb. scoutslokaal) en opslagplaats ter ondersteuning van jeugdbeweging.</i></p>
 <p>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</p> <p>Artikel 4. Hoogspanningsleiding</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p><i>Deze aanduiding betreft de bestaande (bovengrondse) hoogspanningsleidingen en aanhorigheden.</i></p> <p><i>Aanhorigheden van een hoogspanningsleiding zijn de constructies of gebouwen die nodig of nuttig zijn om de leiding te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn.</i></p>
 <p>(overdruk – symbolisch)</p> <p>Artikel 5. Op te heffen reservatiestrook</p>	
<p>Op te heffen reservatiestrook</p>	

10.2 Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften

In overeenstemming met de decretale bepalingen worden voor de gebiedsdelen die opgenomen zijn in het verordenende grafische plan de stedenbouwkundige voorschriften van de volgende plannen opgeheven:

Gewestplan Gentse kanaalzone (KB 14/09/1977), gewijzigd op 19/12/1996 en op 26/01/2001:

- Industriegebied
- Hoogspanningsleiding
- Reservatiestrook
- Bestaande hoofdverkeerswegen
- Woongebied
- Parkgebied