

RECHTTREKKING N42BIS SINT-LIEVENS-ESSE

PROJECT-MER – RAPPORTDEEL I : ALGEMEEN DEEL



23020036



MAART 2023

AUTEUR: MER-COÖRDINATOR EN -DESKUNDIGEN

Handtekeninglijst

Aanmelding Project-MER Rechtestrekking N42bis Sint-Lievens-Esse

<p>MER-coördinator</p> <p><i>Ann Van Wauwe</i></p>	
<p>MER-deskundige Mens – Mobiliteit</p> <p><i>Brecht Janssens</i></p>	
<p>MER-deskundige Geluid en trillingen</p> <p><i>Sven Loridan</i></p>	
<p>MER-deskundige Lucht</p> <p><i>Kristof Wijns</i></p>	
<p>MER-deskundige Grondwater</p> <p><i>Sofie Heirman</i></p>	
<p>MER-deskundige bodem en oppervlaktewater</p> <p><i>Ann Van Wauwe</i></p>	
<p>MER-deskundige Biodiversiteit</p> <p><i>Jos Van Winckel</i></p>	
<p>MER-deskundige landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</p> <p><i>Ann Van Wauwe</i></p>	

<p>MER-deskundige Mens – Ruimtelijke aspecten</p> <p><i>Charlotte Verlinden</i></p>	
<p>MER-deskundige Gezondheid</p> <p><i>Ulrik Van Soom</i></p>	

Inhoudstafel

Handtekeninglijst	2
Inhoudstafel	4
Kaartenlijst	7
Verklarende afkortingenlijst	8
1 Inleiding	9
1.1 Intentie van het project	9
1.2 Administratieve voorgeschiedenis	9
1.3 Opbouw rapport	12
2 Situering van dit MER	14
2.1 Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht	14
2.1.1 Rubrieken m.b.t de aanleg van wegenis	14
2.1.2 Rubrieken m.b.t het onttrekken van grondwater	16
2.2 Initiatiefnemer	16
2.3 Team van deskundigen	16
2.4 Procesverloop	17
2.4.1 M.e.r.-plicht en omgevingsvergunning algemeen	17
2.4.2 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure	17
2.4.3 Tijdens de vergunningsprocedure	19
2.4.4 (Gewest)grensoverschrijdende procedure	19
2.4.5 Procesverloop voor dit dossier	19
2.4.5.1 Voorafgaand aan de omgevingsvergunningsprocedure	19
2.4.5.2 Tijdens de vergunningsprocedure	19
2.4.6 Aan te vragen vergunningen	20
3 Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering	21
3.1 Ruimtelijke situering	21
3.2 Beleidsmatige situering	21
3.2.1 Gewestplan	24
3.2.2 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem	25
3.2.3 BPA Zonevremde bedrijven	26
3.2.4 BPA Zonevremde bedrijven – deelplan Aerts	27
3.2.5 Herbevestigd agrarisch gebied	28
3.3 Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	29
4 Probleemstelling, historiek en verantwoording van het project	31
4.1 Probleemstelling	31
4.2 Historiek	32

5	Het project	34
5.1	Doelstellingen	34
5.2	Alternatievenonderzoek	34
5.2.1	Inleiding	34
5.2.2	Nulalternatief	35
5.2.3	Locatiealternatieven	35
5.2.4	Conclusie	37
5.3	Projectbeschrijving alternatievenonderzoek – onderzoeksfase 1	37
5.3.1	Beschrijving huidige situatie - weginfrastructuur	37
5.3.2	Beschrijving toekomstige situatie - infrastructuur	39
5.3.2.1	Technische ontwerpeisen	39
5.3.2.2	Inrichtingsprincipes overige ontwerpelementen	40
5.3.2.2.1	Afwatering	40
5.3.2.2.2	Openbare verlichting	41
5.3.2.2.3	Snelheidsregimes	42
5.3.2.3	Omschrijving tracéalternatieven onderzoeksfase 1	42
5.3.2.3.1	Omschrijving doortochttracé	42
5.3.2.3.2	Omschrijving gewestplantracé	42
5.4	Fasering voor de realisatie van het project	43
5.5	Beschrijving van de werkzaamheden (aanlegfase)	43
6	Geplande ontwikkelingen in de omgeving	44
6.1	Geplande infrastructuurwerken hoofd- en gewestwegen	44
6.1.1	Ombouw N42 tussen E40 en de N46	44
6.1.2	Volledige ombouw N42 tussen de N9 en de N460	45
6.2	Andere geplande ruimtelijke ontwikkelingen	47
6.2.1	Acties AGNAS	47
6.2.2	Overige	49
6.3	Relevantie van de geplande ontwikkelingen voor het MER	53
7	Algemene methodologie voor het milieuonderzoek	54
7.1	Opbouw en diepgang van het milieuonderzoek	54
7.2	Ingreep-effectenanalyse en scoping relevante disciplines	55
7.3	Te beschouwen disciplines	59
7.4	Opbouw per discipline	59
7.4.1	Afbakening studiegebied	60
7.4.2	Beschrijving van de referentiesituatie	60
7.4.3	Beschrijving en beoordeling milieueffecten	61
7.4.4	Onderzoek naar mogelijke cumulatieve effecten	62
7.4.5	Onderzoek naar mogelijke grensoverschrijdende effecten	62
7.4.6	Milderende maatregelen	62
7.4.7	Synthese	63
7.4.8	Leemten in de kennis	64
7.4.9	Voorstellen voor postmonitoring	64
7.5	Integratie en eindsynthese	64

Kaartenlijst

- Kaart 1 Liggingsplan Meso
- Kaart 2 Liggingsplan Macro
- Kaart 3 Orthofoto
- Kaart 4 Stratenatlas
- Kaart 5 BPA's en Ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 6 Gewestplan
- Kaart 7 Bodemkaart
- Kaart 8 Bodemonderzoeken OVAM
- Kaart 9 Potentiële bodemerosiekaart
- Kaart 10 Hydrografie
- Kaart 11 Watertoets overstromingsgevoelige gebieden
- Kaart 12 NATURA2000 en VEN gebieden
- Kaart 13 Biologische Waarderingskaart
- Kaart 14 Onroerend erfgoed
- Kaart 15 Externe mensveiligheid – Seveso-bedrijvigheid
- Kaart 16 Digitaal Hoogtemodel
- Kaart 17 Watertoets erosiegevoelige gebieden
- Kaart 18 Watertoets
- Kaart 19 Opdeling projectonderdelen
- Kaart 20 Situering N42

De kaartenlijst is opgenomen in **Error! Reference source not found.** van dit rapport.

Verklarende afkortingenlijst

BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
MER	Milieueffectenrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
PAE	Personenauto-equivalenten
PM10	Fijn stof met een diameter kleiner dan 10 µm (micrometer)
PM2,5	Fijn stof met een diameter kleiner dan 2,5 µm (micrometer)
BC	Black Carbon
NO ₂	Stikstofdioxide
RMC	Regionale Mobiliteitscommissie
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SBZ	Speciale Beschermingszone
SBZ-H	Speciale Beschermingszone – Habitatrichtlijngebied
SBZ-V	Speciale Beschermingszone – Vogelrichtlijngebied
VHA	Vlaamse Hydrografische Atlas
VEN	Vlaams Ecologisch Netwerk
Rvvb	Raad voor vergunningenbetwisting
RVS	Raad van State

1 Inleiding

1.1 Intentie van het project

De N42 staat in het ruimtelijk structuurplan (RSV) als primaire weg II (type 3) gecategoriseerd. Het bestaande tracé van de N42b is op vandaag een bochtige en hellende weg, waar hoge snelheden worden gehaald. Daarnaast doorkruist de N42b op vandaag de kern van Wijnhuize, waardoor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid sterk onder druk staat.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft bijgevolg het voornemen om enerzijds de N42 vanaf het kruispunt met de Langestraat (N454) tot de gemeentegrens Zottegem-Herzele (Witte Brug) te vernieuwen. Anderzijds wenst AWV een nieuwe weg (N42bis) te realiseren tussen de Witte Brug en de aansluiting van de N42c en de rechtgetrokken N42 richting Geraardsbergen (Kaart 20). Voor dit segment worden in een eerste fase van het MER twee alternatieven onderzocht: één ter hoogte van de huidige N42 (doortochttracé) en één ter hoogte van de reservatiestrook aangeduid op het gewestplan (gewestplantracé). Een zeer beperkt deel van de aanliggende infrastructuur (gedeelte noodzakelijk voor de werken) zal gelegen zijn buiten de reservatiestrook. In de tweede fase van het MER zal het voorkeurstracé meer in detail worden onderzocht.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft het voornemen om voor de realisatie van boven beschreven segment van de N42 een nieuwe omgevingsvergunning aan te vragen indien de in 2016 ingediende bouwvergunning finaal door de Rvvb (met instemming van de RVS) vernietigd wordt. De bouwvergunning daterend uit 2016 werd aangevraagd en verleend voor het gewestplantracé, dewelke als één van de alternatieven in voorliggend project-MER wordt onderzocht. Voor een overzicht van de stand van zaken op moment van schrijven van voorliggend project-MER wordt verwezen naar §4.2 Historiek.

1.2 Administratieve voorgeschiedenis

Het voornemen om een betere wegverbinding te realiseren tussen Geraardsbergen en Gent via Zottegem bestaat al enkele decennia. Voor de jaren '70 was de wegverbinding zeer bochtig en ongeschikt voor de economische ontwikkeling van zuid Oost-Vlaanderen. Begin jaren '70 werd begonnen met de rechtekking van de N42 en in '78 werd in het gewestplan voorzien om de N42 ten westen van Geraardsbergen en ten oosten van Zottegem te realiseren.

Ondertussen voldoet de N42 bijna over het volledige traject aan de principes van het RSV door de weg aan te passen of door een nieuw tracé naast de oude weg aan te leggen, waar aanpassingen van de bestaande weg niet mogelijk of niet gewenst waren. Dergelijke 'rondwegen' zijn terug te vinden ter hoogte van Zottegem en Ophasselt. De oude wegen hebben hier de identificatiecode N42a (Zottegem) en N42c (Ophasselt) gekregen. Ter hoogte van Wijnhuize werd eveneens een nieuw tracé rond de kern gepland (reservatiestrook Gewestplan), maar dit werd nooit gerealiseerd. De brug ter hoogte van de Schipstraat, waar het nieuwe tracé zou kruisen, werd reeds gebouwd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen diende op 26 mei 2016 een aanvraag in tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van de rondweg

(N42) te Zottegem en Sint-Lievens-Esse (Herzele). Op 23 juli 2019 verleende de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar de stedenbouwkundige vergunning.

Op de gemeenteraad van Herzele van 26 april 2017 werd de gedeeltelijke afschaffing van voetwegen 69, 123, 50 en buurtwegen 57, 33bis, 10,58, 20/11 gelegen in de deelgemeenten Sint-Lievens-Esse en Steenhuize-Wijnhuize met het oog op de aanleg van de N42 goedgekeurd. Op de gemeenteraad van Zottegem van 30 januari 2017 werd de gedeeltelijke afschaffing van de voetwegen nrs. 21, 22 en buurtweg nr. 16 voorlopig goedgekeurd. Hier werd op 23 september 2018 beroep tegen aangetekend tegen de afschaffing van de voetwegen 69 en 123 en de buurtwegen 33bis, 10, 57, 58, 85 en 20 te Sint-Lievens-Esse en voetweg 50 te Steenhuize-Wijnhuize te Herzele. Op 26 januari 2021 volgde het arrest van de Raad van State waarbij er afstand werd gedaan van het beroep tot nietigverklaring. Op 17 september 2019 werd een verzoekschrift tot schorsing en vernietiging van de beslissing van de Gewestelijke Stedenbouwkundig ambtenaar voor de vergunning voor het aanleggen van een rondweg (N42) te Zottegem en Sint-Lievens-Esse (Herzele) ingediend.

Op 12 november 2020 werd de stedenbouwkundige vergunning voor “de aanleg van een rondweg (N42)” vernietigd door de raad voor vergunningsbetwistingen.

De raad stelde namelijk dat de interpretatie van de MER-regelgeving niet correct was gebeurd en dat voorliggend project niet onder bijlage II valt. Als argumentatie wordt hiervoor aangehaald dat het niet uitgesloten kan worden dat het project niet afzonderlijk kan gezien worden van de rest van de projecten om de N42 om te bouwen tot een primaire weg II.

Op 23/12/2020 werd cassatieberoep door het Vlaams Gewest ingediend tegen de vernietiging van de bouwvergunning. Op 07/07/2021 volgde een verslag van de auditeur waarbij de zienswijze van de Rvvb om de N42 als één groot dossier te beschouwen niet wordt gevolgd. Hierbij werd aangehaald dat de beslissing van de RvvB een toetsing aan de criteria van de geografische nabijheid en functionele onderlinge afhankelijkheid ontbreekt. Op 25/11/2021 volgde een uitspraak van de Raad van State op basis van het verslag van de auditeur. De RvS volgde de auditeur in de redenering dat een toetsing aan twee criteria ontbreekt in het arrest van de Rvvb waardoor het arrest van 12 november 2020 wordt vernietigd.

Tegen deze beslissing werd in beroep gegaan.

Op 12 september 2022 werd de vergunning door de Raad voor Vergunningbetwisting opnieuw vernietigd. Ditmaal is in het arrest wel een toetsing aan de criteria van de geografische nabijheid en functionele onderlinge afhankelijkheid, en van het criterium gelijkenissen gebeurd. Volgens de Raad is er wel degelijk sprake van een geografische nabijheid tussen het project te Sint-Lievens-Esse en het project voor het wegvak tussen Wetteren en Oombergen, daar de twee projecten deel uitmaken van dezelfde primaire weg II type 3 (De N42 is een primaire weg II type 3 voor wat betreft het gedeelte tussen de N460 te Schendelbeke in het zuiden en de N9 te Wetteren in het noorden). De afstand tussen de 2 speelt hierbij volgens de Raad geen rol. Daarnaast is er volgens de Raad ook sprake van gelijkenissen tussen beide projecten (beide beogen om onderdelen van de N42 om te bouwen tot primaire weg II type 3) en vindt de Raad het aannemelijk dat beide projecten een wisselwerking en functionele onderlinge afhankelijkheid vertonen.

De raad oordeelt in haar beslissing opnieuw dat de interpretatie van de MER-regelgeving niet correct is gebeurd en dat voor het project te Sint-Lievens-Esse onterecht aangenomen werd dat

het onder bijlage III van het MER-besluit viel. De Raad oordeelt dat het project in het licht van de MER-plicht een onderdeel vormt van een ruimer initiatief dat als hoofddoel heeft om het volledige traject van de N42 tussen de N460 en de N9 te laten functioneren als een primaire weg van tweede categorie en dat het daardoor onder rubriek 10, e) bijlage II van het Project-MER-besluit valt. Hierbij wordt nog vermeld dat de vraag tot welke categorie of rubriek een project behoort niet noodzakelijk samenvalt met het voorwerp van een concrete vergunningsaanvraag. Aanvullend stelt het arrest dat het mogelijk is om voor ieder individueel deelproject van een totaalproject afzonderlijk een MER op te maken, waarin aandacht besteed wordt aan de cumulatieve effecten van het totaalproject.

1.3 Opbouw rapport

Dit MER is als volgt opgebouwd

Rapportdeel I – Algemeen deel

- Inleiding
- Algemene inlichtingen m.b.t. de initiatiefnemer en het team van erkende m.e.r.-deskundigen, toetsing aan de m.e.r.-plicht, procesverloop
- Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering
- Aanleiding voor en verantwoording van het project
- Beschrijving van het project
- Alternatievenonderzoek
- Beknopte omgevingsanalyse
- Beschrijving van geplande ontwikkelingen
- Ingreep-effectenanalyse en scoping
- Algemene methodiek voor de opstelling van het MER
- Voorstel van de onderzoeksmethodiek per discipline

Rapportdeel II – Milieuonderzoek alternatievenonderzoek

- Algemene methodologie milieuonderzoek
- Mobiliteit
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem
- Grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens-ruimtelijke aspecten
- Mens-gezondheid
- Nevendiscipline klimaat
- Integratie en eindsynthese

Rapportdeel III – Milieuonderzoek voorkeursalternatief

- Projectbeschrijving voorkeursalternatief
- Mobiliteit
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem
- Grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens-ruimtelijke aspecten
- Mens-gezondheid
- Nevendiscipline klimaat
- Integratie en eindsynthese

Rapportdeel IV – Bijlagen

- Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden
- Ontwerpplan
- Kaartenbundel
- LIS alternatievenonderzoek
- LIS geoptimaliseerd voorkeursalternatief
- Hydronautstudie
- Bemalingsstudie
- Snelheidsregimes
- Luchtmodellering PM10, PM2,5 en EC met IMPACT alternatievenonderzoek
- Luchtmodellering PM10, PM2,5 en EC met IMPACT voorkeursalternatief
- Verlichtingsplan
- Rekenresultaten referentiesituatie discipline geluid
- Rekenresultaten geplande situaties discipline geluid
- Rekenresultaten geplande situaties met MM discipline geluid

Rapportdeel V- Niet-technische-samenvatting

2 Situering van dit MER

2.1 Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht

Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage bepaalt in bijlage I, II en III de categorieën van projecten die overeenkomstig artikel 4.3.2, § 2 en § 3 van het decreet aan de project-m.e.r. worden onderworpen.

De rubrieken die potentieel relevant voor voorliggend project zijn:

2.1.1 Rubrieken m.b.t de aanleg van wegenis

Bijlage I, rubriek 9:

Aanleg van autosnelwegen en autowegen met inbegrip van de hoofdwegen.

Bijlage I, rubriek 10:

Aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft.

Dit gedeelte van de N42 wordt beschouwd als een autoweg. Het project valt zodoende onder rubriek 9 van bijlage I

De N42 binnen het projectgebied omvat geen vier rijstroken of meer en zal deze met de ombouw ook niet hebben. Bijgevolg is rubriek 10 van bijlage I niet van toepassing.

Bijlage I, rubriek 28:

- a) Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan.
- b) Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding van de in bijlage I genoemde drempelwaarden (niet in rubriek 28, a) opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage I voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage I.

Rubriek 9 van bijlage I bevat geen drempelwaarden. Wijzigingen en/of uitbreidingen van projecten vallend onder rubriek 9 zullen dus nooit onder rubriek 28 van bijlage I vallen. Rubriek 10 van bijlage I kent wel drempelwaarden, echter deze zullen niet overschreden worden door voorliggend project.

Het project valt niet onder de wijzigingsrubriek van bijlage I

Bijlage II, rubriek 10e: Infrastructuurprojecten

- Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km
- Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer
- Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied gelegen zijn.

Onder 'aanleg' wordt cf. de handleiding van Team MER verstaan: de aanleg van een nieuwe weg alsook de verbreding, verlegging of verlenging van een bestaande weg. Het project valt niet rechtstreeks onder de bepalingen van rubriek 10e van bijlage II. Het betreft namelijk de (her)aanleg van een weg van 2 rijstroken over een lengte van ongeveer 3km.

Daarnaast kan cf. het arrest van de Raad voor Vergunningenbetwistingen van 8 september 2022 (RvVb-A-2223-0024) ook geconcludeerd worden dat het project waarvoor dit MER wordt opgesteld, een onderdeel vormt van een ruimer project (totaalproject) waarbij het de bedoeling is de N42 tussen de N9 en de N460 te laten functioneren als een primaire weg van tweede categorie type 3. Dit ruimer project valt in zijn geheel eveneens onder bijlage I van het MER-besluit, en bijgevolg geldt dit cf. het arrest ook voor alle projectonderdelen die hier uitvoering aan moeten geven, zo ook voor voorliggend project.

