

RECHTTREKKING N42BIS SINT-LIEVENS-ESSE

PROJECT-MER – RAPPORTDEEL V : NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING



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
1 Inleiding	6
1.1 Situering van de niet-technische samenvatting	6
1.2 Intentie van het project	6
1.3 Het project en het m.e.r.-proces	6
1.4 Voorafgaand onderzoek en besluitvorming	7
2 Situering	9
2.1 Ruimtelijke situering	9
2.2 Beleidsmatige situering	10
2.2.1 Gewestplan	10
2.2.1 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem	11
2.2.2 BPA Zonevremde bedrijven	13
2.2.3 BPA Zonevremde bedrijven – deelplan Aerts	14
2.2.4 Herbevestigd agrarisch gebied	15
3 Het project	17
3.1 Doelstellingen	17
3.2 Alternatievenonderzoek	17
3.2.1 Nulalternatief	17
3.2.2 Locatiealternatieven	17
4 Geplande ontwikkelingen in de omgeving	18
4.1 Ombouw N42 tussen complex E40 en N46	18
4.2 Aanpassingen kruispunt N42*N46 en complex E40*N42	18
4.3 Acties AGNAS	18
4.4 Overige	19
5 Beschrijving van de referentiesituatie	21
5.1 Beschrijving huidige situatie - weginfrastructuur	21
5.2 Beschrijving van de referentiesituatie	21
5.2.1 Mobiliteit	21
5.2.2 Geluid	22
5.2.3 Lucht	23
5.2.4 Gezondheid	24
5.2.5 Bodem en grondwater	25
5.2.6 Oppervlaktewater	26
5.2.7 Biodiversiteit	26
5.2.8 Mens-ruimte	27
5.2.9 Landschap	27

6	Projectbeschrijving locatiealternatieven	29
6.1	Doortochttracé	29
6.2	Gewestplantracé	29
7	Geïntegreerde bespreking van de resultaten van het onderzoek naar locatiealternatieven	31
7.1	Effecten tijdens de aanlegfase	31
7.2	Effecten tijdens de exploitatiefase	31
7.3	Milderende maatregelen en aanbevelingen	35
8	Bespreking van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief	43
9	Geïntegreerde bespreking van de resultaten van het onderzoek van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief	45
9.1	Effecten tijdens de aanlegfase	45
9.2	Effecten tijdens de exploitatiefase	47
9.3	Milderende maatregelen en aanbevelingen	53

1 Inleiding

1.1 Situering van de niet-technische samenvatting

Dit rapport betreft de niet-technische samenvatting van het project-MER voor de N42bis te Zottegem en Herzele.

Een milieueffectrapport is een openbaar document waarin de milieueffecten van een project en de eventuele alternatieven voor dat project, worden onderzocht. Het milieueffectrapport beslist niet of een project doorgang vindt, het brengt wel de effecten in beeld en de noodzakelijke maatregelen wanneer dit het geval is.

De niet-technische samenvatting heeft als doel om aan publiek en belanghebbenden de relevante informatie uit het milieueffectrapport van het project of plan te communiceren en hiermee de publieke participatie in het proces te bevorderen. Voor de uitgebreide technische informatie moet u het eigenlijke milieueffectrapport raadplegen.

1.2 Intentie van het project

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft het voornemen om de N42 vanaf het kruispunt met de Langestraat (N454) tot de aansluiting van de N42c en de rechtgetrokken N42 richting Geraardsbergen te vernieuwen. In het project-MER worden twee alternatieven onderzocht: één ter hoogte van de huidige N42 (doortochttracé) en één ter hoogte van de reservatiestrook aangeduid op het gewestplan (gewestplantracé). Tot slot onderzoek het project-MER ook het geoptimaliseerde voorkeursalternatief.

1.3 Het project en het m.e.r.-proces

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. 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.

Het gedeelte van de N42 dat deel uitmaakt van voorliggend project-MER wordt beschouwd als een autoweg. Het project valt zodoende onder rubriek 9 van bijlage I

Bijlage I, rubriek 9:

Aanleg van autosnelwegen en autowegen met inbegrip van de hoofdwegen.

Voor de realisatie van het project zal een bemaling nodig zijn. 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.

Bijlage II, rubriek 10 0)

Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater:

- *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.

Bijlage III, rubriek 10 j)

Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II

1.4 Voorafgaand onderzoek en besluitvorming

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 rechttrekking 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 Wijnhuizen 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.

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. 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.

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

Op 23/12/2020 werd cassatieberoep door het Vlaams Gewest ingediend tegen de vernietiging van de bouwvergunning. Op 25/11/2021 volgde een uitspraak van de Raad van State waarbij

gesteld werd dat een toetsing aan twee criteria ontbreekt in het arrest van de Rvvb waardoor het arrest van 12 november 2020 wordt vernietigd.