Voorliggend project-MER wil voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project van de **ombouw van de N42 ter hoogte van Sint-Lievens-Esse**. Het project-MER heeft niet de bedoeling om te voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project voor de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 ter hoogte van het wegvak E40-N46 (zie §6.1.1). Dat project vormt dan ook geen onderdeel van het project dat het voorwerp vormt van dit MER-dossier. Voor het project voor de ombouw tussen de N9 en de E40 en voor de andere deelprojecten die tot doel hebben de N42 tussen de N9 en de N460 te laten functioneren als een primaire weg II type 3, zal in de toekomst desgevallend een afzonderlijk project-MER voor worden opgemaakt. In al deze project-MER's zullen ook de cumulatieve effecten van het totaalproject van de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 (voor het traject N460-N9) aan bod moeten komen.

De timing van de dossiers van de N42 (N42bis – Sint-Lievens-Esse en ombouw N42 Wetteren-Oombergen) loopt uiteen en kan door de te volgen procedures nog verder uiteen lopen. Mede hierdoor is ervoor geopteerd om twee verschillende project-MER's op te maken zodat de risico's verbonden aan het dossier betreffende de ombouw van de N42 voor het wegvak E40-N46 geen impact heeft op voorliggend dossier. Op deze wijze kunnen de afzonderlijke projecten in hun specifieke tijdsgeest op een coherente wijze beoordeeld worden zodat de uiteenlopende timingen geen invloed hebben op de kwaliteit en actualiteit van de milieubeoordelingen. Voor de ombouw van de N42 tot primaire weg II ter hoogte van het wegvak E40-N46 zal in functie van de omgevingsvergunning een afzonderlijk milieueffectenrapport worden opgemaakt.

Dit betekent echter niet dat beide dossiers onlosmakelijk van elkaar worden gezien. De **cumulatieve effecten** van beide dossiers worden mee onderzocht in voorliggend project-MER (zie verder methodologie). Op deze manier worden de cumulatieve effecten tussen beide dossiers op een actuele manier in beeld gebracht, zonder de voortgang van de dossiers afhankelijk van elkaar te maken.

2.1.2 Rubrieken m.b.t het onttrekken van grondwater

Voor de realisatie van het project zal een bemaling nodig zijn. In functie hiervan zal een bemalingsnota opgesteld worden. Met betrekking tot de bemaling kunnen de volgende rubrieken van toepassing zijn:

<p>Bijlage I, rubriek 15 Werkzaamheden voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater wanneer het jaarlijkse volume onttrokken of aangevuld water 10 miljoen m³ of meer bedraagt</p>
<p>Bijlage II, rubriek 10 0) Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onttrekken van grondwater, met inbegrip van terugpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, als het netto onttrokken debiet 2500 m³ per dag of meer bedraagt. • Kunstmatige aanvullingen van grondwater als het debiet 2500 m³ per dag of meer bedraagt. Onttrekken van grondwater als het debiet 1.000 m³ per dag of meer bedraagt en de activiteit gelegen is in of een aanzienlijke invloed kan hebben op een gebied zoals aangeduid in uitvoering van het decreet houdende maatregelen ter bescherming van de kustduinen van 14 juli 1993 of als de activiteit een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken.
<p>Bijlage III, rubriek 10 j) Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II</p>

Uit de op te stellen bemalingsstudie zal blijken welke bijlage en welke rubriek in functie van de bemaling van toepassing is. **Redelijkerwijs en op basis van de huidige inzichten kan aangenomen worden dat het project voor wat de bemaling betreft onder bijlage II of III valt.**

Samenvattend kan gesteld dat het project onder bijlage I, van het MER-besluit valt. Er dient dus een project-MER opgemaakt te worden.

2.2 **Initiatiefnemer**

De initiatiefnemer van dit project is AWW Oost-Vlaanderen.
Contactpersoon is Pieter Bernaert.

2.3 **Team van deskundigen**

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Duur erkenning
Coördinator	Ann Van Wauwe	LNE/ERK/MERCO/2019/0015	Onbeperkt
Discipline mens - deeldomein mobiliteit	Brecht Janssens	ERK/MER/2021/101365	Onbeperkt
Geluid en trillingen	Sven Loridan	MER/EDA/798	Onbeperkt

Lucht	Kristof Wijns	MER/EDA/739	Onbeperkt
Bodem	Ann Van Wauwe	MER/EDA-659	Onbeperkt
Grondwater	Sofie Heirman	MER/EDA-656	Onbeperkt
Oppervlaktewater	Ann Van Wauwe	MER/EDA-659	Onbeperkt
Biodiversiteit	Jos Van Winckel	ERK/MER/102552	Onbeperkt
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie –	Ann Van Wauwe	MER/EDA-659	Onbeperkt
Discipline mens - deeldomein ruimtelijke aspecten	Charlotte Verlinden	LNE/ERK/MER/2018/00004	Onbeperkt
Discipline mens – deeldomein gezondheid	Ulrik Van Soom	MER/EDA/351	Onbeperkt

Ondersteuning:

Discipline	Naam
Coördinator	Jonas De Temmerman
Mens-mobiliteit	Jonas De Temmerman
Lucht	Nora Oosters
Bodem	Els Spyckerelle
Grondwater	Els Spyckerelle, Ann Van Wauwe
Oppervlaktewater	Els Spyckerelle
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie –	Jonas De Temmerman
Discipline mens - deeldomein ruimtelijke aspecten	Jonas De Temmerman, Renée Balcaen
Discipline mens – deeldomein gezondheid	Mathias Defoort
Nevendiscipline klimaat	Jonas De Temmerman

2.4 Procesverloop

2.4.1 M.e.r.-plicht en omgevingsvergunning algemeen

Een project-MER wordt opgemaakt om bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd te worden. De omgevingsvergunning verenigt en vervangt de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning. De aanvragen moeten worden ingediend bij één loket, het Omgevingsloket, waarna één openbaar onderzoek en één adviesronde worden georganiseerd.

Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende nadere regels voor de milieueffectrapportage over projecten en voor de omgevingsveiligheidsrapportage is goedgekeurd op 17 februari 2017. In de geïntegreerde MER-procedure zijn een fase voorafgaand aan en een fase tijdens de vergunningsaanvraag te onderscheiden.

2.4.2 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure

Voorafgaand aan de omgevingsvergunningsprocedure dient een voornemen voor opmaak tot project-MER gemeld te worden aan team MER via de verplichte aanmelding.

Deze aanmelding moet minstens de volgende informatie bevatten:

- Beschrijving van het project en alternatieven (zie §0 en §**Error! Reference source not found.**);

- Aan te vragen vergunningen en bestaande vergunningstoestand (zie §2.4.6)
- Beschrijving van de te onderzoeken aanzienlijke effecten (zie §7 en volgende hoofdstukken);
- Team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinatie en hun taakverdeling (zie §2.3);
- Beschrijving van het procesverloop (§2.4).

De aanmelding kan ook uitgebreid worden met een verzoek tot scopingadvies, waarbij een terugkoppeling van adviesinstanties gevraagd wordt met betrekking tot de inhoud en uitwerking van het project-MER (niet verplicht). In dit geval dient de aanmelding een concreet voorstel voor de inhoud van het project-MER en de methodologie te bevatten. De aanmelding kan ook reeds tot een project-MER uitgewerkt worden.

Team Mer neemt een beslissing over de aanmelding. Indien geen verzoek om scopingadvies is toegevoegd, bezorgt ze haar beslissing uiterlijk binnen een termijn van 20 dagen (60 dagen in het geval van mogelijke gewestgrensoverschrijdende effecten) na de datum van ontvangst van de aanmelding aan de initiatiefnemer. De beslissing bevat een beslissing over de opstellers van het MER en desgevallend over een eventueel verzoek van de initiatiefnemer tot onttrekking aan bekendmaking van de aanmelding of delen ervan.

In het geval de aanmelding een verzoek om scopingadvies bevat, bezorgt team Mer de aanmelding aan de bevoegde adviesinstanties. De geraadpleegde adviesinstanties bezorgen hun advies aan team Mer binnen de 30 dagen. Team Mer neemt een beslissing over de aanmelding en bezorgt haar beslissing uiterlijk binnen een termijn van 60 dagen na de datum van ontvangst van de aanmelding aan de initiatiefnemer. De beslissing van team MER bevat in dit geval aanvullend een advies over de voorgestelde methodologie. Op vraag van team Mer en in onderling overleg met de initiatiefnemer kan een langere beslissingstermijn worden afgesproken. De aanmelding (inclusief beslissing en desgevallend scopingadvies van team Mer) wordt bekendgemaakt op de website van team Mer.

Naast de verplichte aanmelding zijn de volgende stappen optioneel in de fase vóór de eigenlijke vergunningsprocedure:

- Openbare raadpleging (van aanmelding of project-MER) - participatief traject;
- Optioneel overleg met o.a. team Mer, initiatiefnemer en adviesinstanties;
- Verzoek tot voorlopige goedkeuring project-MER (optioneel in de wetgeving voorzien).

De initiatiefnemer kan voorafgaand aan de vergunningsprocedure een voorlopige goedkeuring van het MER vragen aan het team MER. Hierbij zal het team Mer voorafgaand aan de vergunningsaanvraag de kwaliteit van het project-MER aftoetsen, desgevallend aan het scopingadvies en elementen uit het optioneel overleg. Na de voorlopige goedkeuring door het team Mer kan het MER tijdens de vergunningsaanvraag enkel afgekeurd worden op basis van nieuwe informatie uit het openbaar onderzoek of de adviesvraag in het kader van de vergunningsaanvraag. Het team Mer neemt binnen de 30 dagen na ontvangst (betekening na 40 dagen) een beslissing over deze voorlopige goed- of afkeuring. Op vraag van het team Mer en in onderling overleg met initiatiefnemer kan een langere termijn worden afgesproken.

2.4.3 Tijdens de vergunningsprocedure

Het al dan niet voorlopig goedgekeurde project-MER maakt een onderdeel uit van de ingediende omgevingsvergunningsaanvraag. De vergunningverlenende overheid beslist binnen de 30 dagen over de ontvankelijkheid en volledigheid van het dossier. Vervolgens organiseert ze de adviesvraag over de vergunning en het openbaar onderzoek. Het Team MER organiseert op haar beurt de adviesvraag over het project-MER. Adviesinstanties hebben een termijn van 30 dagen om een advies te formuleren over het MER. Naast deze adviezen worden ook de reacties uit het openbaar onderzoek ter beschikking gesteld van het team MER. Vervolgens beslist het team MER over de goedkeuring van het project-MER. De beslissing over het project-MER dient genomen te worden uiterlijk 60 dagen na de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van het vergunningsdossier. Over de vergunning zelf wordt een beslissing genomen uiterlijk na 120 dagen.

2.4.4 (Gewest)grensoverschrijdende procedure

Het projectgebied bevindt zich in vogelvlucht op meer dan 25 km van de Nederlandse grens, en op meer dan 15 km van de gewestgrens. Gewestgrens overschrijdende effecten zijn in dit dossier niet aan de orde.

2.4.5 Procesverloop voor dit dossier

2.4.5.1 Voorafgaand aan de omgevingsvergunningsprocedure

De officiële project-m.e.r.-procedure voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag werd voor dit dossier in een eerste stap ingevuld door middel van een aanmelding waarbij een verzoek om scopingadvies werd toegevoegd. Op 24 februari 2022 werd het scopingadvies over de aanmelding betekend.

Aanvullend op de aanmelding met verzoek op scopingadvies, wordt in dit dossier geopteerd voor:

- een bijkomend 2^e verzoek tot scopingadvies, gekoppeld aan een overleg met adviesinstanties, in de fase van het ontwerp project-MER na afronding van beide fasen van voorliggend project-MER.
- gelijktijdig met het verzoek om een 2^e scopingadvies een terinzagelegging voor de bevolking te voorzien
- voorlopige goedkeuring door team Mer

Afhankelijk van de aard en hoeveelheid van de opmerkingen op de ontwerp tekst in het tweede scopingadvies en de beschikbare tijd, zal al dan niet een voorlopige goedkeuring van het MER aangevraagd worden voorafgaand aan de vergunningsprocedure waarbij het MER ter goedkeuring wordt ingediend (optioneel).

2.4.5.2 Tijdens de vergunningsprocedure

Het project zal gefaseerd gerealiseerd worden (zie §5.4). Het is evenwel de bedoeling om één en dezelfde omgevingsvergunning aan te vragen voor het globale project.

2.4.6 Aan te vragen vergunningen

Voor de realisatie van het project is een omgevingsvergunning vereist.

3 Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering

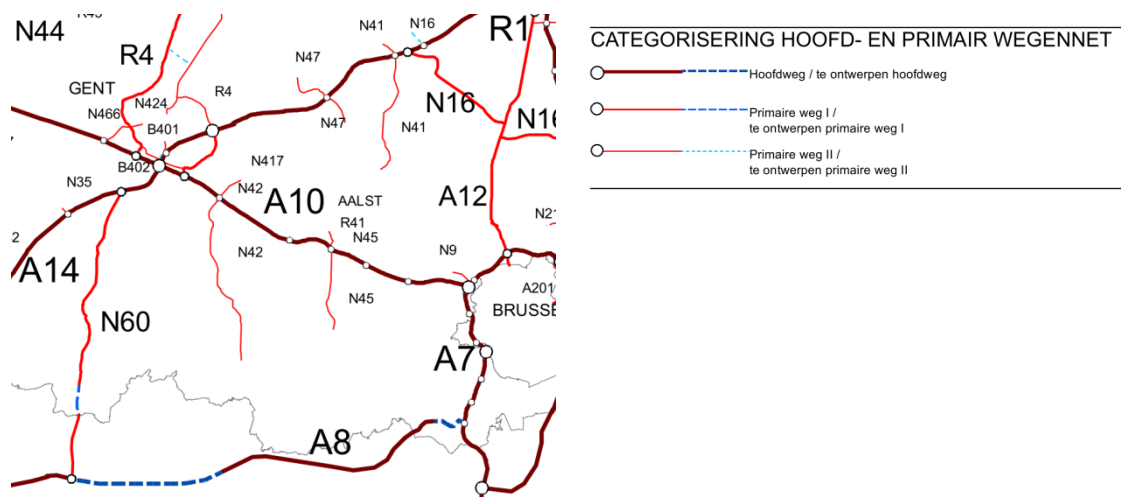
3.1 Ruimtelijke situering

De N42 is de gewestweg die Wetteren, Zottegem en Geraardsbergen met elkaar verbindt (zie kaart 1 en kaart 2). De weg vormt de verbinding tussen het zuiden van Oost-Vlaanderen met de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen en de E40 ten noorden ervan. Het projectgebied zelf omvat één segment van de N42 en is gelegen tussen de rotonde ter hoogte van de Langestraat – N454 en de lokale weg Gentweg in het zuiden. Het bestaande tracé van de N42-N42b binnen het projectgebied is een bochtige en hellende weg die kan onderverdeeld worden in twee segmenten (kaart 19):

- N42, grondgebied Zottegem: Langestraat – Witte Brug (gemeentegrens Herzele);
- N42b, grondgebied Herzele: Witte Brug – Gentweg (lokale weg);

3.2 Beleidsmatige situering

Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)** gaat uit van een optimalisering van het wegennet door het toekennen van categorieën. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. De categorie van de weg geeft aan welke de hoofdfunctie en de aanvullende functie zijn van de weg. De functie van de weg (dit is, de rol die de weg moet kunnen vervullen) heeft gevolgen voor de inrichting en vormgeving (ruimtelijke gevolgen) van de weg alsook voor het gebruik van de weg (gebruikskarakteristieken).



Figuur 3-1: Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

De N42 staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) als primaire weg II gecategoriseerd. Primaire wegen hebben een verbindingsfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II vormt de verzamelfunctie de hoofdfunctie. Dit betekent dat de verzamelfunctie op Vlaams niveau primeert. Primaire wegen II type 3 zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke

gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg II. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitingspunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg. Concreet betekent dit dat de N42 geselecteerd is als primaire weg II:

- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) in zuidelijke richting tot de N460 (Geraardsbergen/Schendelbeke).
- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) in noordelijke richting tot de N9 (Wetteren/Kwatrecht)¹.

De N42 heeft bijgevolg een belangrijke verzamelende functie voor de ontsluiting van de regio naar de E40:

- De N42-N417 tussen de E40 en N462 heeft een verzamelende functie voor het kleinstedelijk gebied Wetteren naar de E40 als hoofdweg.
- De N42 tussen de E40 en de N460 heeft een verzamelende functie waarbij volgende opdeling kan gemaakt worden:
 - Deel E40-N46: Ontsluiting Oosterzele, Sint-Lievens-Houtem, Scheldewindeke, Balegem, Bavegem en Gijzenzele;
 - Deel N46 – N454: Verzorgt voornamelijk de ontsluiting van Zottegem;
 - Deel N454 – N8: ontsluiting Herzele, Sint-Lievens-Esse en Steenhuize-Wijnhuize;
 - Deel N8 – N460 Verzorgt voornamelijk de ontsluiting van Geraardsbergen en omliggende gemeentes.

In het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** worden verschillende ruimtelijke principes gedefinieerd. Volgende principes zijn relevant voor voorliggend project:

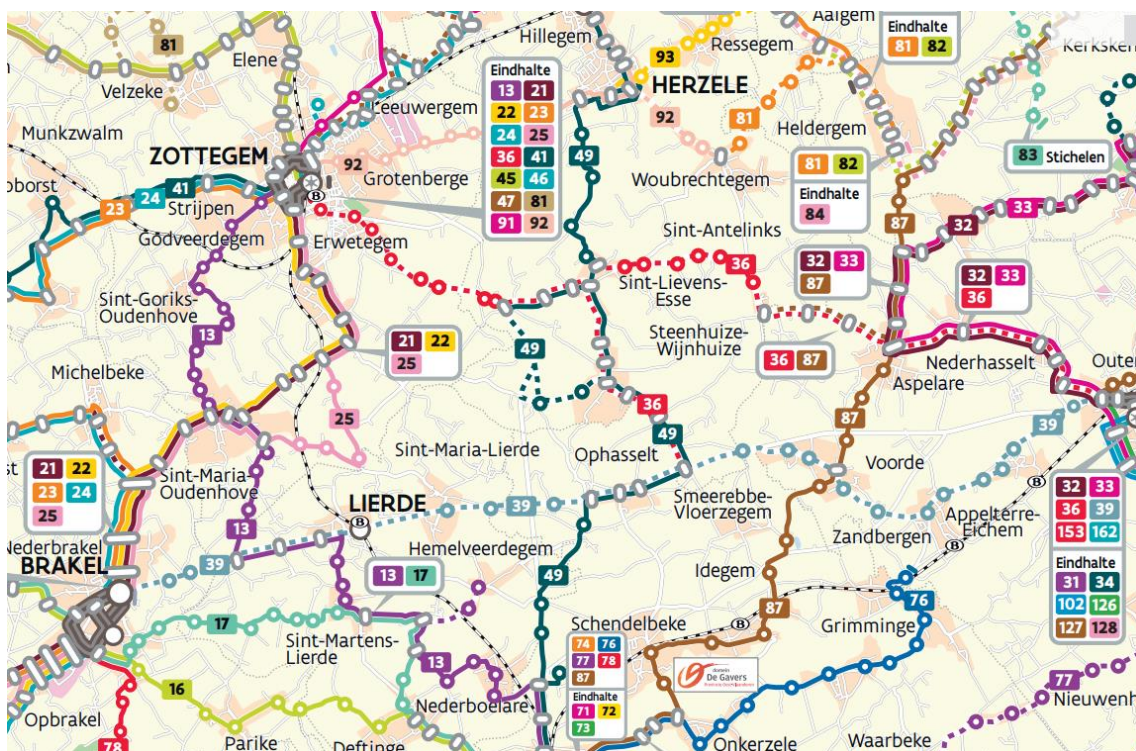
- Het herstellen van verbindingen. Hierin vormt het collectief vervoerssysteem een belangrijke rol. Één van de voorwaarden voor de verdere uitbouw van het collectief vervoerssysteem is het oplossen van de huidige verkeersproblematiek ten gevolge van onvoldoende uitgeruste wegen.
- Het ontwikkelen van gezonde en inclusieve ruimte. De zachte weggebruiker heeft prioriteit bij de inrichting van wijken en dorpskernen zodat mensen zich meer te voet of met de fiets verplaatsen en een gezondere leefstijl kunnen hanteren. De bebouwde leefomgeving en haar verkeersinfrastructuur is verkeersveilig ingericht, biedt een vlotte doorstroming en biedt onder meer toegankelijke groene ruimte voor beweging, spel en recreatie.
- Binnen het BRV gaat veel aandacht uit naar het bijkomend aansnijden van open ruimte. Één van de principes is dan ook een samenhangende en veerkrachtige open ruimte waarbij de open ruimte maximaal gevrijwaard wordt.

Vanuit het onderzoek gevoerd binnen de **Vervoerregio Vlaamse Ardennen** is gebleken dat afstanden in de streek een niet onbelangrijke factor zijn voor het verplaatsingsgedrag. Mensen wonen hier verspreid en op de meeste wegen is het niet zo heel druk. Het is pas als men de regio verlaat dat men meer en meer de verkeersdruk ervaart. Het openbaar vervoer rijdt met een eerder lage frequentie en is niet overal voorhanden. Je kan dan ook niet spreken van een goed uitgebouwd openbaar vervoernetwerk in de Vervoerregio Vlaamse Ardennen. Bewoners zijn er op vele plekken noodgedwongen op de auto aangewezen:

¹ Ten noorden van de N9 (in het verlengde van de N42) is de N417 eveneens geselecteerd als primaire weg III van de N9 (Kwatrecht) tot de N462 (Wetteren).

- De spoorlijn van Kortrijk over Oudenaarde en Zottegem naar Brussel is een belangrijke lijn voor pendelaars. Daarnaast wordt de regio doorkruist door heel wat noord-zuidgerichte wegen en spoorlijnen.
- Via de autoweg E429 rijd je vanuit de regio naar Brussel of Doornik. De spoorlijnen 122 (Melle-Geraardsbergen) en 82 (Aalst-Burst) en de gewestwegen N42 en N46 zijn belangrijk voor de ontsluiting van de ruime omgeving van Zottegem en Geraardsbergen. Via deze wegen rijden regiobewoners naar Gent of Aalst en dan verder naar Brussel via de E40.
- Het jaagpad langs de Schelde is een aangenaam fietstraject, net zoals bijvoorbeeld het fietspad op de oude spoorverbinding tussen Oudenaarde en Kluisbergen. Op de meeste steenwegen die de kernen met elkaar verbinden, kan men niet echt spreken van kwalitatieve fietsinfrastructuur.

Vanuit de regio is een duidelijk pendelpatroon naar Gent en Brussel waar te nemen. Hiervoor wordt de N42 gebruikt als ontsluitingsweg. Gent heeft een verbinding met de trein met Zottegem. In het basisscenario van het nieuwe vervoersplan bestaat het kernnet in Zottegem (kleinstedelijk regionaal gebied) uit een verbinding met Aalst. Aanvullend zijn verbindingen met Brakel en Oudenaarde voorzien functioneel wordt Zottegem nog verbonden met Gavere, Ninove en Geraardsbergen. De verschillende kleinere dorpskernen worden door de verschillende lijnen aangedaan. Onderstaande figuur geeft het OV-netplan terug voor het projectgebied.



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

eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes en ambities opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

De nieuwe wegencategorisering binnen het 'robuust wegennet' zal zich als volgt verhouden tegenover de huidige wegencategorisering:

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

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

Dankzij de rasterstructuur wordt een veel duidelijker onderscheid gemaakt tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en ontsluitingswegen (bestaande uit het lokale wegennet). Gevolg is onder meer dat het lokale wegennet beter wordt afgeschermd van doorgaand verkeer.

De nieuwe wegencategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als "het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Daarmee wordt bedoeld dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Ten slotte heeft het robuust wegennet 3 hoofddoelstellingen: de verschillende vervoersstromen beter afwikkelen, de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

De inrichtingsvisie voor een regionale weg binnen de nieuwe wegencategorisering past volledig binnen de inrichtingsvisie voor een primaire weg. De nieuwe wegencategorisering heeft bijgevolg geen impact op de inrichting van de N42.

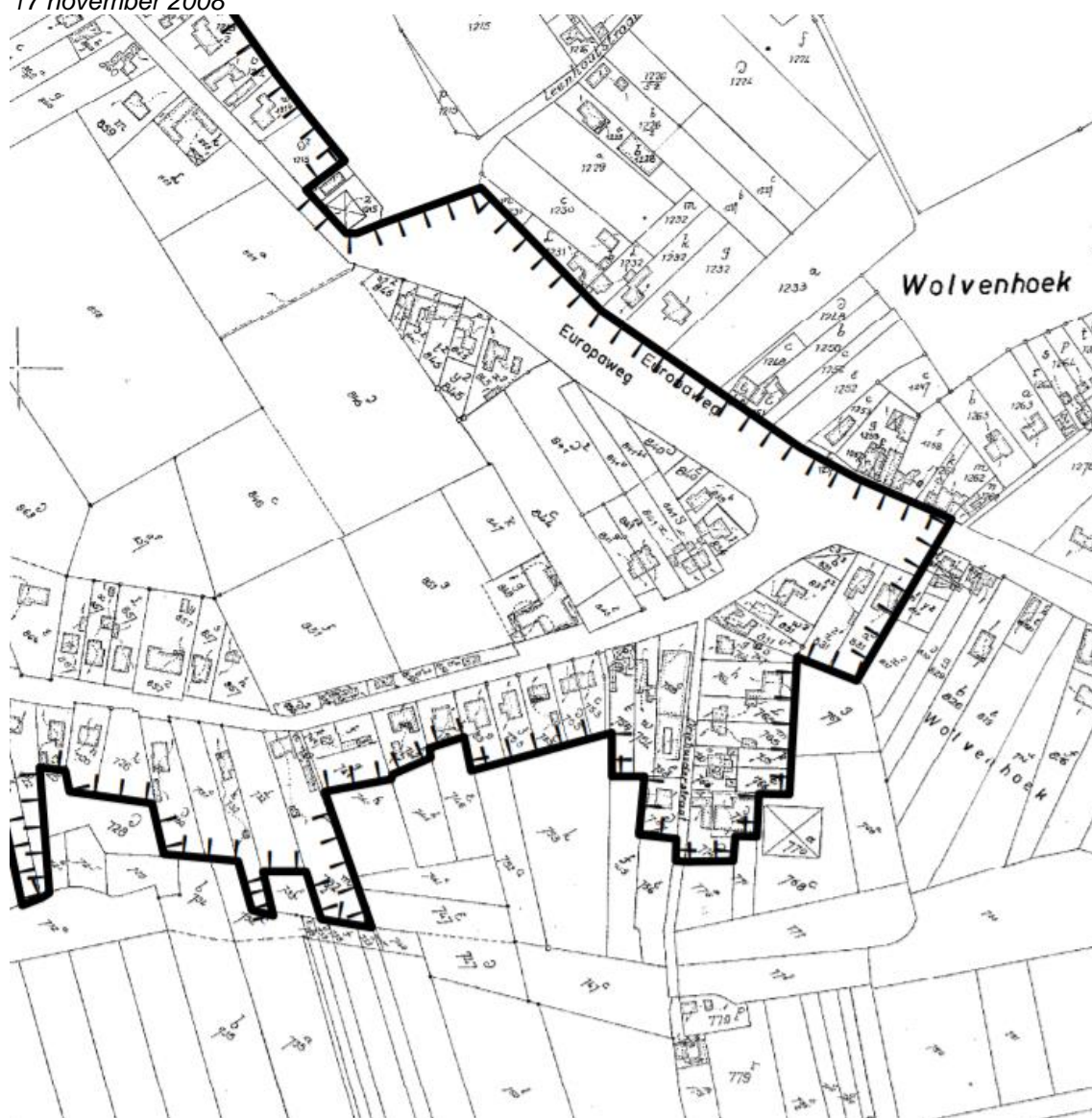
3.2.1 Gewestplan

Het projectgebied is gelegen in het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (Kaart 6). De N42 en N42b tussen de rotonde ter hoogte van de Langestraat en de Gentstraat doorkruist voornamelijk landschappelijk waardevol agrarisch gebied en woongebied met

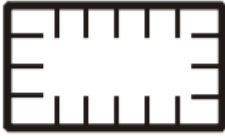
landelijk karakter. Vanaf de Witte Brug tot aan de Gentstraat is op het gewestplan een reservatiestrook aangeduid voor het nieuwe wegtracé dat ondermeer onderdeel vormt van voorliggend project-MER. De reservatiestrook doorkruist agrarisch gebied en landschappelijk waardevol gebied. Ten zuiden van de N42, ten zuiden van de Witte Brug loopt de reservatiestrook door een klein deel natuurgebied.

3.2.2 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem

17 november 2008



Figuur 3-2: Grafisch plan PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem



Artikel 1: Grenslijn kleinstedelijk gebied Zottegem

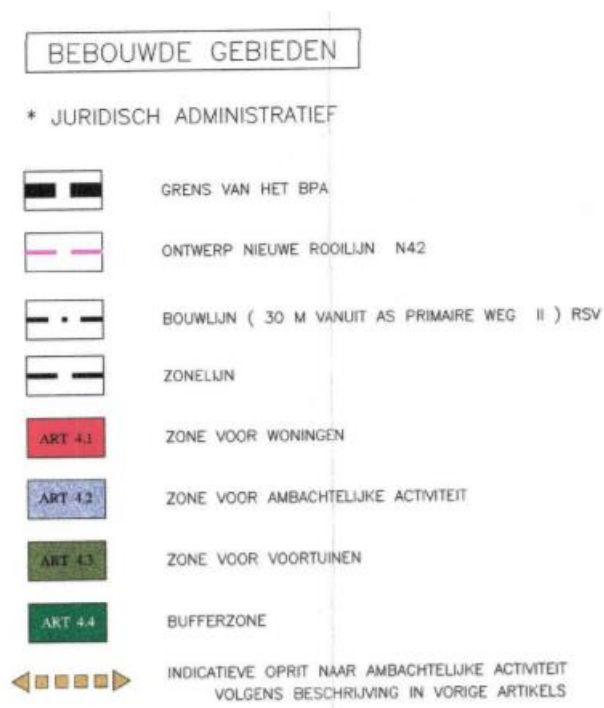
De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het kleinstedelijk gebied Zottegem. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing.

De projectcontour situeert zich slechts voor een klein gedeelte binnen de afbakeningslijn (zie kaart 5). Er zijn geen bijkomende voorschriften van kracht binnen de projectcontour.

3.2.3 BPA Zonevreemde bedrijven

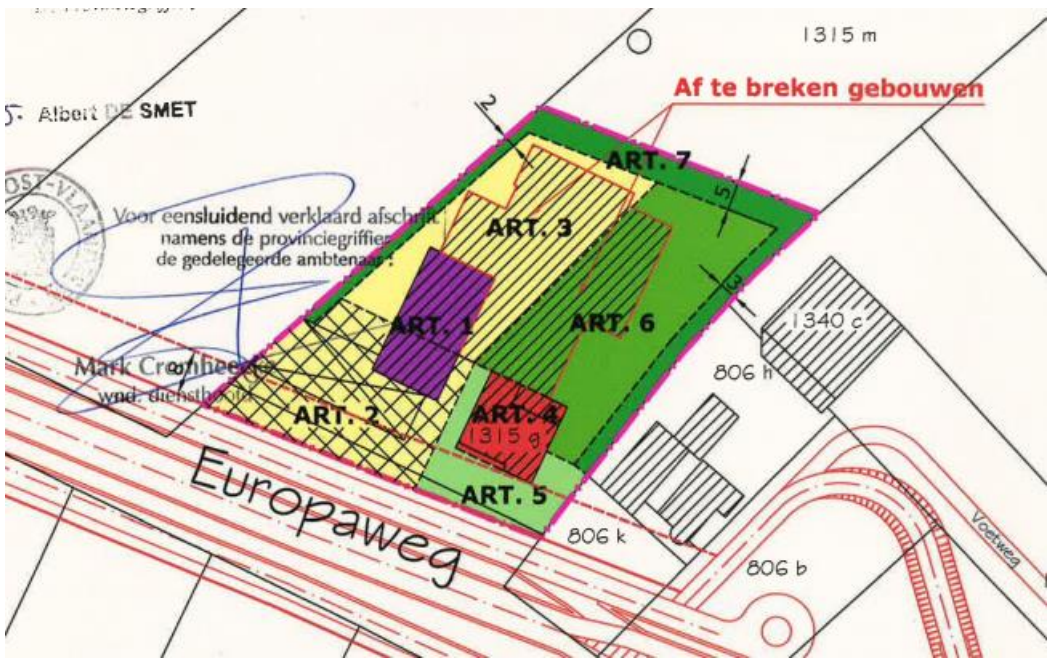
Deelgebied 1 (zie kaart 5): De Temmerman, IDEK PVBA, Schrijnwerker

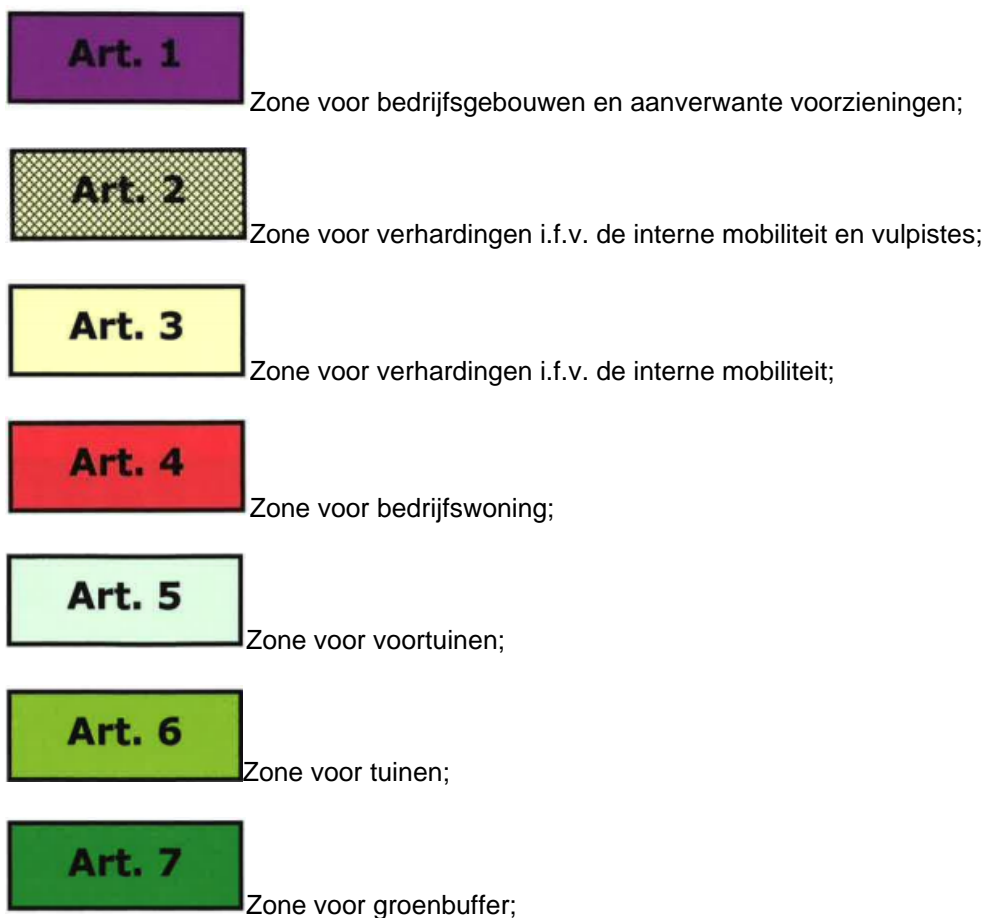




Figuur 3-3: Grafisch plan en voorschriften BPA Zonevreemde bedrijven

3.2.4 BPA Zonevreemde bedrijven – deelplan Aerts



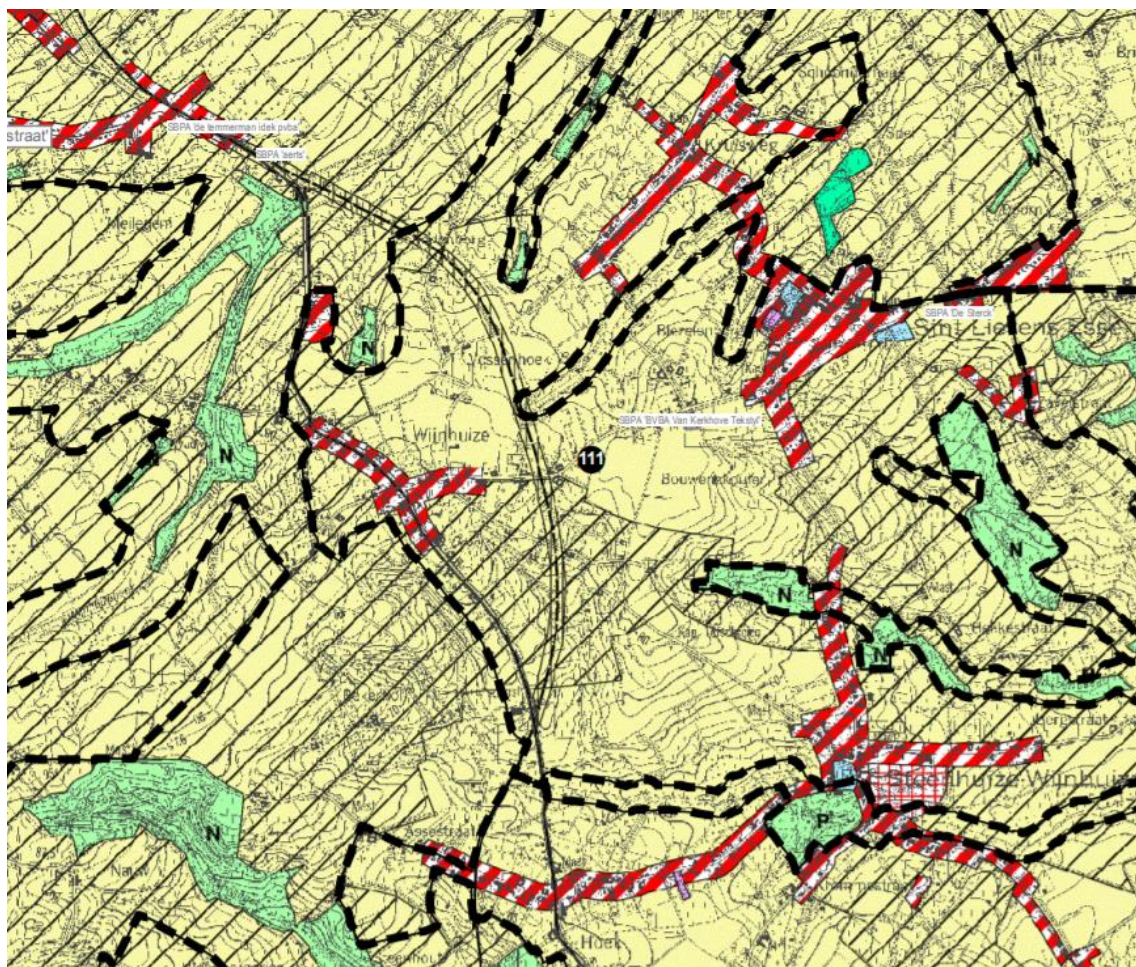


Figuur 3-4: Grafisch plan en artikels BPA Zonevreemde bedrijven – deelplan Aerts

3.2.5 Herbevestigd agrarisch gebied

In het operationeel uitvoeringsprogramma van de afbakening van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur (AGNAS), worden volgende landbouwgebieden (in de omgeving van de N42) herbevestigd als agrarisch gebied:

- Binnen de regio Vlaamse Ardennen:
 - (111) landbouwgebied Sint-Lievens-Essen Steenhuizen-Wijnhuizen.