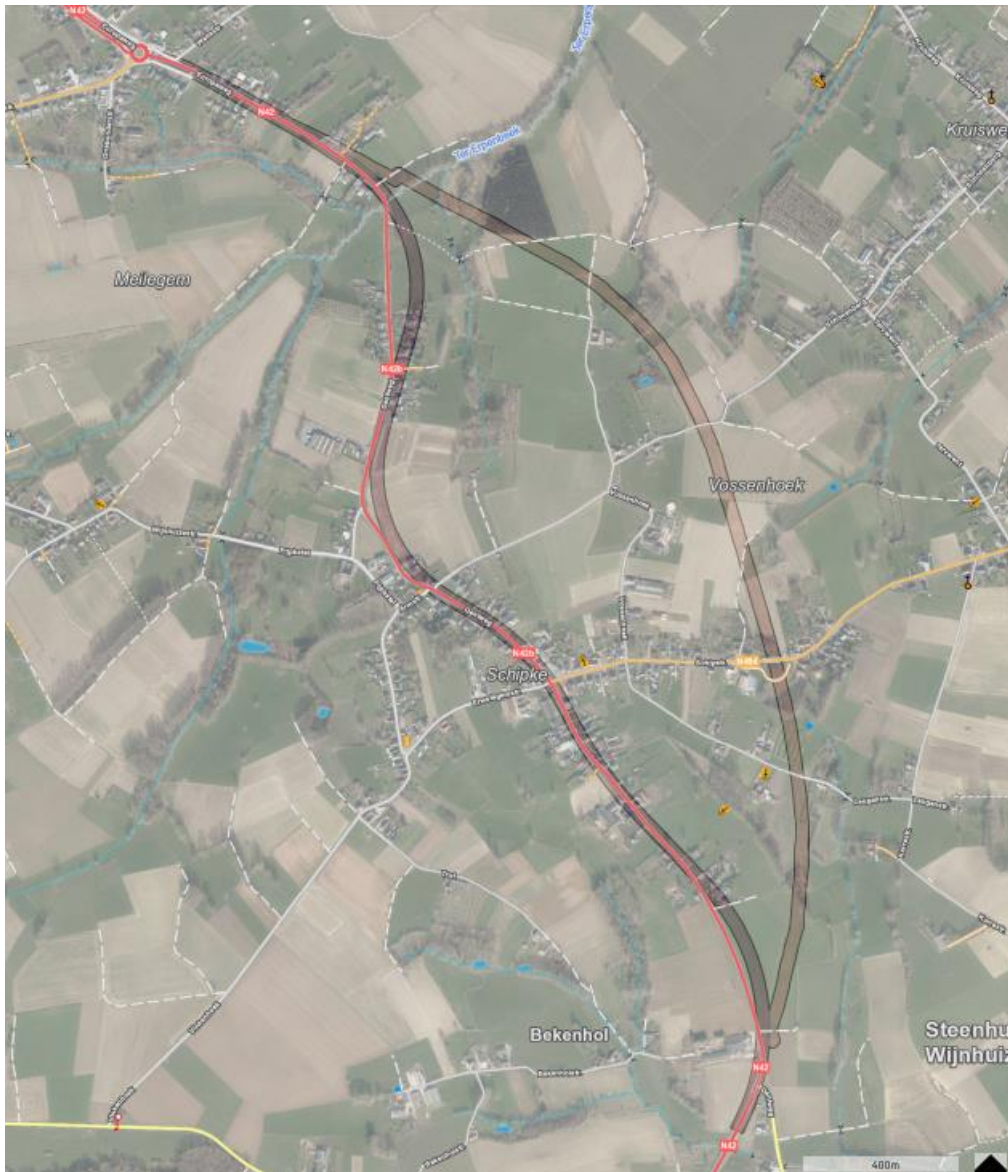
Op 12 september 2022 werd de vergunning door de Raad voor Vergunningenbetwisting opnieuw vernietigd. De raad oordeelt in haar beslissing opnieuw dat de interpretatie van de MER-regelgeving niet correct is gebeurd en dat voor het project te Sint-Lievens-Esse onterecht aangenomen werd dat het onder bijlage 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.

2 Situering

2.1 Ruimtelijke situering

De N42 is de gewestweg die Wetteren, Zottegem en Geraardsbergen met elkaar verbindt. 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:

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



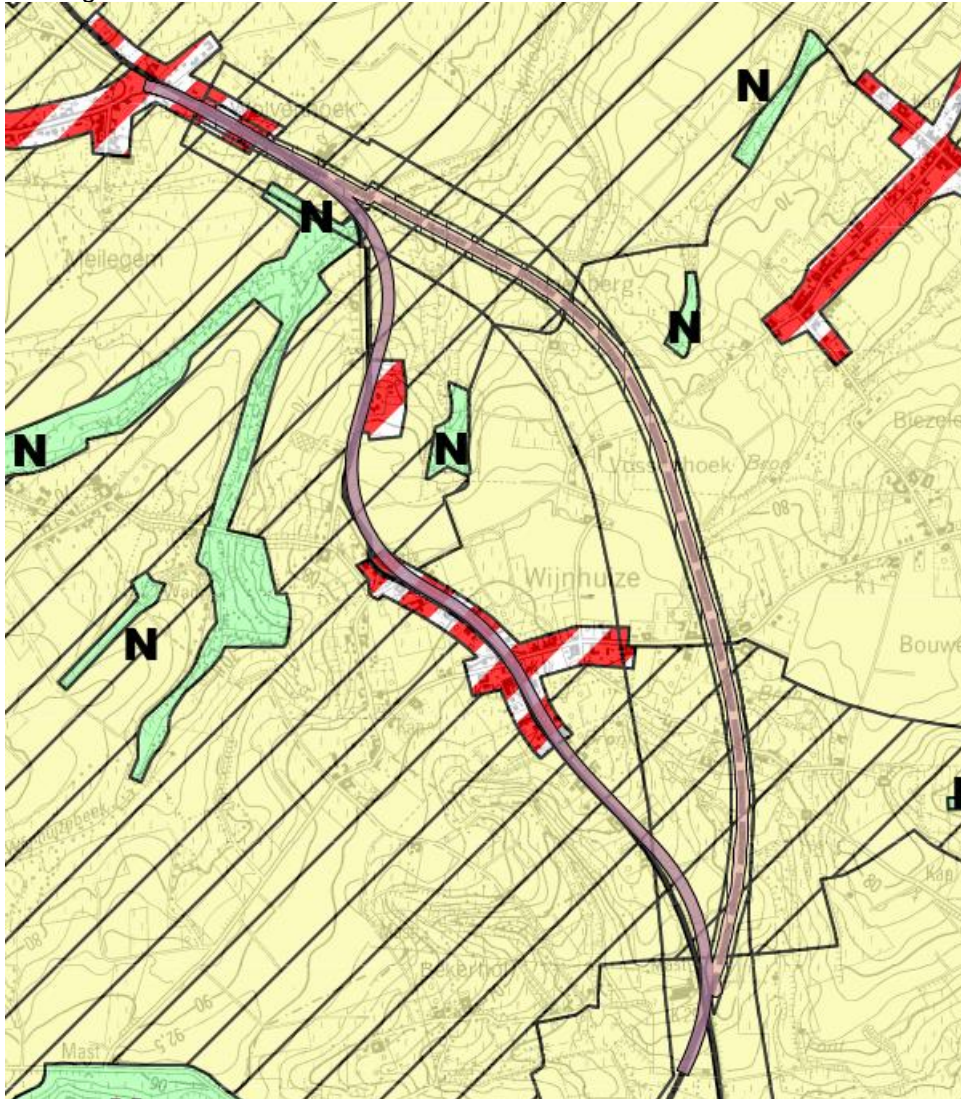
Figuur 2-1: Situering projectgebied

2.2 Beleidsmatige situering

2.2.1 Gewestplan

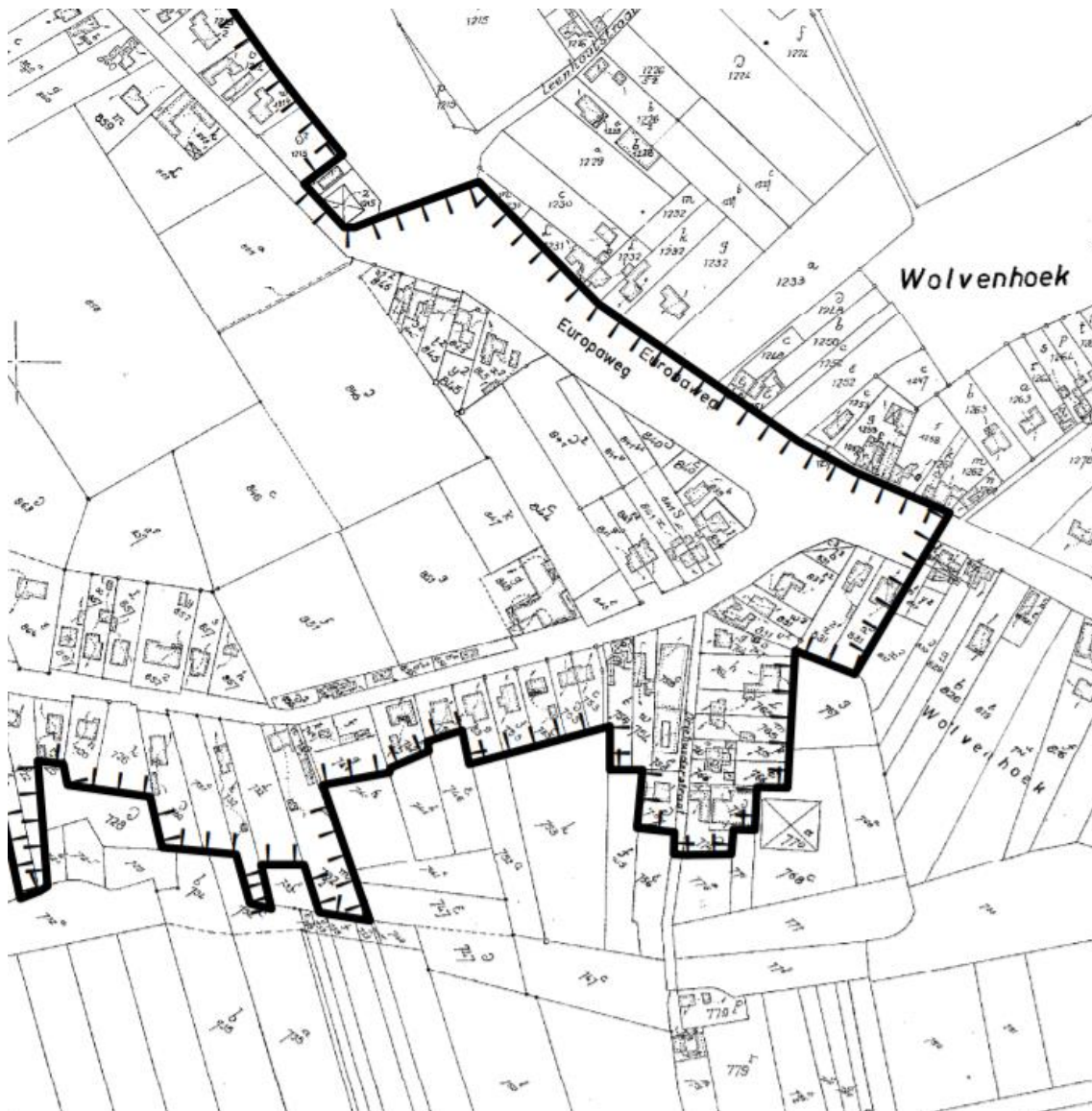
Het projectgebied is gelegen in het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (Kaart 6). De N42 en N42b tussen de rotonde ter hoogte van de Langestraat en de Gentstraat doorkruist voornamelijk landschappelijk waardevol agrarisch gebied en woongebied met landelijk karakter. Vanaf de Witte Brug tot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