Figuur 3-5: Herbevestigde Agrarisch Gebieden

3.3 Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

In de nabije omgeving van het projectgebied liggen een aantal beschermingszones die de huidige ecologische en landschappelijke waarde van het gebied aanduiden en beschermen. Het gaat hierbij om (Kaarten 12 en 14):

- Gebieden van het Habitatrichtlijngebied (SBZ-H) 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' (BE2300007) op ca. 400 m ten westen en zuiden van het voorliggend project, meer bepaald het Parkbos, het Hasseltbos en het Uilenbroek;
- Delen van het hierboven vermelde SBZ-H werden tevens opgenomen in het VEN-gebied 'Het Hasselt-, Parkbos en Uilenbroek' (GEN-231) en het erkend natuureservaat 'Parkbos-Uilenbroek' (E-235);
- VEN-gebied 'De Vallei van de Molenbeek' (GEN-225), ten westen van de bestaande N42, ten noorden van Wijnhuize;
- Beschermd monument en beschermd stads-en dorpsgezicht OLV-der zeven weeën kapel en omgeving' (OO001627) op ca. 200m ten oosten van het nieuwe wegtracé;

Het projectgebied dwarsst en/of is gelegen nabij de bovenlopen van de valleigebieden van de Ter Erpenbeek, de Plankebeek, de Meilegembeek (deelbekken 'Molenbeek Erpe-Mere'), de Molenbeek, de Mussenbeek (deelbekken 'Ninoofse Meersen') en naamloze, niet-geklasseerde zijlopen. Op de Watertoetskaart (Kaart 11 en 18 zijn de smalle valleigebieden van de verschillende waterlopen ter hoogte van het voorliggend project aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig. Verder stroomafwaarts komen effectief overstromingsgevoelige gebieden voor.

Een uitgebreide tabel met de juridische en beleidsmatige context is opgenomen in bijlage 1.

4 Probleemstelling, historiek en verantwoording van het project

4.1 Probleemstelling

De N42 is de gewestweg die Wetteren, Zottegem en Geraardsbergen verbindt. Ter hoogte van Zottegem en Geraardsbergen (Ophassel) heeft de N42 een aantal vertakkingen (zie kaart 20):

- N42a: Gentsesteenweg tot aan de Langestraat, op het grondgebied van Zottegem;
- N42b: Gentweg, van aan de gemeentegrens tussen Zottegem en Herzele tot aan de kruising met de N42 en de N42c;
- N42c: Gentweg, ten zuiden van de aansluiting van de N42b op de N42 op het grondgebied Herzele en Geraardsbergen (Ophassel).

Het bestaande tracé van de N42-N42b is een bochtige en hellende weg, die onderverdeeld kan worden in een deel Langestraat – Witte Brug (N42, grondgebied Zottegem), centrumgedeelte t.h.v. Wijnhuize (N42b, grondgebied Herzele) en tussenliggende gedeelten met verspreide bebouwing (N42b, grondgebied Herzele). Op het bestaande tracé worden hoge snelheden gehaald en gebeuren regelmatig ernstige ongevallen, waaronder frontale botsingen bij het inhalen. Daarenboven is de weg op vlak van verkeersveiligheid zeer slecht ingericht voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers). Er is geen goed afgebakend fietspad en een voetpad ontbreekt op vele plaatsen. Door het bochtige en hellende tracé is de zichtbaarheid beperkt terwijl toch hoge snelheden bereikt worden.

De gewenste functionele taakstelling van de weg (wegencategorisering primaire weg III, vertaald naar regiotaakstelling) en de huidige inrichting van de weg die daar tegenover staat, vormt een knelpunt.

Het huidige tracé is bijgevolg onvoldoende aangepast om te fungeren als primaire weg type III. Er is nood aan een herinrichting van het bestaande tracé of de aanleg van een nieuwe verbinding. Het project dat onderwerp uitmaakt van voorliggend project-MER omvat volgende onderdelen (zie kaart 20):

- N42 gelegen op grondgebied Zottegem: herinrichting van de bestaande weg tussen het kruispunt met de Langestraat '(N454) en de gemeentegrens Zottegem-Herzele (de 'Witte Brug')
- N42b gelegen op grondgebied Herzele: voor het gedeelte gelegen tussen de 'Witte Brug' en de aansluiting met de N42c en de rechtgetrokken N42 richting Geraardsbergen: (her)aanleg van de N42 volgens de inrichtingsprincipes voor primaire wegen III;

De primaire wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie. De inrichting van een primaire weg type III moet volgens het RSV vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling.

Volgende principes voor de inrichting staan voorop:

- Regulering van het verkeer op alle kruispunten: voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheden buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;

- In vele gevallen zullen bestaande wegen moeten omgebouwd worden zodat een scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - omvorming tot een 2x1-autoweg voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer;
 - slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk aansluiten bij de bestaande kern zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

4.2 Historiek

Voor het wegtracé dat op heden als N42b is aangeduid zijn er reeds verscheidene studies uitgevoerd waar de omvorming van het bestaande wegtracé en de aanleg van een rondweg onderzocht werden:

- Haalbaarheidsstudie MER, Belgroma, 1996-1997 – aan de hand van kwetsbaarheidskaarten werd gezocht naar het tracé dat uit milieuoverwegingen het meest aanvaardbare was voor de omlegging van de N42 rond Wijnhuize;
- Alternatieven studie, VUB, 1998:
 - Het nulalternatief;
 - De aanleg van een 'doorweg' (herinrichting bestaande verbinding);
 - De aanleg van een 'rondweg' (gewestplantracé).
- Stedenbouwkundige voorstudie voor de herinrichting van de N42 ter hoogte van Wijnhuize, ir. Karel Debaere 1998;
- Startnota herinrichting N42-N42b, Studiebureau ir. J. Haegebaert, 2002;
- Project-MER N42 – N42b: vak Zottegem – Geraardsbergen, 2006 waarbij twee alternatieven werden onderzocht:
 - Nulalternatief
 - Gewestplantracé;
- Streefbeeld N42, Wegvak tussen N9 (Wetteren) en Hogeweg (Geraardsbergen) (2008);
- Akoestische studie, MER N42b Zottegem (Herzele);
- Projectnota, N42 herinrichting te Zottegem en aanleg van een nieuw wegvak te Herzele, N.V. Studiebureau Haegebaert, 2013;
- Studie mbt stabiliteit van de taluds en herbruikbaarheid van uitgegraven gronden in het kader van de geplande omlegging van de gewestweg N42 te Herzele;
- Project-MER-screening in het kader van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor het gewestplantracé (2015).
- Op de gemeenteraad van Zottegem van 30 januari 2017 werd de gedeeltelijke afschaffing van de voetwegen nrs. 21, 22 en buurtweg nr. 16 voorlopig goedgekeurd.
- Goedkeuring (26 april 2017) van de gedeeltelijke afschaffing van voetwegen 69, 123, 50 en buurtwegen 57, 33bis, 10,58, 20/11 gelegen in de deelgemeenten Sint-Lievens-Esse en Steenhuize-Wijnhuize met het oog op de aanleg van de N42. Rekening houdende met de bezwaren uit het openbare onderzoek werden volgende maatregelen opgenomen om de effecten van de afschaffing van de buurtwegen te kunnen beperken:
 - De ventwegen tussen Gentweg/Schipstraat/Schonenberg/vossenhoek werden gedeeltelijk met (semi)-verharding voorzien zodat deze ook door voetgangers en fietsers kunnen gebruikt worden;
 - De ventwegen worden voorzien van een tractorsluis om ongewenst gemotoriseerd verkeer te weren;

- Het aanbrengen van fietssuggestiestroken en het reduceren van de snelheid van 70km/u naar 50km/u in de Schipstraat;
- Een fietsbrug ter hoogte van Schonenberg wordt voorzien teneinde een veilige fietsverbinding te kunnen realiseren.
- Hier werd op 23 september 2018 beroep tegen aangetekend tegen de afschaffing van de voetwegen 69 en 123 en de buurtwegen 33bis, 10, 57, 58, 85 en 20 te Sint-Lievens-Esse en voetweg 50 te Steenhuize-Wijnhuize te Herzele.
- Op 26 januari 2021 volgde het arrest van de Raad van State waarbij er afstand werd gedaan van het beroep tot nietigverklaring.
- Een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van een rondweg (N42) te Zottegem en Sint-Lievens-Esse (Herzele) werd verleend op 23 juli 2019;
- Schorsing van de stedenbouwkundige vergunning (2019)?
- De stedenbouwkundige vergunning (dd. 23 juli 2019) werd vernietigd door de Raad voor Vergunningenbetwisting (RVVB) op 12 november 2020;
- Verslag auditeur RVS 07/07/2021 waarin wordt aangehaald de bestreden beslissing van de Raad voor Vergunningenbetwisting te vernietigen;
- Arrest Raad van State 25/11/2021 waarin het arrest van de Raad voor Vergunningenbetwisting van 12/11/2020 wordt vernietigd.

In voorliggend project-MER wordt abstractie gemaakt van de verschillende voorgaande onderzoeken. De verschillende gevoerde onderzoeken dateren reeds van verschillende jaren terug waardoor er kan aangenomen dat verschillende parameters significant veranderd zijn. Ook de veranderende tijdsgeest en de maatschappelijke transitie waarin we op vandaag verkeren noopt tot een nieuw volwaardig milieuonderzoek, inclusief alternatievenonderzoek. Voorliggend project-MER voert in een eerste fase een alternatievenonderzoek uit (zie §7), waarbij de nadruk ligt op onderscheidende effecten en mogelijk aanzienlijk negatieve milieueffecten tussen de alternatieven. Na bepaling van het voorkeurstracé wordt dit tracé in een tweede fase meer in detail op projectniveau beoordeeld op milieueffecten binnen dit project-MER .

5 Het project

5.1 Doelstellingen

Het project heeft volgende hoofddoelstellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verbeteren van de doorstroming langsheen de N42;
- Verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Wijnhuize;

Om deze doelstellingen te verwezenlijken kan de bestaande N42 doorheen de kern van Wijnhuize worden heraangelegd volgens de principes van de primaire weg II type 3 of kan een nieuwe rondweg gerealiseerd worden. Hierbij wordt als basis uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 90km/u, geen rechtstreekse erftoegangen meer op de N42, geen traag landbouwverkeer en een autowegstatuut. Doelstelling is om het project te realiseren binnen het geldende juridische kader.

5.2 Alternatievenonderzoek

5.2.1 Inleiding

De doelstelling van een MER is het bestuderen en rapporteren van de milieueffecten van het voorgenomen project en eventuele alternatieven.

Bij het onderzoek naar redelijke alternatieven zijn er verschillende doelstellingen en criteria waarmee rekening werd gehouden om te komen tot redelijke alternatieven. Een alternatief dat hoogstwaarschijnlijk nooit zal gerealiseerd (kunnen) worden, is geen redelijk alternatief. Redelijke alternatieven moeten daarom **kansrijk** zijn. Het bestuderen van alternatieven die niet kansrijk zijn, is een verspilling van energie, tijd, mensen en middelen. Redelijke alternatieven moeten dus beschikken over de kwaliteiten die het de moeite maken hen in een MER te bestuderen, en later eventueel te realiseren.

In de eerste plaats moeten redelijke en kansrijke alternatieven minstens kunnen garanderen dat de **projectdoelstellingen** gehaald worden. Alternatieven die hier niet aan voldoen zijn geen redelijke alternatieven en dienen niet verder onderzocht te worden, behalve wanneer de initiatiefnemer er vrede mee kan nemen dat de doelstelling slechts ten dele wordt gehaald.

Een alternatief moet ook **realistisch** zijn. Een technisch haalbaar alternatief wordt in deze beschouwd als een alternatief dat in de praktijk kan worden uitgevoerd, gebruik makend van bestaande technieken. Er wordt hierbij ook rekening gehouden met het risico dat de voorgestelde uitvoering met zich meebrengt, dewelke afgewogen worden tegenover de voordelen op milieu- (of ander) vlak die men wenst te bewerkstelligen met dat welbepaalde alternatief. Ook een onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur kan er toe leiden een alternatief als niet realistisch te beschouwen. Alternatieven die in verhouding tot de doelstelling of tot andere alternatieven erg veel duurder zijn of veel stringentere technische eisen hebben, of niet in evenredige mate voordelen bieden op milieuvlak, zijn niet realistisch en daardoor ook niet kansrijk. Criteria die verder in rekening te brengen zijn om te bepalen of een realistisch alternatief al dan niet redelijk is, zijn

- randvoorwaarden vanuit de regelgeving, vanuit de specifieke eisen die gesteld worden aan de oplossing van een probleem, of opgelegd door de fysische omstandigheden
- duidelijkheid over onaanvaardbare effecten bij voorbaat
- het ontbreken van een zekere mate van draagvlak bij en bespreekbaarheid met betrokken actoren
- kansrijke alternatieven moeten binnen de bevoegdheid of actiemogelijkheden van de initiatiefnemer vallen.

In deze fase van het project-MER zijn nog geen uitvoeringsalternatieven en varianten bepaald want er zijn nog weinig concrete details gekend van de uitvoering van de werken. Er kan in een volgende fase bekeken worden of er vanuit het milieuonderzoek in het MER randvoorwaarden en aanbevelingen kunnen geformuleerd worden m.b.t. de aanlegwerkzaamheden, om de milieu-impact van het project te vermijden of te beperken.

5.2.2 Nulalternatief

Het **nulalternatief** is het alternatief dat erin bestaat het voornemen niet uit te voeren, waarbij de huidige situatie wordt verdergezet. De beschrijving van het nulalternatief omvat de situatie indien het project niet wordt uitgevoerd. Het nulalternatief, zijnde het behoud van de huidige situatie, komt niet tegemoet aan de projectdoelstellingen en vormt de reden om voorliggen project te realiseren. De situatie van het nulalternatief wordt in het MER wel impliciet meegenomen als referentiesituatie en wordt bijgevolg niet als een afzonderlijk alternatief onderzocht in het project-MER.

Vanuit actiecomités werd in het verleden geopperd om de huidige situatie te behouden waarbij hoogstens vrijliggende fietspaden bijkomend worden voorzien. De effecten van een dergelijk alternatief zullen echter weinig tot niet onderscheidend zijn van het nulalternatief. Er kan worden aangenomen dat de realisatie van vrijliggende fietspaden geen onderscheidende effecten zal hebben op vlak van gemotoriseerd verkeer, verkeersleefbaarheid, discipline geluid, lucht, gezondheid, ... Gezien het voorzien van vrijliggende fietspaden en kleinere ingrepen op de huidige situatie (QuickWins) eveneens niet voldoen aan de doelstellingen van het project kan dit niet als redelijk alternatief beschouwd worden.

Echter, om op een afdoende wijze rekening te houden met de bedenkingen van de actiecomités wordt in voorliggend MER voor de referentiesituatie (dit is het nulalternatief) de knelpunten binnen de verschillende disciplines expliciet in beeld gebracht in fase 1 (zie §5.2.3) van het milieuonderzoek.

5.2.3 Locatiealternatieven

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan of project (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan die voorzien in het basisalternatief.

Voor de realisatie van de vooropgestelde doelstellingen worden twee volwaardige alternatieven gedefinieerd die beiden voldoen aan de vooropgestelde doelstellingen

- volwaardige ombouw van de huidige N42 met de inrichtingsprincipes van een primaire weg II type 3 op de huidige locatie => **doortochtracé**
- nieuwe weg rond de kern van Wijnhuize binnen de reservatiestrook voorzien in het Gewestplan => **gewestplanracé**

Het **doortochtracé** betreft een verbreding en herinrichting van de bestaande weg doorheen de kern van Wijnhuize volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg II type 3. Hierbij worden de nodige parallelwegen en kruispuntinrichtingen voorzien.

Het **gewestplanracé** betreft de aanleg van een nieuw wegvak op het grondgebied van de gemeente Herzele, aansluitend op de N42 vanaf de Witte Brug tot aan de kruising met de N42c en de rechtgetrokken N42 richting Geraardsbergen. De N42 wordt rond Wijnhuize aangelegd als primaire weg II type 3 in de op het gewestplan voorziene reservatiestrook.

Een mogelijk bijkomend locatiealternatief, die vanuit actiecomités in het verleden werd geopperd, is het omvormen van de huidige N42 tot een volwaardige primaire weg II type 3, waarbij een nieuwe fietsverbinding op de voorziene reservatiestrook op het gewestplan wordt voorzien. Dit betekent dat geen fietsinfrastructuur wordt voorzien parallel aan de N42, wat ruimtebesparend werkt langsheen de N42. Anderzijds wordt nieuwe ruimte ingenomen voor de fietsverbinding binnen de reservatiestrook. Het lokaal fietsverkeer in Wijnhuize dient gebruik te maken van het lokale wegennet in de omgeving.

Het project heeft volgende hoofddoelstellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verbeteren van de doorstroming langsheen de N42;
- Verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Wijnhuize;

Om deze doelstellingen te verwezenlijken kan de bestaande N42 doorheen de kern van Wijnhuize worden heraanlegd volgens de principes van de primaire weg II type 3 of kan een nieuwe rondweg gerealiseerd worden. Hierbij wordt als basis uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 90km/u, geen rechtstreekse erftoegangen meer op de N42, geen traag landbouwverkeer en een autowegstatuut. Doelstelling is om het project te realiseren binnen het geldende juridische kader.

Een dergelijk locatiealternatief voldoet niet aan de doelstellingen:

1. Een dergelijk alternatief zal de doorstroming langsheen de N42 verbeteren. Echter heeft het geen onderscheidende impact tegenover het doortochtracé;
2. Dit alternatief zal geen wezenlijk verschil maken naar verkeersleefbaarheid toe. De kern van Wijnhuize blijft een drukke verkeersas;
3. De verkeersveiligheid langsheen de N42 en in de kern van Wijnhuize zal slechts wijzigingen voor het doorgaand fietsverkeer. Voor de oost-west relaties en voor het lokale fietsverkeer doorheen de kern zal de verkeersveiligheid niet wijzigingen aangezien er geen parallelwegen in dit alternatief voorzien worden. Bij het doortochtracé zijn parallelwegen voorzien waardoor het langzaam verkeer volledig gescheiden van het doorgaand verkeer kan gehouden worden. Uit voorgaand onderzoek is bovendien gebleken dat in functie van langzaam verkeer voornamelijk de oost-west verbinding van belang is.

Het omvormen van de huidige N42 en het voorzien van een fietsverbinding op de reservatiestrook van het gewestplan wordt op basis van bovenbeschreven motivatie als een niet redelijk alternatief beschouwd. Enerzijds wordt er maar gedeeltelijk aan de projectdoelstellingen voldaan, anderzijds is het onderscheid met het doortochtracé zeer beperkt waardoor dit alternatief weinig tot geen toegevoegde waarde heeft in voorliggend milieuonderzoek.

Overige locatiealternatieven worden als niet redelijk beschouwd. De redenen hiervoor zijn:

- Overige locatiealternatieven langs de oostkant van de huidige N42 hebben weinig meerwaarde aangezien deze zich situeren buiten de reservatiestrook zoals vastgelegd op het gewestplan en buiten de contouren van de huidige ligging van de N42 (N42b). In vergelijking met het doortochtracé en het gewestplanracé zal er geen meerwaarde zijn t.a.v. de verkeersleefbaarheid van een mogelijk ander tracé langs de oostzijde van de huidige N42. Bovendien maakt het gewestplanracé gebruik van de reeds gerealiseerde onderdoorgang onder de Schipstraat daar waar een ander locatiealternatief langs de oostzijde van de huidige N42 een nieuwe kruising dient te realiseren.
- Locatiealternatieven langs de westkant van de huidige N42 situeren zich binnen het VEN-gebied 'De vallei van de Molenbeek' waardoor deze ook als niet redelijk worden beschouwd.

5.2.4 Conclusie

Samenvattend worden volgende alternatieven verder onderzocht in voorliggend project-MER:

- Het doortochtracé
- Het gewestplanracé

Het nulalternatief en mogelijk andere locatiealternatieven worden als niet redelijk beschouwd en bijgevolg niet verder onderzocht in voorliggend project-MER.

Gezien de getrapte benadering (zie verder bij methodologie) van het project-MER worden inrichtings- en uitvoeringsalternatieven in deze fase nog niet gedefinieerd aangezien deze nog niet gekend en niet relevant zijn in het kader van onderscheidende effecten. Deze zullen pas tijdens fase 2 van het onderzoek aan bod komen.

5.3 **Projectbeschrijving alternatievenonderzoek – onderzoeksfase 1**

5.3.1 Beschrijving huidige situatie - weginfrastructuur

Op vandaag wordt het wegvak tussen het rondpunt met de N454 te Zottegem (Langestraat) en de kruising met de Gentweg te Herzele gekenmerkt door een bochtige en hellende weg met langs beide zijden aanliggende enkelrichtings fietspaden. Er zijn slechts beperkte voorzieningen voor voetgangers aanwezig. De weg is op vlak van verkeersveiligheid slecht ingericht voor de zachte weggebruiker. De fietspaden zijn enkel afgebakend door belijning en voetpaden zijn zeer beperkt aanwezig. Door het bochtige en hellende tracé is de zichtbaarheid ook beperkt, terwijl hoge snelheden werden bereikt. Volgende snelheidsregimes zijn van toepassing op de N42:

- Gedeelte tussen de rotonde met de Langestraat en de Witte Brug: 70km/u
- Het snelheidsregime werd voor het overige deel van de N42 verlaagd tot 50 km/h van voor de Witte Brug tot voorbij de kruising met de Gentweg.

De weg is gecategoriseerd als primaire weg type III. De huidige inrichting en wegbeeld van de weg beantwoorden echter niet aan de vooropgestelde functie van de weg. Dit heeft een impact op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de kern van Wijnhuize.



Zicht vanaf de rotonde (Langeweg)



Aansluiting op fietsinfrastructuur



Bochtig tracé (50km/u)



Overgang N42 naar N42b



Mogelijke aansluiting gewestplantracé



Doortocht door kern Wijnhuize



Brug Schipstraat thv gewestplantracé
 Figuur 5-1: Fotoreportage



Aansluiting N42b op N42 en N42c

5.3.2 Beschrijving toekomstige situatie - infrastructuur

Voor de beschrijving van het project, wordt het projectgebied gesplitst in twee projectonderdelen (zie kaart 19):

- Het gedeelte op het grondgebied van Zottegem, tussen de rotonde (kruising Langeweg) en de 'Witte Brug', ofwel de gemeentegrens. Dit gedeelte van het tracé is voor beide locatiealternatieven identiek;
- Het gedeelte van het tracé gelegen op het grondgebied van Herzele bevat de twee locatiealternatieven die afzonderlijk worden beschreven.

Het betreft de beschrijving van het project op basis van de graad van uitwerking en de inzichten die op het moment van de opstelling van het project-MER gelden en noodzakelijk zijn om de onderscheiden effecten van beide alternatieven in een eerste fase in beeld te brengen. Deze projectbeschrijving zal in functie van de tweede fase van het milieuonderzoek (milieubeoordeling voorkeursalternatief) verder geconcretiseerd worden.

5.3.2.1 Technische ontwerpeisen

Voor het ontwerp van de ombouw van de N42 wordt uitgegaan van de technische ontwerpeisen conform het handboek secundaire wegen (2003)² en het handboek vergevingsgezinde wegen (2014). In functie van de eerste fase van het project-MER wordt dit als aanname gehanteerd. Bij een verdere concretisering van het ontwerp van de weg is verfijnd ontwerp onderzoek aangewezen waarbij de resultaten uit het alternatievenonderzoek van het project-MER eveneens worden geïntegreerd.

De primaire wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie. De inrichting van een primaire weg type 3 moet volgens het RSV vertrekken van een **volledige scheiding van vervoersmodi**. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling.

Ontwerpsnelheid: Algemeen wordt op Vlaamse wegen uitgegaan van een effectief snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom wordt een snelheidsregime van 50km/u gehanteerd. Bovendien is de maximaal toegelaten snelheid op gewestwegen vanaf januari 2017 gedaald van 90km/h naar 70 km/h. Voor het gedeelte van het tracé op grondgebied Zottegem, tussen de rotonde aan de Langestraat en de Witte Brug zal dit het geval zijn (snelheidsregime 70 km/u). Echter voor het gedeelte tussen de witte brug en de N42c wordt een snelheidsregime van 90km/u vooropgesteld (hierbij wordt ook een middenberm voorzien), conform de ontwerpeisen voor een primaire weg, zodat de N42 zijn functie optimaal kan vervullen. Dit principe geldt ook op de overige delen van de N42. De inrichting van de weg dient bijgevolg het snelheidsprincipe van 90 km/u te respecteren (geen lange rechte stukken waar 90 km/u niet gerespecteerd zou worden en die aanzetten tot gevaarlijke inhaalbewegingen).

Lengteprofiel: Aangezien de N42 in de eerste plaats bedoeld is voor doorgaand verkeer om verschillende dorps- en stadskernen met het hoger gelegen wegennet vlot te ontsluiten, mag het lengteprofiel geen bruske overgangen of te steile hellingen bevatten. Dit om de doorstroming

² De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegencategorie. Voor de inrichtingsprincipes van de N42 kan nog steeds gesteund worden op de inrichtingsprincipes voor primaire wegen. Deze zullen niet wezenlijk wijzigen met de nieuwe wegencategorisering.

niet in het gedrang te brengen. De maximale hellingsgraad wordt gelimiteerd op 4% (overigens ook de limiet voor fietspaden) en er wordt gekozen voor ruime topbogen (minimale straal 4 km) en dalbogen (minimale straal 4 km). Voor ophogingen of uitgravingen wordt een maximale helling van 8/4 toegepast op de flanken van eventuele taluds en grachten.

Dwarsprofiel: Als basis voor het ontwerp van de N42 voor beide tracéalternatieven wordt een 2x1 wegprofiel waarbij de rijweg 3,5m breed is vooropgesteld. De grachten en bermen hebben een breedte van 6m en langs beide zijden worden ventwegen voorzien van 6m breed en een voetpad van 1m breed. Dit leidt tot een totale breedte van 32m voor de (ver)nieuwe weginfrastructuur. Bij smallere passages, bijvoorbeeld door de kern van Wijnhuize, kunnen ruimte besparende maatregelen worden genomen, zoals de grachten inbuizen. Voor een visueel overzicht van de ontwerpprincipes voor de twee tracéalternatieven wordt verwezen naar bijlage 2.

Kruising met dwarsstraten: Er worden, als uitgangspunt van het onderzoek, tussen de Witte Brug en de aansluiting op de N42 ter hoogte van de N42c enkel uitwisseling met de Schipstraat voor beide tracéalternatieven voorzien. Langs beide tracés worden, als uitgangspunt voor de eerste fase van het onderzoek, over de volledige lengte parallelwegen voorzien.

Erftoegangen: Er worden geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particulier terrein voorzien op de N42 zelf. De afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten.

Fietspaden: Het uitgangspunt voor de ombouw van de N42 is het voorzien van adequate fietsvoorzieningen. Er wordt in eerste instantie vanuit gegaan om de parallelwegen ook te gebruiken als fietsvoorzieningen. Er worden bijgevolg in eerste instantie geen afzonderlijke vrijliggende fietspaden voorzien. Uit het milieuonderzoek kan mogelijks blijven dat vrijliggende fietspaden langs de N42 op bepaalde locaties wel noodzakelijk worden geacht.

5.3.2.2 Inrichtingsprincipes overige ontwerpelementen

5.3.2.2.1 Afwatering

Gelet op de herinrichting van de N42 te Sint-Lievens-Esse zullen de verharde oppervlaktes worden onderzocht. Daarnaast zal de afwatering van de onverharde landbouwpercelen ook bekeken moeten worden indien deze in het gedrang komt door voorliggen project. Dit zal samenspraak met de betrokken gemeentes en de provincie Oost-Vlaanderen in rekening moeten worden gebracht.

Onderstaande basisprincipes / doelen worden als uitgangspunten voor het verdere onderzoek en ontwerp gebruikt:

- beperking van het aantal lozingspunten naar de waterlopen;
- het zoveel mogelijk gravitair afvoeren van het water;
- het zoveel mogelijk realiseren van de afwatering d.m.v. open grachten zodat maximaal kan, geïnfiltreerd worden;
- het bufferen en vertraagd lozen van hemelwater op basis van een buffervolume van 330 m³/ha en een doorvoerdebiet van 10 l/sec/ha verharding.

Voor de eerste fase van het onderzoek worden standaard langs beide zijden van de N42 grachten van 5m breed voorzien. De verdere verfijning van de afwatering zal gebeuren voor het

voorkeursalternatief waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke maatregelen die in fase 1 van het onderzoek worden voorgesteld.

5.3.2.2.2 Openbare verlichting

De verlichting wordt voorzien cf. de lichtvisie voor gewestwegen. Daarbij geldt een beperking van verlichting en lichtverstrooiing. De verlichting wordt er bij voorkeur beperkt tot wat absoluut noodzakelijk is in kader van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

De N42 is volgens de lichtvisie hoofdzakelijk te beschouwen als verbindingsweg en een beperkt deel als autoweg. Beide wegtypes zijn volgens de lichtvisie niet te verlichten, tenzij er bepaalde conflicten of andere redenen zijn, om de weg te voorzien van een verlichtingsinstallatie. De conflicten betreffen hier mogelijke lichtengeregelde kruispunten en de mogelijke op- en afritten. Hierbij wordt telkens ook een overgangszone van ca. 120-150m (afhankelijk van lichtpunthoogte en tussenafstanden tussen de lichtmasten) voor en na het kruispunt voorzien.



Figuur 5-2: Voorbeeld verlichting links overgangszone A12 thv Willebroek – rechts niet verlichte zone N71 Mol

De lichtmasten in de overgangszone worden bij voorkeur in de middenberm opgericht (10-14m hoog, tussenafstand 35-55m), met afnemende lichtsterkte, cfr lichtvisie.

Er wordt gekozen voor de meeste efficiënte en meest economische inplanting van de lichtmast in de middenberm (12-14m). Figuur 5-3



Figuur 5-3: Lichtmasten middenberm (links 12m) - Bron: Lichtvisie Gewestwegen 2017

Fietsinfrastructuur is nog niet volledig uitgewerkt in de eerste fase van het project (zie §7). Verlichting van mogelijke fietsinfrastructuur wordt bijgevolg pas in de volgende fase van het project verder opgenomen.

5.3.2.2.3 Snelheidsregimes

Algemeen wordt voor de N42 volgende snelheidsregimes gehanteerd:

- Vanaf de Langestraat tot aan de Witte Brug: 70km/U
- Vanaf de Witte brug tot aan de kruising met de Assestraat: 90km/u

5.3.2.3 Omschrijving tracéalternatieven onderzoeksfase 1

5.3.2.3.1 Omschrijving doortochttracé

Het doortochttracé is gelegen ter hoogte van de huidige N42, namelijk op het huidige tracé zelf van de N42b. Het doortochttracé voorziet de heraanleg van de huidige N42b volgens de inrichtingsprincipes voor een primaire weg III. Dit wil zeggen dat voor het doortochttracé een ontwerpsnelheid van 90km/u wordt aangenomen. Het wegdek wordt uitgevoerd in geluidsarm materiaal (SMA-D). Het gedeelte van het tracé ten noorden en ten zuiden van de kern van Wijnhuize bestaat uit een hoofdzakelijk open gebied met verspreide bebouwing. De weg wordt in deze delen zoveel mogelijk ter hoogte van de huidige N42 gelegd. De wijzigingen van de ligging van het tracé tegenover het huidige tracé zijn te gevolge van het toepassen van de correcte bochtstralen conform de ontwerpprincipes van een primaire weg II type 3. Deze afwijkingen situeren zich voornamelijk ter hoogte van volgende punten:

- Net ten zuiden van de Witte Brug wijkt het nieuwe tracé in oostwaartse richting uit;
- Net ten noorden van de kern van Wijnhuize ter hoogte van Pijpketel wijkt de weg in oostelijke richting;
- In de kern van Wijnhuize houden de aanpassingen rechte trekkingen van bochtige stukken in;
- Net ten zuiden van de kern van Wijnhuize wijkt het nieuwe tracé eveneens in oostelijke richting uit net voor de kruising met de Gentstraat.

Het vernieuwde tracé wordt over de volledige lengte voorzien van ventwegen. Deze ventwegen zullen, conform het buurtwegenonderzoek dat gevoerd is in functie van het gewestplantracé, ook dienst doen als wandel-en fietsvoorziening.

Langsheen het volledige tracé van de N42 wordt de afwatering via langsgrachten voorzien van 5m breed.

Ter hoogte van de kruising met de Schipstraat/Erwetegemstraat wordt een kruising met uitwisseling onder de vorm van verkeerslichten voorzien met de N42. De overige kruisende wegen worden afgesloten en maken aansluiting op de ventwegen.

5.3.2.3.2 Omschrijving gewestplantracé

In het gewestplantracé wordt een nieuw wegtracé vanaf de gemeentegrens van Herzele en Zottegem, ter hoogte van Witte Brug voorzien tot aan de kruising met de N42/N42c (ter hoogte van het bedrijf Ascolo). Het wegsegment werd reeds gecategoriseerd op het gewestplan (reservatiestrook) ten oosten van Wijnhuize. Het gewestplantracé wordt ontworpen volgens de inrichtingsprincipes voor een primaire weg III. Dit wil zeggen dat voor het gewestplantracé een

ontwerpsnelheid van 90km/u wordt aangenomen. Het wegdek wordt uitgevoerd in geluidsarm materiaal (SMA-D). De weg wordt over de volledige lengte voorzien van ventwegen. Deze ventwegen zullen, conform het buurtwegenonderzoek dat gevoerd is in functie van het gewestplantracé, ook dienst doen als wandel-en fietsvoorziening.

Langsheen het volledige tracé van de N42 wordt de afwatering via langsgrachten voorzien van 5m breed.

Ter hoogte van de Schipstraat is reeds een brug aanwezig die werd gebouwd in de jaren '90 in functie van dit tracéalternatief. Op die manier kan de nieuw aan te leggen N42 onder de Schipstraat N464 doorlopen. Ter hoogte van de Schipstraat wordt uitwisseling voorzien onder vorm van een uitwisselingscomplex. De overige kruisende wegen worden afgesloten. Voor de landbouwvoertuigen en de fietsers worden aansluitingen met de ventwegen voorzien. De nieuwe N42 zal de bestaande N42b, die dwars door Wijnhuize loopt, vervangen als route voor het doorgaand verkeer. De huidige N42 wordt in dit alternatief een lokale weg.

5.4 Fasering voor de realisatie van het project

Voor de eerste fase van het project-MER worden nog geen gegevens over de fasering meegenomen (zie §7). Indien van toepassing zal in de eerste fase van het milieuonderzoek vanuit de relevante disciplines mogelijke randvoorwaarden of suggesties worden gedaan in functie van de fasering van de werken.

In de tweede fase van het milieuonderzoek kan de fasering mogelijk relevante en/of significante effecten veroorzaken waardoor de gekende gegevens met betrekking tot de fasering mee worden beoordeeld binnen de relevante milieudisciplines.

5.5 Beschrijving van de werkzaamheden (aanlegfase)

Effecten gerelateerd aan de werkzaamheden hebben enerzijds vaak een tijdelijk karakter en zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringstechnische aspecten, inrichting werfzone, gebruikt materieel,De effecten van de aanlegfase worden behandeld voor zover de projectdetails over de (wijze van) aanleg gekend zijn. Indien deze niet gekend zijn vormen deze leemten in de kennis, maar zullen vanuit de verschillende disciplines randvoorwaarden worden gesteld in functie van de aanlegfase. Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden bijgevolg mee onderzocht, waarbij de nadruk op de relevante en mogelijk significante of permanente effecten op de omgeving. Ook permanente effecten die het gevolg zijn van ingrepen tijdens de aanlegfase dienen onderzocht te worden (b.v. permanente schade aan grondwaterafhankelijke vegetatie door een langdurige bemaling).

De tweede fase van het project-MER gaat de milieueffecten van het voorkeursalternatief op detailniveau onderzoeken

6 Geplande ontwikkelingen in de omgeving

6.1 Geplande infrastructuurwerken hoofd- en gewestwegen

6.1.1 Ombouw N42 tussen E40 en de N46

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft het voornemen om de gewestweg N42 om te bouwen tot een primaire weg en dit tussen het complex met de E40 en de N46 in Oombergen. De N42 staat in het ruimtelijk structuurplan (RSV) immers als primaire weg II type 3 gecategoriseerd. Het huidige wegbeeld beantwoordt echter niet aan deze functie, wat onder meer aanleiding geeft tot een (te) beperkte wegcapaciteit en problemen inzake verkeersveiligheid. Eveneens is er de vraag tot aanleg van een nieuwe carpoolparking in de omgeving van het complex E40xN42.