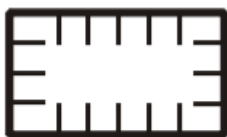


Figuur 2-2: Gewestplan

2.2.1 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem
17 november 2008



Figuur 2-3: 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.

2.2.2 BPA Zonevreemde bedrijven

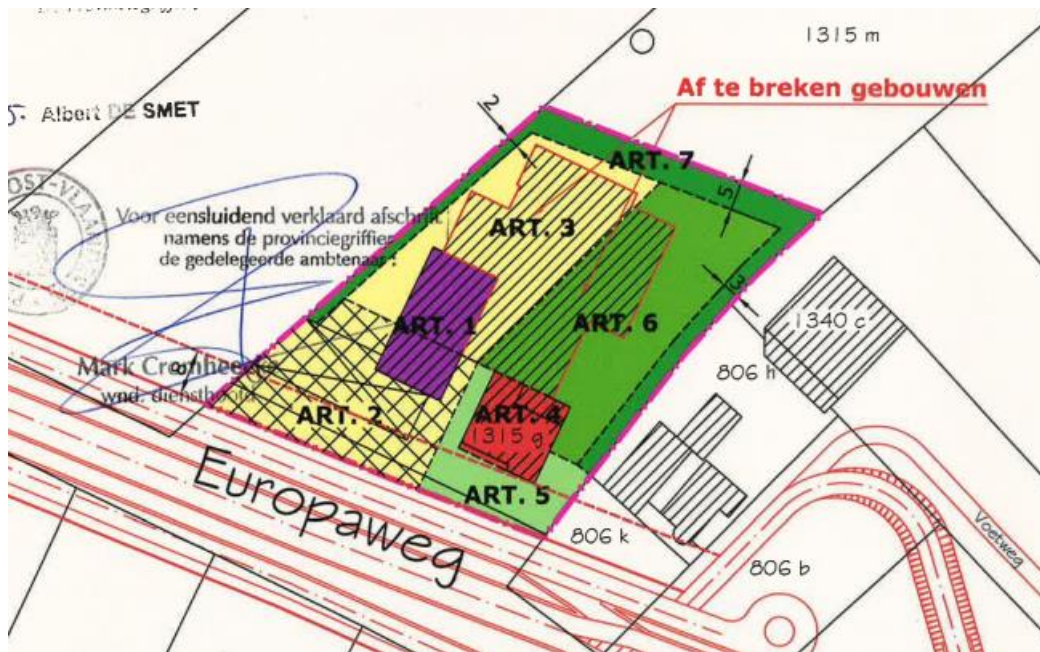
Deelgebied 1: De Temmerman, IDEK PVBA, Schrijnwerker

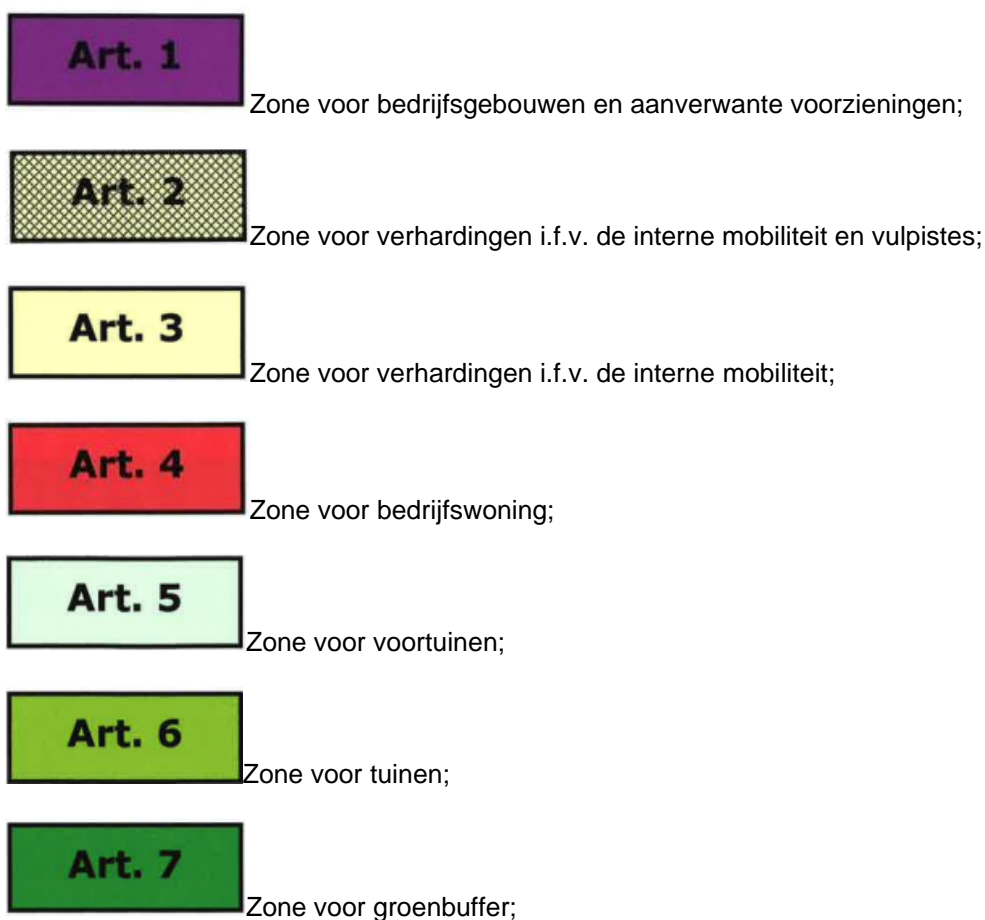




Figuur 2-4: Grafisch plan en voorschriften BPA Zonevreemde bedrijven

2.2.3 BPA Zonevreemde bedrijven – deelplan Aerts



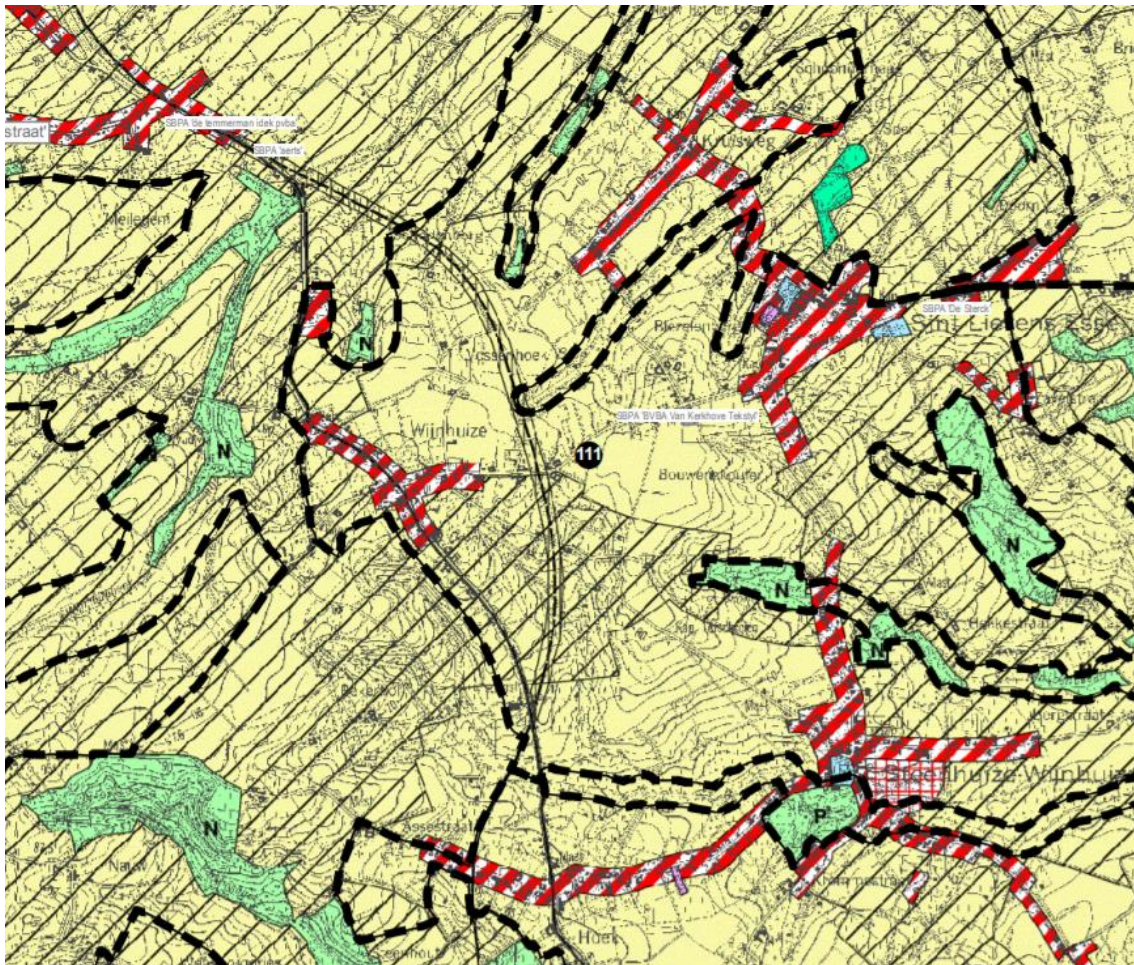


Figuur 2-5: Grafisch plan en artikels BPA Zonevreemde bedrijven – deelplan Aerts

2.2.4 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 2-6: Herbevestigde Agrarisch Gebieden

3 Het project

3.1 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.

3.2 Alternatievenonderzoek

3.2.1 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.

3.2.2 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.