Voorliggend project-MER heeft niet de bedoeling om te voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project voor de ombouw van de N42 tussen het complex met de E40 en de N46. Dat project vormt dan ook geen onderdeel van het project dat het voorwerp vormt van dit MER-dossier. Voor de ombouw van de N42 tussen het complex met de E40 en de N46 zal in functie van de omgevingsvergunning een afzonderlijk milieueffectenrapport worden opgemaakt. Het betreft de MER-procedure met nummer PR3380. Voor deze MER-procedure werd de aanmelding ingediend in het voorjaar van 2021 waarna op 13/04/2021 het scopingadvies werd verleend. Op moment van schrijven van voorliggend project-MER wordt eveneens het project-MER opgemaakt voor de ombouw van de N42 tussen het complex met de E40 en de kruising met de N46 te Oombergen.

Het project betreft de ombouw van de gewestweg N42, wegvak E40-N46, tot een primaire weg type 3, waarbij invulling wordt gegeven aan het GRUP "ombouw N42 tot primaire weg: wegvak Wetteren-Oombergen". Het project voor de ombouw van de gewestweg N42, wegvak E40-N46 omvat:

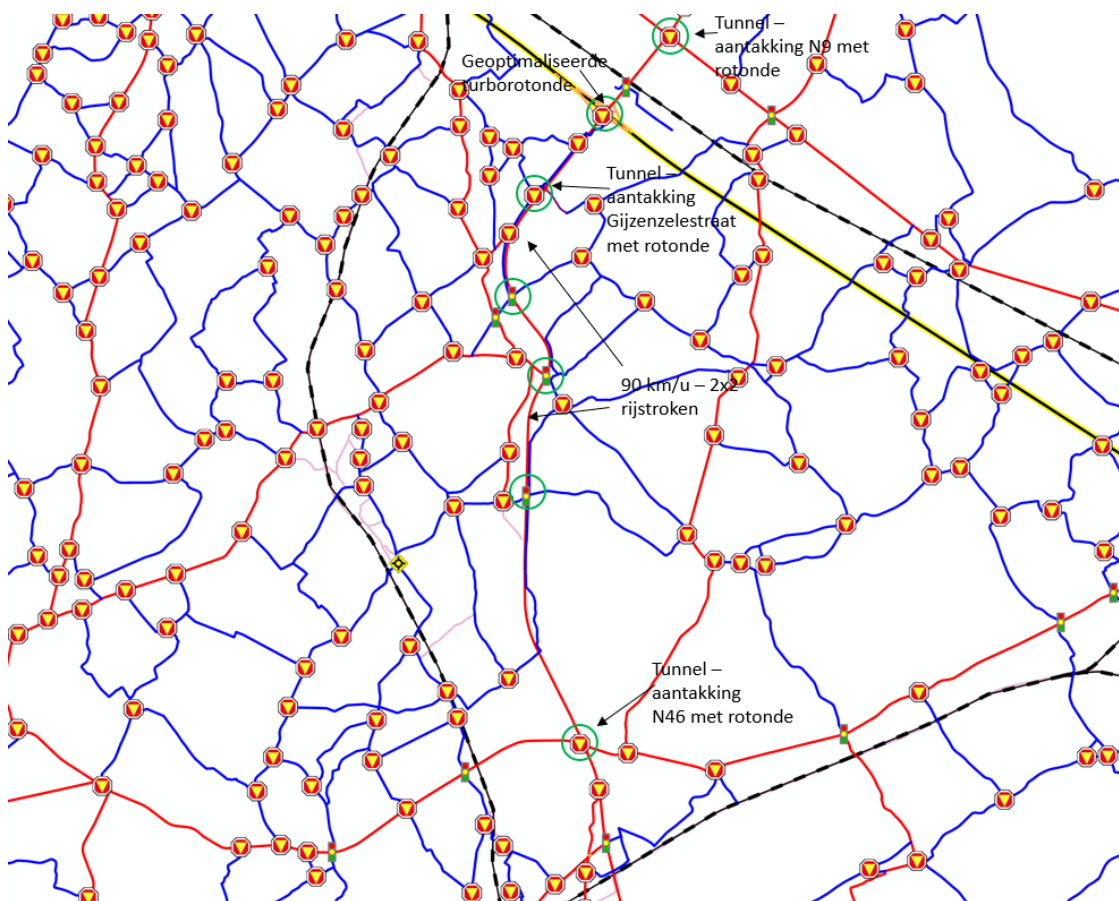
- De herinrichting van de N42 tussen de E40 en de N46 als primaire weg III met dubbele rijstroken gescheiden met betonnen stootbermen;
- Het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer door het gebruik van ventwegen die de bereikbaarheid van de woningen en straten langs de N42 garanderen;
- Het heraanleggen van verschillende kruispunten:
 - N42 X Korte Ambachtstraat X Reigerstraat
 - N42 X Houtemstraat
 - N42 X Yshoute
 - Nieuwe rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat
- Het aanleggen van veilige fietspaden parallel aan de N42;
- Het aanleggen van een fietsbrug over de rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat;
- Het aanleggen van een fietstunnel ter hoogte van de Leenstraat onder de N42 en ter hoogte van de Roosbloemstraat;
- Het aanleggen van een nieuwe carpoolparking aan de Gijzenzelestraat.

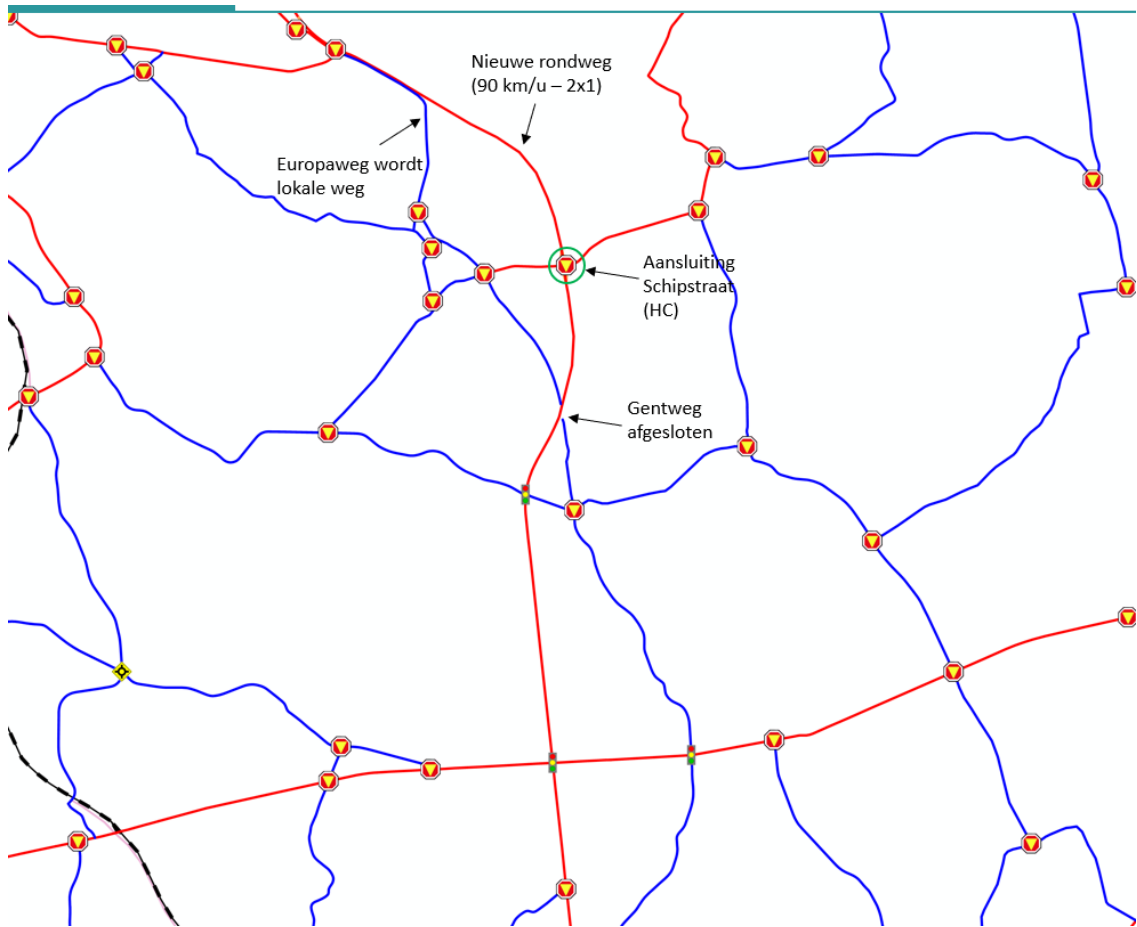
Op basis van de bevindingen van het plan-MER voor het GRUP Ombouw N42 tot primaire weg, wegvak E40-N46, kan gesteld worden het percentage verkeer dat het volledige traject zal afleggen op de N42, niet of nauwelijks zal wijzigen door de realisatie van het plan (uit het plan-MER : *"In de huidige situatie bedraagt het percentage verkeer dat het volledige traject op de N42 aflegt tussen E40 en A8 ongeveer 4%, zowel in de ochtendspits als avondspits. Na realisatie van het plan bedraagt dit percentage in 2020: 5% in de ochtendspits en 3 % in de*

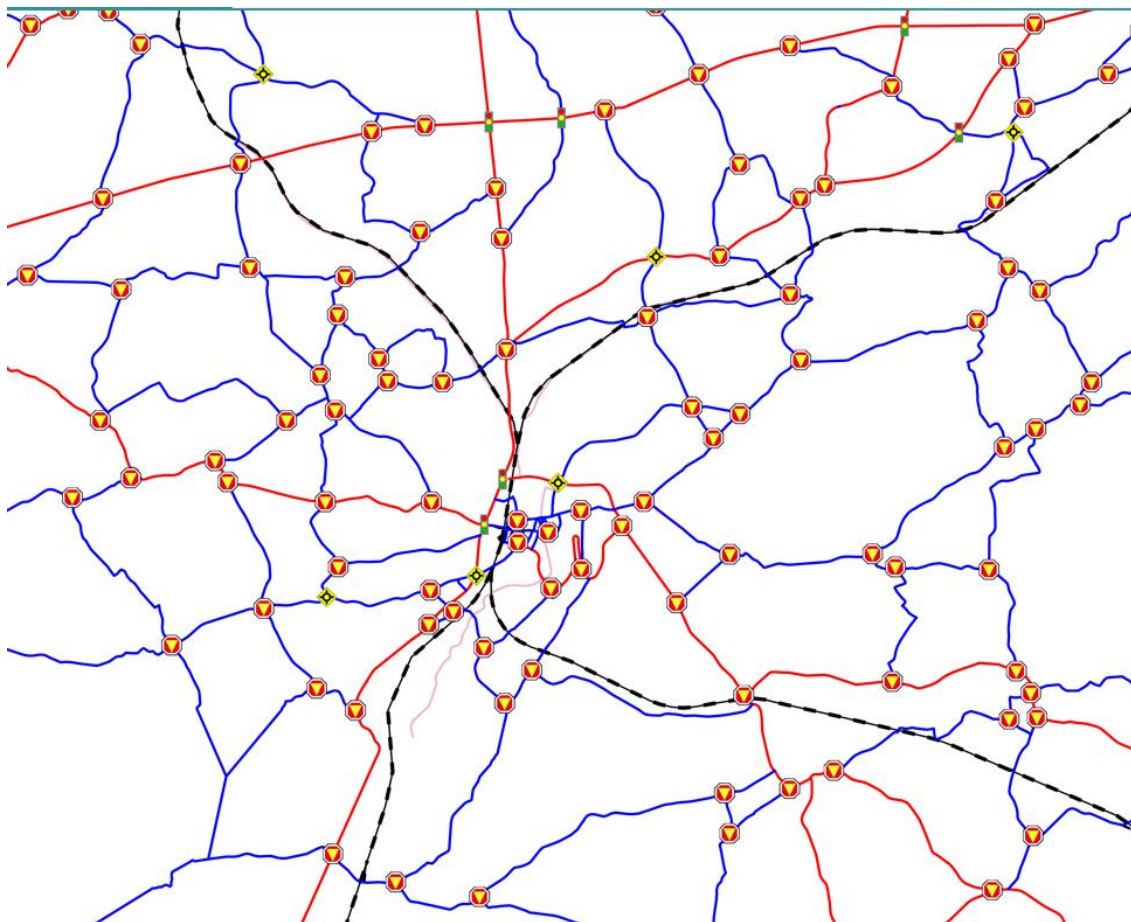
avondspits”). Het project van de ombouw van de N42 tot primaire weg III binnen het wegvak E40-N46 leidt m.a.w. niet tot een maasverkleining (=aantrekken van ongewenst verkeer tussen de E40 en de A8/E429) en evenmin tot hogere intensiteiten op de N42 ter hoogte van Wijnhuize/Sint-Lievens-Esse.

6.1.2 Volledige ombouw N42 tussen de N9 en de N460

Naast de ombouw van de N42 tussen de E40 en de N46 zijn er nog verschillende andere ingrepen gepland aan de N42 tussen de N9 en de N460 op langere termijn die voor een vlottere doorstroming moeten zorgen. Dit is nog niet allemaal beslist beleid maar het is wel belangrijk om de cumulatieve effecten van de verschillende ingrepen langs de N42 op voorliggend project in kaart te brengen. De effecten hiervan zijn doorgerekend in het macromodel (RVM GEN v4.2.2. versie RMP ARD). Onderstaande figuren geven een overzicht van de infrastructurele ingrepen van een volledig omgebouwde N42. In het algemeen komt dit neer op een capaciteitsuitbreiding van de N42 tussen de N9 en de N460.







Figuur 4: Overzicht geplande ontwikkelingen langs de N42 tussen de N9 en de N460 zoals opgenomen in het macromodel RVM GEN v4.2.2. versie RMP ARD

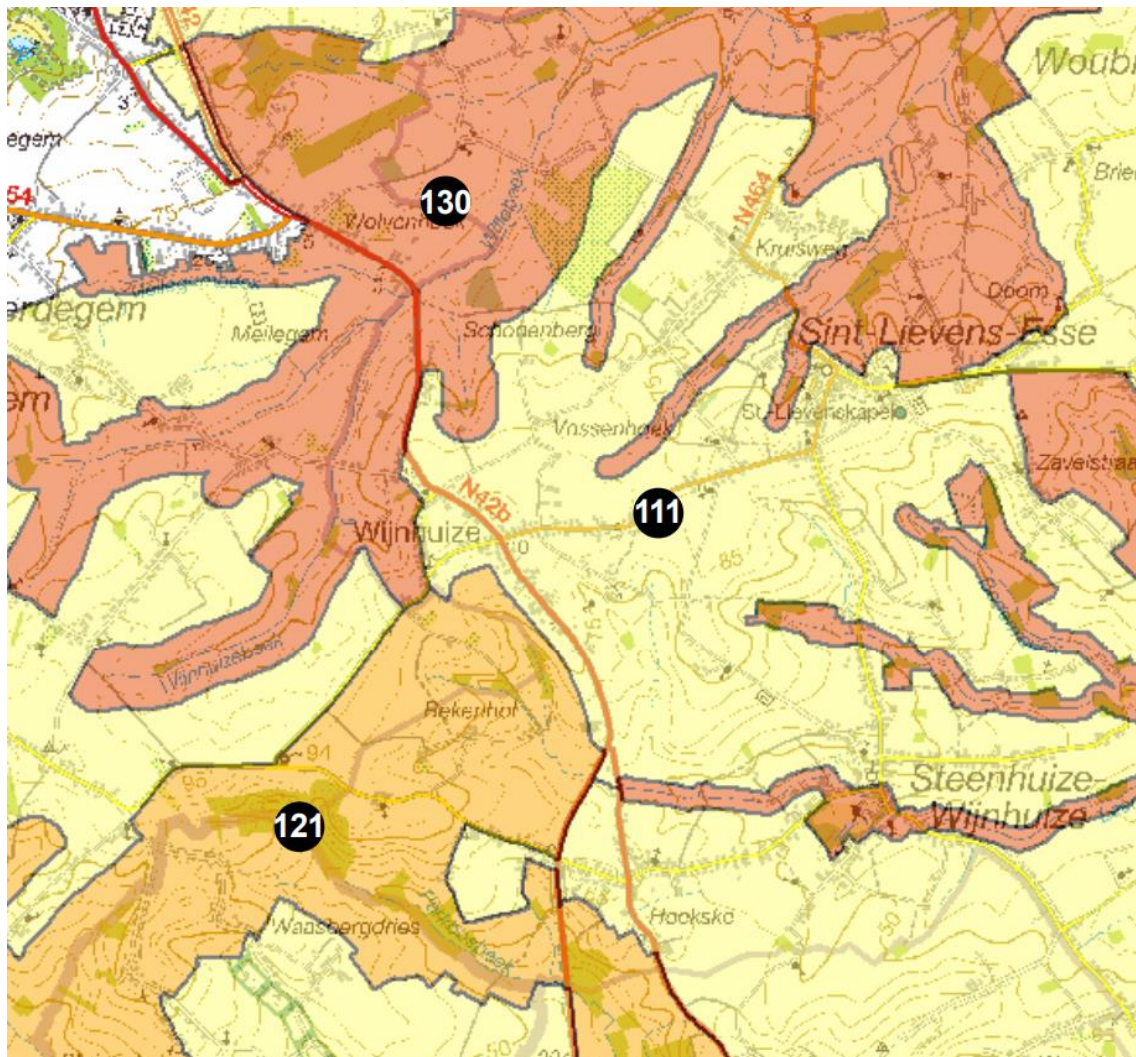
6.2 Andere geplande ruimtelijke ontwikkelingen

6.2.1 Acties AGNAS

Naast de herbevestiging van de agrarische gebieden (zie ook §**Error! Reference source not found.**) zijn de volgende acties opgenomen in het operationeel uitvoeringsprogramma binnen de regio Vlaamse Ardennen:

- (130) Bovenloop Molenbeek – Ter Erpenbeek en zijbeken: Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in afstemming met het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied van Zottegem voor :
 - versterken van de natuurlijke en bosstructuur in de valleien en op de valleisteilranden van de Molenbeek-Ter-Erpenbeek stroomopwaarts de Molenstraat tussen Herzele en Woubrechtgem en bovenlopen (Willebeek, Plankebeek) en beken aan Pardassenhoek, Bosuitbreiding ondermeer aan de Pardassenhoek en verbinding van beekbegeleidende bossen.