4 Geplande ontwikkelingen in de omgeving

4.1 Ombouw N42 tussen complex E40 en 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.

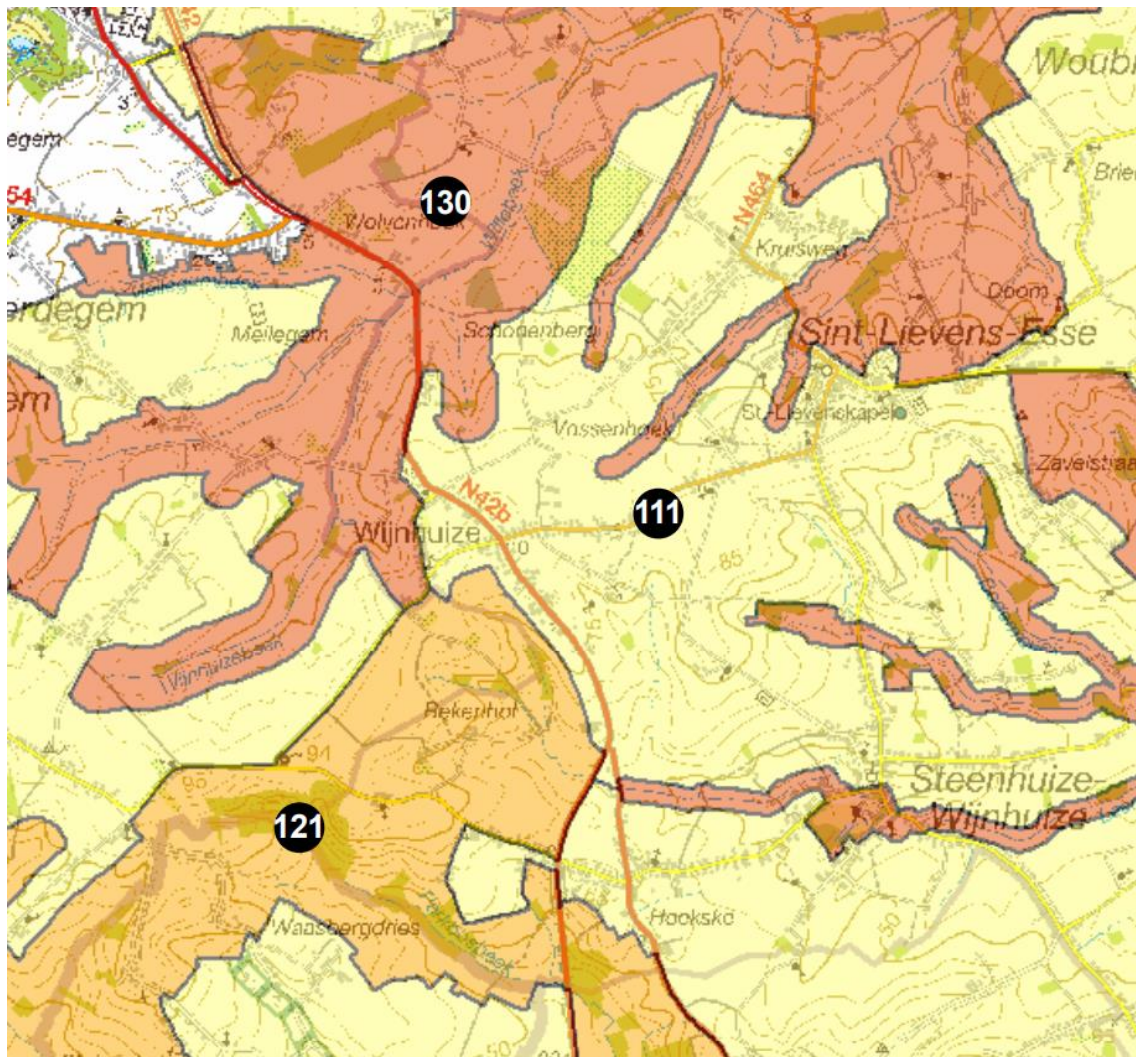
4.2 Aanpassingen kruispunt N42*N46 en complex E40*N42

Aanpassingen aan het complex E40*N42 en het kruispunt "De Vos" N42*N46 staan op langere termijn op het programma. Deze ontwikkelingen zijn echter nog niet concreet, waarvoor nog geen beleidsbeslissing werd genomen.

4.3 Acties AGNAS

Naast de herbevestiging van de agrarische gebieden 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
- (111) Landbouwgebied Sint-Lievens-Essen en Steenhuizen-Wijnhuizen: Bevestigen van de bestemming op het gewestplan
- (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.



Figuur 4-1: Aanduiding acties AGNAS

4.4 Overige

Volgende ontwikkelingen bevinden zich in de nabijheid van het projectgebied:

- Aanleg gescheiden riolering Langestraat, Zottegem (TMVW)
- KWZI Zottegem Wolvenhoek (Aquafin Project OP 2015)
- Aanleg gescheiden riolering Schipstraat N464 module 13
- Te saneren clusters langs het tracé van N42 (Aquafin)
- Wachtbekken op de Leenbroekbeek
- 2 wachtbekkens in het stroomgebied van de Molenbeek
- de industriezone langsheen de leenstraat
- In Geraardsbergen is het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de **afbakening van het kleinstedelijk gebied van Geraardsbergen** lopende. 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.