- het differentiëren van de valleien en de valleisteilranden van de bovenloop van de Willebeek, Meilegembeek, de Holbeek te Woubrechtgem en zijlopen, Bronbeek van de Sint-Lievensbron en De Burg, 's Heerendijkbeek en zijbeek van de Molenbeek – Ter Erpenbeek komend van Vossenhoek en boveloop Plankebeek en zijbeek met agrarisch gebied, natuur en natuurverweving
- het hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen
- (111) Landbouwgebied Sint-Lievens-Essen en Steenhuizen-Wijnhuizen: Bevestigen van de bestemming op het gewestplan voor het aaneengesloten landbouwgebied van Sint-Lievens-Essen en Steenhuizen-Wijnhuizen tussen Wijnhuize, de vallei van Willebeek en zijlopen, Duivenbos en de valleien van het bekenstelsel van Leenbroekbeek, Mussenhoekbeek, Ertsbrugbeek en Bodembeek.
- (121) De Parkbosbeek en Ophasseltbeek en zijlopen stroomopwaarts, Uilenbroek, Ophasselt- en Parkbos: Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor : - versterken van de natuurlijke en bosstructuur van het Park- en Ophasseltbos in samenhang met de Parkbosbeek en het Uilenbroek.
 - het differentiëren van de valleien en de valleisteilranden van Ophasseltbeek tussen Ophasselt en Sint-Maria-Lierde, de Klemhoutbeek en zijloop, de Sempelkouterbeek en zijbeek en de zijloop van de Ophasseltbeek ter hoogte van Driehoek met agrarisch gebied, natuur, bos en natuurverweving
 - het differentiëren van de omgeving van Bekenhol als ruimtelijk verweven agrarisch gebied, natuurverwevingsgebied, natuur-, groen- of bosgebied.
 - het hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen



Figuur 5: Aanduiding acties AGNAS

De geplande ontwikkelingen in het kader van de afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur zullen in het MER als een ontwikkelingsscenario meegenomen worden binnen de disciplines biodiversiteit, landschap en mens-ruimtelijke aspecten.

6.2.2 Overige

- Aanleg gescheiden riolering Langestraat, Zottegem (TMVW)
Gebundeld met het voorliggend project wordt er in een deel van de Gentse Steenweg, de Langestraat, de Europaweg en de Driebunderstraat een gescheiden stelsel aangelegd. Een deel van het hemelwater stroomt af naar de Driebunderstraat waar er een uitstroom is in de Meilegebek (3de categorie). Een ander deel van het hemelwater volgt verder de Europaweg langs het tracé van de N42. Het Project stopt ten oosten van de rotonde N454 met N42. De

vuilvracht wordt afgevoerd naar de N42 en zal in de toekomst aansluiten op de geplande KWZI Wolvenhoek Zottegem. Aangezien dit project louter de aanleg van riolering omvat en gelijktijdig zal uitgevoerd worden met voorliggend project, is het niet relevant deze als ontwikkelingsscenario verder op te nemen.

- KWZI Zottegem Wolvenhoek (Aquafin Project OP 2015)

Aquafin voorziet langs de N42 de aanleg van KWZI Wolvenhoek. Er zijn momenteel geen gegevens beschikbaar over de lokatie van de KWZI. Er waren ook geen gegevens over de ligging van de toevoercollector naar de KWZI maar de inplanting van de KWZI is gewijzigd t.o.v. de situeringsfiche van VMM. Dit project omvat louter de aanleg van een KWZI gelegen langs de westzijde van Zottegem waardoor het niet relevant deze als ontwikkelingsscenario verder op te nemen binnen voorliggend project-MER.

- Aanleg gescheiden riolering Schipstraat N464 module 13

Dit plan is opgenomen op het rollend meerjarenprogramma van Aquafin en zou mogelijks gecombineerd worden met een gelijkaardig plan voor de Populierstraat. In de Schipstraat wordt de aanleg van een gescheiden stelsel voorzien tussen de Gentweg en de Populierstraat. De RWA leiding van de Schipstraat – gelegen ten westen van de N42 – sluit aan op de langsgrachten van de N42 en wordt zo afgevoerd in zuidelijke richting. De DWA leiding – gelegen ten westen van de N42 – zal verpompt worden in oostelijke richting omdat een gravitaire kruising met de tunnelbak van de N42 in het gewestplantracé niet mogelijk is. Met dit project is reeds rekening gehouden in het ontwerp van het gewestplantracé dat binnen fase II van voorliggend project-MER wordt beoordeeld. Bijgevolg is het niet relevant dit als afzonderlijk ontwikkelingsscenario mee te nemen.

- Te saneren clusters langs het tracé van N42 (Aquafin)

Langs het tracé van de N42 sluiten langsgrachten aan waar nog afvalwater in loost. Deze clusters liggen ten westen van het geplande tracé van de N42. Aangezien de timing van voorliggend project onduidelijk is en wordt deze niet als afzonderlijk ontwikkelingsscenario mee te nemen.

- Wachtbekken op de Leenbroekbeek

Meer zuidelijk langs de Gentssteenweg N42 plant de Gemeente Herzele de aanleg van een wachtbekken op de Leenbroekbeek (niet geklasseerde waterloop). Dit project ligt op enige afstand van voorliggend project waardoor deze gezien zijn geringe ruimte-inname en aard van het project als niet relevant beschouwd wordt en niet als afzonderlijk ontwikkelingsscenario zal meegenomen worden.

- 2 wachtbekkens in het stroomgebied van de Molenbeek

De aanleg van 2 GOG in het stroomgebied van de Molenbeek nr 5.160 is gepland (1 op de Ophasseltbeek op de grens van Geraardsbergen en Lierde). Dit project ligt op enige afstand van voorliggend project waardoor deze gezien zijn geringe ruimte-inname en aard van het project als niet relevant beschouwd wordt en niet als afzonderlijk ontwikkelingsscenario zal meegenomen worden.

Verder wordt de industriezone langs de leenstraat ook als relevant beschouwd. Deze industriezone is nog niet volledig ontwikkeld, maar de infrastructuur (wegenis ed) is wel reeds aanwezig.

In Geraardsbergen is het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de **afbakening van het kleinstedelijk gebied van Geraardsbergen** lopende. De startnota werd goedgekeurd in april 2021. Binnen de afbakening is er ook ruimte voor bedrijvigheid voorzien. Voornamelijk het bedrijventerrein Schendelbeke kent een bovenlokaal belang en is dus relevant voor de verkeersintensiteiten op de N42. Er liggen nog enkele alternatieven voor de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein. Hieronder wordt de visie weergegeven vanuit de startnota.

Gezien de vraag naar ruimte voor bedrijvigheid in de volgende jaren verder zal stijgen en gezien de intentie van Vlaanderen om het ruimtebeslag terug te dringen, zal er moeten gezocht worden naar een manier om het huidige bedrijventerrein te optimaliseren. Dat betekent dat er mogelijkheden moeten zijn om hoger te kunnen bouwen dan vandaag wettelijk is toegestaan of dat huidige restruimtes geactiveerd moet kunnen worden. De bufferzone ten noorden van het bedrijventerrein alsook het 'strookje' woongebied met landelijk karakter kan eventueel ingezet worden in het bedrijventerrein. Ook moet worden nagedacht over de relatie van het dorp van Schendelbeke met bijkomende bedrijvigheid en hoe de economische functie met de woonfunctie verweven kan worden.

Tenslotte bestaan er ook visies die een energie-HUB projecteren op dit bedrijventerrein. Er moet uitgezocht worden wat de ruimtelijke impact van een dergelijk programma is en of dit verzoenbaar is met andere soorten bedrijvigheid.

De huidige zone tussen het bedrijventerrein en het dorp bestaat uit akkerland. Zowel vanuit het dorp als vanuit de bedrijventerrein wordt deze langzaam dichtgeknepen door nieuwe ontwikkelingen. De verwevingszone moet het bedrijventerrein en dorp niet van elkaar willen scheiden, maar net met elkaar verbinden. Het programma gaat niet uit van een verenigbaarheid van de woon- en industrie functie, maar gaat op zoek naar het creëren van meerwaarde zodat beide functies elkaar versterken.

De driehoek tussen de spoorlijn, de Galgestraat en de Astridlaan kan eventueel ingezet worden om de nood aan bedrijvigheid voor grote ruimtegebruikers op te vangen. Dit wordt in het planningsproces voor het AKSG verder onderzocht.

De Unal-site is een geprivatiseerd bedrijventerrein gelegen ten zuiden van het stedelijk kerngebied, tussen de Dender en de Oudenberg. Het bedrijventerrein is ongeveer 24 ha. De bereikbaarheid van de site is weinig optimaal, namelijk via de N496 die langs de Oudenberg en door woonlinten slingert. In de startnota voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Geraardsbergen worden verschillende scenario's voor de herontwikkeling van de unal-site voorgesteld. Ongeacht welk scenario er uiteindelijk gekozen wordt, het zal met onderstaande zaken rekening moeten houden:

- De aanwezige waterproblematiek en waterhuishouding.
- Een (eventueel) uitdoofscenario of reorganisatie van het bedrijventerrein is niet direct mogelijk. Het zal de nodige tijd en inspanningen vragen om bedrijven te herlocaliseren of tijdelijk ergens anders te huisvesten.
- Het al dan niet volledig wegnemen van het aanbod aan bedrijventerrein betekent dat deze oppervlakte aan industriezone, naast de bijkomende vraag naar bedrijventerreinen, ergens anders gecompenseerd zou moeten worden. Gelet op de landschappelijke waarde van Geraardsbergen is het niet eenvoudig om een geschikte compensatielocatie te vinden. Het scenario dat hier gekozen wordt zal bepalend zijn voor de plangebieden nabij Schendelbeke.

- Voor alle scenario's geldt dat het nieuwe programma geen grote mobiliteit mag genereren. Wanneer er gekozen wordt voor de uitwerking van scenario 2 of 3 worden flankerende verkeersmaatregelen, zoals het verhogen van de verkeersveiligheid van de Guilleminbrug door bijvoorbeeld een knip voor zwaar vrachtverkeer, niet uitgesloten. Dit zal uit het milieueffectenonderzoek moeten blijken.
- De delen van de Unal-site die worden behouden voor bedrijvigheid, kunnen worden ingericht met een combinatie van kleinschalige ateliers, kantoren en een beperkt aandeel (bedrijfs)woningen. Eventueel kan de plek een rol opnemen in het verhaal van Geraardsbergen Agripolis. Er kan ook ruimte voorzien worden voor het verwerken en verdelen van lokale landbouwproducten. De Unal-site kan op die manier een rol opnemen als voedselhub. Grote passage zal hier nooit zijn, dus zijn de kansen voor verwerking van producten hier groter dan deze voor verdeling

Aan het verkeerspunt van de N8 met de N42 bevindt zich het bedrijventerrein Ophasselt, ook gekend als het bedrijventerrein 'De nieuwe Kat'. Het regionale bedrijventerrein heeft een oppervlakte van ongeveer 5,5 ha en telt 18 bedrijven.

In de omgeving van het bedrijventerrein Schendelbeke is er een gebied dat in aanmerking komt voor leemontginning. Het gebied bevindt zich op de Kakelenberg. Het betreft het agrarisch gebied tussen de N460 Aalstsesteenweg en de Gentssesteenweg N42.

Aangezien er nog geen concrete plannen of uitspraken over de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen aanwezig is, worden deze in voorliggend MER-traject dan ook niet verder meegenomen.

6.3 Relevantie van de geplande ontwikkelingen voor het MER

In onderstaande tabel is de relevantie van de opgelijste geplande ontwikkelingen voor het MER rechtstrekking N42 te Sint-Lievens-Esse samengevat. De onderbouwing van de relevantie is hierboven reeds gegeven.

Tabel 6-1: Relevantie geplande ontwikkelingen

	Mobiliteit	Geluid	Lucht	Bodem en water	Biodiversiteit	Landschap	Mens-ruimtelijke aspecten	Mens - Gezondheid
Omleiding N42 – wegvak E40-N46	Ref	Ref	Ref	/	/	/	Ref	Ref
Volledige ombouw N42 tussen N9 en N460	O	O	O	/	/	/	/	O
Acties Agnas	/	/	/	/	O	O	O	/
Ontwikkeling bedrijventerrein Zottegem Leenstraat	O	/	/	/	/	/	/	/
Ontwikkeling en optimalisatie bedrijventerrein Schendelbeke Geraardsbergen	O	/	/	/	/	/	/	/

Ref : onderdeel van de referentiesituatie

O : mee te nemen als ontwikkelingsscenario

/ : niet relevant

7 Algemene methodologie voor het milieuonderzoek

7.1 Opbouw en diepgang van het milieuonderzoek

Gezien twee redelijke locatiealternatieven worden gedefinieerd zal het milieuonderzoek verlopen in twee fasen, elk met een verschillend onderzoeksniveau. Op basis van de aard van het onderzoeksniveau wordt een onderscheid gemaakt tussen fase I en fase II van het milieuonderzoek.

In **fase I** van het project-MER worden de redelijke alternatieven ten opzichte van elkaar afgewogen, waarbij de onderscheidende milieueffecten in beeld worden gebracht. In deze eerste fase ligt de focus op **de locatie van N42 (doortochtracé of gewestplanracé)**. Mocht blijken dat onderscheidende effecten op projectniveau relevant zijn, worden deze effecten eveneens mee onderzocht in de eerste fase. Daar waar reeds informatie gekend is over de aanlegfase worden deze elementen reeds mee onderzocht in deze fase.

Dit betekent dat niet alle mogelijke milieueffecten in deze fase van het onderzoek (fase I) relevant zijn om deze afweging te kunnen maken. De uitvoeringstechnische aspecten en de aanlegfase komen in deze fase van het onderzoek nog niet aan bod. De wijze waarop elke milieudiscipline wordt uitgewerkt en de diepgang van de milieueffectenbespreking wordt daarom verder bepaald door:

- het onderzoeksniveau (alternatievenonderzoek versus detailonderzoek voorkeursalternatief);
- de kenmerken van de alternatieven;
- het onderscheidend karakter van elke effectgroep.

In deze eerste fase wordt dan ook aandacht besteed aan de **effecten met een ruimtelijke dimensie**, waarbij ook aandacht uitgaat naar de mobiliteits-en afgeleide effecten. De focus in deze eerste fase ligt voor de verschillende alternatieven op onderscheidende milieueffecten. Volgende drie clusters van effectengroepen worden in beschouwing genomen in deze eerste fase van het onderzoek:

- De realisatie impliceert een **direct ruimtebeslag**. Dit ruimtebeslag brengt een aantal milieueffecten met zich mee zoals het verlies van functies. Deze milieueffecten zijn definitief en onafhankelijk van het gebruik. Het ruimtebeslag ontstaat tijdens de werken (= realisatie van de aanwezigheid van de infrastructuur).
- De **aanwezigheid** van de **nieuwe/aangepaste infrastructuur** (en mogelijk ook het gebruik ervan) heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang van een gebied op diverse vlakken (ecologisch, landschappelijk, verkeerskundig, ...). Hierbij kan enerzijds een barrière ontstaan ten aanzien van aanwezige structuren, anderzijds kan de realisatie van het project een versterking betekenen van bestaande structuren of een nieuwe verbinding realiseren. Deze effecten worden ook wel netwerkeffecten genoemd.
- Door het **gebruik** van de **nieuwe/aangepaste infrastructuur** kan verstoring ten aanzien van de omgeving optreden. Deze verstoring is in belangrijke mate afhankelijk van de intensiteit waarmee de infrastructuur wordt gebruikt (verkeersgeneratie, watergebruik,...). Ook de visuele impact van de nieuwe infrastructuur is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Hierbij wordt opgemerkt dat binnen deze clusters van effectengroepen niet enkel de negatieve impact van de alternatieven geëvalueerd wordt, maar eveneens de versterking van positieve

effecten. Zo zal ook worden nagegaan in welke mate de alternatieven een meerwaarde kunnen betekenen voor verschillende thema's (erfgoed, mobiliteit, landschap en stedelijke ontwikkeling).

In **fase II** van het milieuonderzoek wordt het **voorkeursalternatief** (inclusief mogelijke varianten) onderworpen aan een milieubeoordeling, waarbij de effecten gerelateerd aan de werkzaamheden eveneens aan bod zullen komen. Deze effecten hebben vaak een tijdelijk karakter en zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringstechniek en de beschikbare ruimte. In deze fase zullen concrete gegevens gekend zijn met betrekking tot de concrete uitvoeringswijze van het voorkeursalternatief. Het milieuonderzoek van het voorkeursalternatief zal zich dan ook toespitsen op de aspecten zoals materiaal, werfzones, werfverkeer, grondverzet, minder-hinder maatregelen,...

De twee onderzoeksniveaus (alternatievenonderzoek en onderzoek voorkeursalternatief) staan echter niet los van elkaar. **Fase I** geeft immers een duidelijke input voor de verdere uitwerking van het initiatief tot een concreet project, waarbij eventuele milderende maatregelen mee worden opgenomen. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk dat ook binnen fase I reeds oog is voor bepalende aspecten tijdens de aanlegfase (of overige aspecten, typerend voor het projectniveau). Door bepalende elementen voor milieueffecten op projectniveau al op hoofdlijnen mee te nemen in het kader van fase I worden immers eventuele knelpunten in een vroeg stadium vastgesteld en is snelle bijsturing en integratie van eventuele milderende maatregelen mogelijk. Ingrepen die aanleiding geven tot permanente effecten (bijvoorbeeld definitieve ruimte-inname) worden daarom wel als relevant beschouwd in deze eerste fase van het milieueffectenonderzoek.

Indien tijdens de opmaak van de eerste fase van het project-MER blijkt dat bepaalde effecten, die momenteel niet worden vermeld, eveneens kunnen optreden, wordt dit uiteraard mee onderzocht in **fase II** van het project-MER. Milderende maatregelen worden in deze fase verder uitgewerkt.

7.2 Ingreep-effectenanalyse en scoping relevante disciplines

Voorliggende milieubeoordeling wordt aldus getrapd in twee fasen opgebouwd. Het project-MER beschouwt hierbij het project zoals beschreven onder §0, waarbij in de eerste fase van het project twee locatiealternatieven op evenwaardige wijze worden beoordeeld.

In hoofdzaak wordt in het MER binnen alle disciplines een aanlegfase en een exploitatiefase onderscheiden. In de eerste fase zijn nog geen concrete elementen van de aanlegfase gekend. Daarom wordt in deze fase ook geen milieubeoordeling uitgevoerd van de aanlegfase, maar worden vanuit de verschillende effectgroepen binnen de disciplines de elementen aangereikt die voor de aanlegfase van belang zijn. Mogelijke aanzienlijke milieueffecten en milderende maatregelen worden algemeen in beeld gebracht. Dit betreft een voornamelijk kwalitatief onderzoek. In een tweede fase zullen de elementen die op moment van schrijven van het project-MER gekend zijn, worden beoordeeld naar milieueffecten toe. In deze fase worden de effecten van de ingrepen in de aanlegfase eveneens kwalitatief beoordeeld, terwijl de effecten tijdens de exploitatiefase waar mogelijk en waar relevant voornamelijk kwantitatief worden beoordeeld.

Dit hoofdstuk omvat de scoping van welke de mogelijke effecten zijn ten gevolge van de realisatie van het project, en geeft dus een beeld van de te onderzoeken effecten. Om de effect(groep)en af te bakenen en te karakteriseren wordt bij deze scoping rekening gehouden

met de projectkenmerken enerzijds (zie onderstaande ingreep-effectenschema) en met de omgevingskenmerken anderzijds (zie beknopte omgevingsanalyse in § **Error! Reference source not found.**).

In onderstaande ingreep-effectentabel wordt voor de verschillende projectingrepen aangegeven welke effecten potentieel (in theorie) kunnen optreden, waarbij een onderscheid tussen fase 1 (alternatievenonderzoek) en fase II (beoordeling voorkeursalternatief) wordt gemaakt.

Tabel 7-1: Ingreep-effectanalyse

Hoofdingrepen	Fase I (alternatievenonderzoek)	Fase II (beoordeling voorkeursalternatief)
<i>Exploitatiefase</i>		
Aanwezigheid weginfrastructuur, kunstwerken, andere infrastructuur...	<p><u>Mobiliteit</u>: impact op bereikbaarheid alle modi, verkeersveiligheid</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: wijziging afstromingsregime (kwantiteit), wijziging kwaliteit</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: barrièrewerking en verstoring fauna, ecotoopinname; biotoop- of habitatwijziging; verstoring beïnvloeding levensgemeenschappen, leefbaarheid populaties en habitatverlies</p> <p><u>Landschap</u>: Impact op landschap (structuur, perceptie, erfgoed)</p> <p><u>Mens</u>: Impact op gebruikswaarde en ruimtelijke samenhang; verlies huidige functies (ruimtebeslag); impact lichtpollutie</p> <p><u>Landschap en mens</u>: Impact op belevingswaarde</p> <p><u>Klimaat (adaptatie)</u>: verdroging, gewijzigd overstromingsrisico, wateroverlast</p>	<p><u>Mobiliteit</u>: meer gedetailleerde effectbeoordeling</p> <p><u>Grondwater</u>: wijziging infiltratie (grondwaterhuishouding en -stroming), wijziging grondwaterstroming door ondergrondse constructies (bv. tunnels), drainerend effect van de grachten en eventuele aanvullende buffers</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: wijziging kwantiteit en wijziging kwaliteit</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: barrièrewerking en verstoring fauna; Verstoring beïnvloeding levensgemeenschappen,</p> <p>Impact op leefbaarheid populaties en habitatverlies; biotoop- of habitatwijziging</p> <p><u>Landschap</u>: permanente impact op landschap (structuur, perceptie, erfgoed)</p> <p><u>Mens</u>: impact op gebruikswaarde</p> <p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>Klimaat (adaptatie)</u>: verdroging, gewijzigd overstromingsrisico, wateroverlast</p>
Gebruik/exploitatie en onderhoud weginfrastructuur	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: wijziging verkeersgeneratie, verkeersintensiteiten/verkeersafwikkeling, verkeersleefbaarheid en -veiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: wijzigingen geluidsimmissieniveau</p> <p><u>Lucht</u>: atmosferische emissies</p> <p><u>Mens</u>: Ruimtelijke samenhang (nieuwe relaties mogelijk, verstoring huidige relaties); impact op verkeersveiligheid (aanrijdingen); hinder, rustverstoring.</p> <p><u>Landschap en mens</u>: beïnvloeding belevingswaarde</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: (rust)verstoring, wijzigen vegetatie door N-depositie</p> <p><u>Mens-gezondheid</u>: impact op gezondheidseffecten</p> <p><u>Klimaat</u> : Wijziging CO₂-emissie; wijziging op waterhuishouding</p>	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: wijziging verkeersintensiteiten/verkeersafwikkeling, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: wijziging geluidsimmissieniveau</p> <p><u>Lucht</u>: wijziging atmosferische emissies</p> <p><u>Bodem</u>: impact kwaliteit</p> <p><u>Oppervlaktewater en grondwater</u>: impact kwaliteit (olie, strooizouten,...)</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding belevingswaarde</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: (rust)verstoring, wijzigen vegetatie door N-depositie</p> <p><u>Mens en fauna</u>: impact op verkeersveiligheid; hinder, rustverstoring</p> <p><u>Mens-gezondheid</u>: impact op gezondheidseffecten</p> <p><u>Klimaat</u> : Wijziging CO₂-emissie; wijziging op waterhuishouding</p>
<i>Aanlegfase</i>		
Opbreken bestaande wegenis/verhardingen/ infrastructuur, vrijmaken en/of afbakenen werk- en werfzone	/	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: impact op bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: verhoogde emissies</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Bodem</u>: structuurwijziging, beïnvloeding bodemprofiel, bodemcompactie</p> <p><u>Grondwater</u>: wijziging grondwaterhuishouding</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: ecotoopverlies, barrièrewerking fauna en versnippering ecotopen, auditieve en visuele verstoring fauna; hinder, rustverstoring en gezondheidseffecten</p>

		<p><u>Landschap</u>: beïnvloeding erfgoed en archeologie, structuur, perceptie</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: impact op afwatering, waterhuishouding</p> <p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p>
Herinrichting wegenis, inrichting op- en afritten, plaatsing nieuwe infrastructuur en geluidschermen	/	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: impact op bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid en trillingen</u>: verhoogde emissies, trillingshinder</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Bodem</u>: structuurwijziging, beïnvloeding bodemprofiel, bodemcompactie</p> <p><u>Grondwater</u>: wijziging infiltratie (grondwaterhuishouding en -stroming) door toename verharding</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: wijziging afstromingsregime (kwantiteit), wijziging kwaliteit</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding landschapsstructuur, perceptie</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: barrièrewerking, verstoring, ecotoopverlies</p> <p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>Mens en fauna</u>: Rustverstoring en gezondheidseffecten</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: impact op afwatering, waterhuishouding</p>
Bemaling	/	<p><u>Grondwater</u>: potentiële daling grondwatertafel tgv. bemaling</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: beïnvloeding drainage, afvoer run-off, impact waterkwaliteit</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: beïnvloeding levensgemeenschappen, ecotoopwijziging</p> <p>Lokale verdroging, standplaatswijziging</p> <p><u>Landschap</u>: impact archeologisch erfgoed</p> <p><u>Bodem</u>: verplaatsen verontreinigingen, zettingen, verdroging</p>
Wurfverkeer	/	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: verkeersgeneratie en –afwikkeling, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: toename geluids- en trillingsniveau</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Mens</u>: verkeershinder en –veiligheid</p> <p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>Mens en fauna (gezondheid)</u>: Rustverstoring en gezondheidseffecten</p>
Tijdelijk ruimtebeslag: werforganisatie tijdelijke opslag gronden, materialen en materieel, ...	/	<p><u>Bodem</u>: bodemcompactie</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: direct ecotoopverlies, verstoring, versnippering en barrièrewerking fauna</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding landschapsstructuur</p> <p><u>Bodem en water</u>: Calamiteiten beïnvloeding bodem- en grond- of oppervlaktewaterkwaliteit</p> <p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p>

7.3 Te beschouwen disciplines

Op basis van bovenstaand ingreep-effectenschema, gelinkt aan de omgevingsanalyse uit §**Error! Reference source not found.**, kunnen de volgende sleutel- en nevendisciplines gedestilleerd worden:

Sleuteldisciplines:

- Mobiliteit,
- Geluid en trillingen,
- Lucht,
- Bodem (enkel sleuteldiscipline voor fase II),
- Grondwater (enkel sleuteldiscipline voor fase II),
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens-ruimtelijke aspecten³
- Mens-gezondheid

Nevendisciplines:

- Klimaat⁴

De milieueffectenbeoordeling in de eerste fase van het project-MER heeft een tweeledige doelstelling. Enerzijds is het de bedoeling om mogelijke milieueffecten in kaart te brengen en om vanuit deze milieueffectbeoordeling maatregelen te formuleren voor de verdere concretisering van het project. Daarnaast is het de bedoeling om tracéalternatieven onderling te beoordelen en te vergelijken zodat – mede op basis van milieueffecten – een gemotiveerde afweging kan gebeuren en het meest optimale tracé kan gevonden worden.

Voorliggend project-MER zal in de eerste fase, naast een algemene beoordeling t.a.v. de referentiesituatie(s), ook duidelijk de onderscheidende effecten tussen de tracéalternatieven in beeld brengen. Binnen de milieueffectenbeoordeling kan dan ook een onderscheid gemaakt worden tussen algemene effectgroepen en onderscheidende effectgroepen:

- Algemene effectgroepen zijn effectgroepen die in de eerste fase van het project-MER niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven en waarvan de bespreking zich zal beperken tot een algemene kwalitatieve (of indien nodig blijkt een semi-kwalitatieve of kwantitatieve) bespreking. De bespreking van deze effectgroepen zal zich dan ook voornamelijk toespitsen op het formuleren van maatregelen voor de verdere uitwerking van het project.
- Specifieke effectgroepen zijn effectgroepen die onderscheidend zijn in de eerste fase van het project-MER. De beoordeling van deze effectgroepen zal dan ook bijdragen tot een gemotiveerde afweging van de verschillende tracéalternatieven.

7.4 Opbouw per discipline

³ Het aspect 'lichthinder' zal geïntegreerd binnen de discipline biodiversiteit, landschap en mens-ruimte meegenomen worden.

⁴ De discipline klimaat zal gevormd worden door de klimaatreflex die bij elke discipline zal gebeuren samen te voegen in een afzonderlijke discipline.

De bespreking per milieudiscipline verloopt volgens een vaste indeling per discipline, met name:

- Afbakening studiegebied
- Beschrijving referentiesituatie
- Beschrijving en beoordeling milieueffecten
- Milderende maatregelen
- Synthese
- Leemten in de kennis
- Voorstellen voor postmonitoring en postevaluatie

7.4.1 Afbakening studiegebied

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het projectgebied en het studiegebied.

- Het projectgebied is het gebied waarbinnen het project gerealiseerd wordt (inclusief de ruimte waarbinnen de werken plaatsvinden).
- Het studiegebied is ruimer en omvat het volledige gebied tot waar de milieueffecten van het project zich (kunnen) voordoen. Het studiegebied is afhankelijk van de beschouwde discipline en wordt voor elke discipline afzonderlijk bepaald.

7.4.2 Beschrijving van de referentiesituatie

Ter volledigheid wordt in eerste instantie de huidige feitelijke situatie (2021) zoals die zich voordoet bij opmaak van voorliggend project-MER en periode van de verkeerstellingen beschreven. Deze situatie wordt als basis gehanteerd voor de beschrijving van de referentiesituatie.

De referentiesituatie in het MER betreft de bestaande feitelijke situatie (2021) uitgebreid met enkele geplande ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving, (zie §**Error! Reference source not found.**).

Als zichtjaar voor de referentiesituatie wordt het jaar 2025 beschouwd. Hierbij worden de gekende trends inzake verkeersevolutie mee in rekening gebracht. Voor de referentiesituatie gaan we uit van twee scenario's die zich in de praktijk in 2025 kunnen voordoen:

- Referentiesituatie 2025 excl. ombouw N42 wegvak E40-N46
- Referentiesituatie 2025 incl. ombouw N42 wegvak E40-N46⁵

Bij het milieuonderzoek wordt steeds de meest actuele huidige situatie in beschouwing genomen op basis van de bij opmaak van het project-MER beschikbare gegevens.

Voor de disciplines mobiliteit, geluid, lucht, mens-gezondheid, biodiversiteit (PAS) kunnen⁶ de effecten ten opzichte van beide referentiesituaties relevant zijn. Voor de disciplines bodem, water, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed, archeologie, mens-ruimte en klimaat zal één referentiesituatie 2025 beschouwd worden.

⁵ Hiervoor worden de gegevens uit het in opmaak zijnde project-MER N42 wegvak E40-N46 gehanteerd

⁶ Afhankelijk van het verschil in verkeersintensiteiten tussen beide situaties

7.4.3 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

De discipline specifieke methodologie wordt verderop voor elke milieudiscipline onder de respectievelijke hoofdstukken verder toegelicht. Belangrijk is dat de onderbouwing van de resultaten transparant is. Dit betekent dat de toetsingscriteria duidelijk gedefinieerd zijn en dat de evaluatie van de effecten gebaseerd is op een duidelijk omschreven waardering.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt systematisch (aan elk effect wordt een significantie-oordeel toegekend), onderbouwd (aan de hand van meer specifieke criteria per discipline/effectgroep) en op een uniforme wijze. Volgende terminologie en codering wordt gebruikt in de significantiebepaling:

- Aanzienlijk negatief (-3);
- Negatief (-2);
- Beperkt negatief (-1);
- Verwaarloosbaar of geen effect (0);
- Beperkt positief (+1);
- Positief (+2);
- Aanzienlijk positief (+3);

Per discipline worden de beoordelingscriteria aangegeven en wordt telkens zo goed mogelijk de significantie gemotiveerd. Naast de beoordeling van de geplande toestand in de exploitatiefase, worden in de eerste fase randvoorwaarden voor de aanlegfase afgebakend. In een tweede fase worden de effecten van de aanlegfase, indien de detailleringsgraad groter is en dit relevant is voor de discipline, beoordeeld en worden de resteffecten na het implementeren van milderende maatregelen beoordeeld.

Op basis van de projectbeschrijving en de werkhypothese worden de milieueffecten voor de relevante milieudisciplines in kaart gebracht. De milieueffectbeoordeling wordt bij elke discipline als volgt opgebouwd:

- **Algemene effectenbeoordeling:**
Wat zijn de milieueffecten bij de realisatie van het project, ongeacht de ligging van de weg?
- **Onderscheidende effectenbeoordeling tussen de twee tracéalternatieven: FASE 1:**
Wat zijn de onderscheidende effecten tussen de verschillende tracéalternatieven?
Indien blijkt uit de algemene effectenbeoordeling dat voor een bepaalde effectengroep er geen onderscheidende effecten te verwachten zijn, worden deze effectengroepen niet herhaald binnen dit onderzoek. De aanlegfase is nog niet relevant in dit stadium van het onderzoek waardoor deze dan ook niet, of slechts zeer beperkt aan bod zal komen.
- **Effectenbeoordeling van het voorkeursalternatief: FASE 2:**
Dit omvat het aanvullende onderzoek van de milieueffecten van het voorkeursalternatief. Hier wordt het verder uitgewerkte detailontwerp, inclusief project-geïntegreerde maatregelen verder beoordeeld. Ook de aanlegfase komt hier meer gedetailleerd aan bod.
- Wat zijn de onderscheidende effecten tussen de verschillende tracéalternatieven? Indien blijkt uit de algemene effectenbeoordeling dat voor een bepaalde effectengroep er geen onderscheidende effecten te verwachten zijn, worden deze effectengroepen niet herhaald binnen dit onderzoek.

7.4.4 Onderzoek naar mogelijke cumulatieve effecten

Naast de bespreking en beoordeling t.a.v. de referentiesituatie, komen ook de effecten t.a.v. relevante ontwikkelingsscenario's en de mogelijke cumulatieve effecten met geplande ontwikkelingen aan bod. Welke ontwikkelingen hiervoor in aanmerking komen binnen welke disciplines is reeds aangegeven in §**Error! Reference source not found.** Tenzij anders aangegeven binnen de specifieke methodiek van de disciplines, zal de bespreking t.a.v. geplande ontwikkelingen kwalitatief gebeuren.

7.4.5 Onderzoek naar mogelijke grensoverschrijdende effecten

Op basis van de projectkenmerken en de afstand tot de lands-en gewestgrenzen, worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht. Dit komt dan ook niet verder aan bod bij de effectbeoordeling.

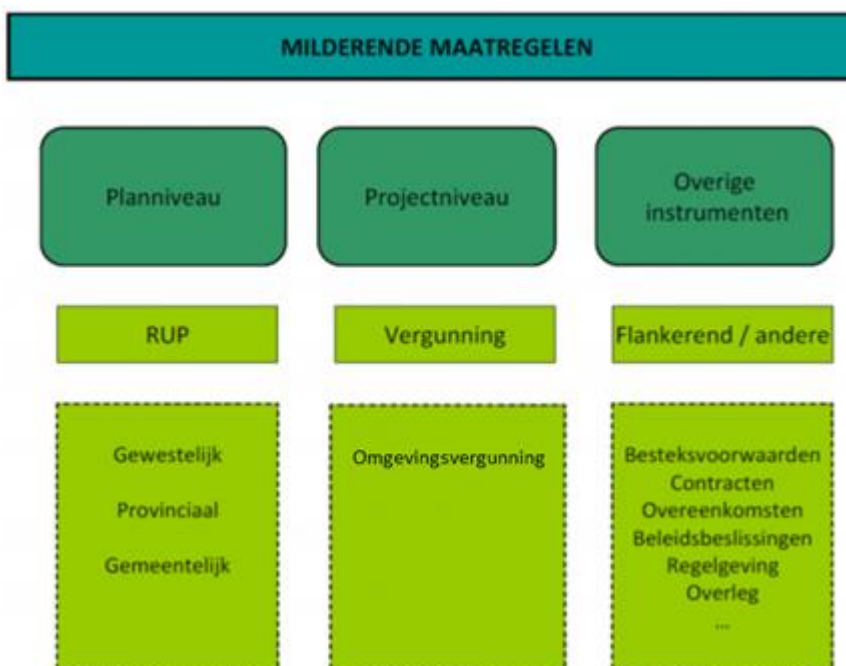
7.4.6 Milderende maatregelen

Dit luik omvat een opgave van alle relevante maatregelen ter voorkoming of ter vermindering van (aanzienlijk) negatieve effecten.

De milderende maatregelen die gedefinieerd worden in de eerste fase van het project-MER kunnen worden geïntegreerd in het concrete project voor de omgevingsvergunning als project-geïntegreerde maatregelen. Dit project wordt in een tweede fase beoordeeld op milieueffecten. Het MER geeft hier in de mate van het mogelijke aan welke elementen dienen vertaald te worden in de verdere uitwerking van het project en welke milderende maatregelen op een andere manier dienen te worden geconcretiseerd (vb. flankerende maatregelen).

Naast milderende maatregelen worden, waar relevant, ook aanbevelingen geformuleerd ter bevordering van positieve effecten en het minimaliseren van beperkt negatieve effecten.

Voor de formulering van milderende maatregelen zal onder meer gesteund worden op de methodiek zoals weergegeven in de 'Handleiding milderende maatregelen binnen het MER, met het oog op een verduidelijking en betere doorwerking ervan' (2012).



Figuur 7-1 onderscheiden types van maatregelen (in functie van het doorwerkingsniveau) - (Gebaseerd op de volgende bron: Handleiding milderende maatregelen binnen het MER, met het oog op een verduidelijking en betere doorwerking ervan (2012), Antea iof LNE, afd. MNE, dienst MER – mits aanpassing nav omgevingsvergunning.)

Algemeen kan onderstaande link gelegd worden tussen de effectbeoordeling en milderende maatregelen :

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend; als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden ¹¹⁴ .
Negatief (score -2)	Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

Figuur 7-2 Koppeling effectbeoordeling met milderende maatregelen (Bron : algemeen richtlijnenboek)

7.4.7 Synthese

In de eindsynthese per discipline worden als besluit van de milieueffectbeoordeling de effecten per effectgroep in tabelvorm samengevat evenals de significantie van de effecten en de mogelijke impact van milderende maatregelen.

7.4.8 Leemten in de kennis

Per discipline wordt aangegeven welke de leemten in de kennis zijn waarmee de deskundigen worden geconfronteerd. Deze leemten worden ingedeeld volgens:

- Leemten met betrekking tot het project (bijvoorbeeld onduidelijke of onvoldoende gegevens inzake de projectkenmerken).
- Leemten met betrekking tot de inventaris (bijvoorbeeld ontbrekende informatie inzake omgevingskenmerken).
- Leemten met betrekking tot de methode en het inzicht (bijvoorbeeld onvoldoende kennis in dosis-effectrelaties).

7.4.9 Voorstellen voor postmonitoring

Per discipline wordt nagegaan of er verdere opvolging van een milieueffect wenselijk is onder de vorm van monitoring of postevaluatie.

7.5 Integratie en eindsynthese

In een besluitend hoofdstuk 'integratie en eindsynthese' zullen alle bevindingen uit het MER op een discipline-overschrijdende manier samengebracht worden. Aan het einde van dit hoofdstuk worden de in het MER aangehaalde milderende maatregelen en aanbevelingen incl. het implementatieniveau, nogmaals opgelijst.