- De Unal-site is een geprivatiseerd bedrijventerrein gelegen ten zuiden van het stedelijk kerngebied, tussen de Dender en de Oudenberg. In de startnota voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Geraardsbergen worden verschillende scenario's voor de herontwikkeling van de unal-site voorgesteld.
- 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 Gentsesteenweg N42.

5 Beschrijving van de referentiesituatie

5.1 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.

5.2 Beschrijving van de referentiesituatie

5.2.1 Mobiliteit

De N42 staat in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) als primaire weg II gecategoriseerd. Primaire wegen hebben een verbindingsfunctie op Vlaams niveau én een verzamel functie op Vlaams niveau. De Schipstraat, welke aansluit op de bestaande N42, is geselecteerd als lokale ontsluitingsweg. Dit type weg heeft als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer van verschillend lokale wegen richting het hogerliggend wegennet.

De Schipstraat maakt deel uit van het bovenlokaal fietsrouten netwerk. De fietsinfrastructuur dient hier verbeterd te worden (momenteel is hier sprake van gemengd verkeer). De N42 ten noorden van de Schipstraat wordt aangeduid als lokale fietsroute. De as Schonenberg – Oudendries – Armstraat maakt deel uit van het recreatief fietsrouten netwerk. Deze fietsroute kruist de N42 ten noorden van de Schipstraat.

Buslijnen 49 en 36 kruisen het projectgebied. Deze lijnen halteren onder andere op de Schipstraat, ter hoogte van het kruispunt met de N42. Deze halte ligt op ongeveer 60m van het kruispunt en er wordt gehalteerd op de rijbaan. Ook op de N42 wordt gehalteerd op de rijbaan. Deze haltes liggen op ongeveer 200m van het kruispunt met de Schipstraat.

Uit fietstellingen blijkt dat de N42 vooral gebruikt wordt door functioneel fietsverkeer. De intensiteiten liggen echter relatief laag. Uit tellingen blijkt dat de intensiteiten in het weekend even hoog of lager zijn dan op weekdays. Dit kan ook geconcludeerd worden voor de Schipstraat, hier zijn de fietsintensiteiten ook hoger in het weekend. Op de N42 is het beeld heel anders, gedurende de weekday zijn het meeste fietsers geteld. De intensiteiten liggen ook veel hoger dan op het onderliggend wegennet.

In de situatie waarin de ombouw van de N42 tussen de N460 en de N9 is doorgevoerd, liggen de intensiteiten op de N42 hoger ten opzichte van referentie 1. Op de Schipstraat is er een lagere verkeersdruk in vergelijking met de eerste referentie.

Tijdens de ochtendspits zijn er in het algemeen geen zware doorstromingsproblemen. Enkel op de N42 richting rotonde met de Langestraat doen er zich vertragingen voor. Ook op de Schipstraat is het geregeld aanschuiven om tot de N42 te komen. Tijdens de avondspits verloopt het verkeer nog vlotter, er worden enkel vertragingen vastgesteld op de Schipstraat.

Om de verkeersintensiteiten te bepalen is er gebruik gemaakt van verkeerstellingen. In september 2021 werden er zowel kruispunttellingen op het kruispunt Gentweg x Schipstraat (ochtend- en avondspits) uitgevoerd als doorsnedetellingen (hele dag) op de Gentweg, Schipstraat en Europaweg. Op basis hiervan kunnen de verkeersstromen voor personenwagens (licht vervoer) en vrachtverkeer (zwaar vervoer) bepaald worden voor deze verschillende wegsegmenten. Alle intensiteiten worden uitgerekend per etmaal en opgehoogd naar het jaartal 2025. Voor de referentiesituatie met uitwerking van de N42 in het noorden worden de intensiteiten opgehoogd conform de nieuwe doorrekeningen van het macromodel (RVM GEN v4.2.2. versie RMP ARD).

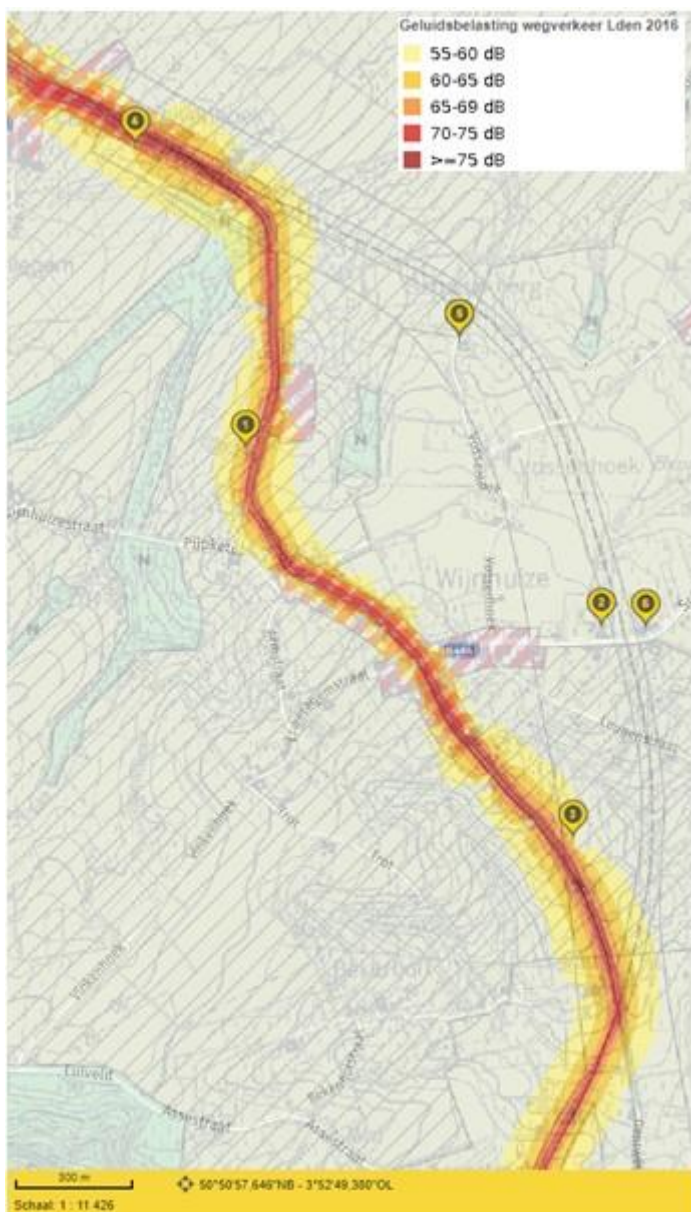
De Schipstraat kent een normaal druktebeeld voor een lokale weg. De N42 wordt als zeer druk gecategoriseerd, dit is uiteraard logisch aangezien dit een primaire weg is. Desalniettemin kan hier geconcludeerd worden dat de verkeersleefbaarheid erg laag is voor de aanliggende woningen.

5.2.2 Geluid

Hieronder worden de geluidsbelasting斯卡arten voor wegverkeer weergegeven voor de indicator L_{den} . De L_{night} -kaart is volledig gelijkaardig. Het referentiejaar van deze data is 2016.

Zoals men duidelijk kan waarnemen levert de N42 de belangrijkste bijdrage aan het geluidsklimaat in het studiegebied. In de strategische geluidsbelasting斯卡art enkel de geluidsimpact van de belangrijke wegen meegenomen waardoor deze dus niet gebiedsdekkend is. Andere wegen die worden weergegeven in de figuur hieronder kunnen ook een (weliswaar veel lokalere) geluidsimpact hebben.

Er werden ook geluidsmetingen uitgevoerd op 6 meetlocaties. Deze werden gebruikt om het geluidsmodel te ijken. We zien dat voor praktisch alle meetpunten (1 t/m 4) die dicht tegen het wegvak liggen en waar het omgevingsgeluid enkel door de gemodelleerde wegen bepaald wordt, de opgemeten niveaus goed overeenkomen met de berekende waarden (≤ 2 dB(A)).



Figuur 5-1: Uittreksel uit de geluidsbelastingskaart Lden wegverkeer t.h.v. het projectgebied (2016)

5.2.3 Lucht

De ruime regio tussen Oudenaarde, Zottegem en Ninove wordt gekenmerkt door een relatief goede luchtkwaliteit. Zo schommelt de NO₂ concentratie gemiddeld tussen 11 µg/m³ en 15 µg/m³ en loopt deze enkel hoger op ter hoogte van gewestwegen en autostrades. Ter hoogte van de N42bis varieert de NO₂ concentratie tussen 16 µg/m³ en 25 µg/m³. De milieukwaliteitsnorm van 40 µg/m³ wordt hiermee overal gerespecteerd. Ook de PM₁₀ concentraties tonen heel gunstige resultaten voor de regio. De milieukwaliteitsnorm van 40 µg/m³ wordt ruim gerespecteerd met concentraties tussen 16 µg/m³ en 20 µg/m³. De fijnste PM_{2,5} concentraties schommelen

gemiddeld tussen 11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook hier wordt dus ruim voldaan aan de milieukwaliteitsnorm van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Daar de verkeerscijfers hoger zijn voor referentiesituatie 2, vertaalt dit zich ook in hogere concentraties voor NO_2 . Dit vertaalt zich in lokale toenames in NO_2 concentratie. De maximum berekende waarde voor NO_2 bedraagt ca. 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties blijven weliswaar ruim onder 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, de milieukwaliteitsnorm voor NO_2 .

De concentraties NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ en EC zijn gunstig in de Schipstraat en Erwetegemstraat. De 80% grens van de milieukwaliteitsnorm wordt niet ingenomen. Voor NO_2 geldt er een milieukwaliteitsnorm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Met een maximale concentratie van 13,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt er ruim onder de helft gebleven. Gemiddeld genomen liggen de NO_2 concentraties in referentiesituatie 1 iets hoger in deze straten dan in referentiesituatie 2. Naast de jaargrenswaarde dient er een aftoetsing te gebeuren voor NO_2 aan het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze grenswaarde wordt nooit overschreden in beide referentiesituaties.

Ook voor PM_{10} wordt er getoetst aan een milieukwaliteitsnorm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties in de Schipstraat en de Erwetegemstraat met ca. 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ blijven hier ruim onder. Ter hoogte van de Schipstraat wordt de grenswaarde voor PM_{10} 8 keer overschreden, ter hoogte van de Erwetegemstraat 7 keer. Ook hier wordt er m.a.w. voldaan aan de grenswaarden. De milieukwaliteitsnorm van $\text{PM}_{2,5}$ bedraagt 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Net als bij de vorige pollutanten blijven de concentraties hier onder de helft van de norm. Voor EC gelden er tot slot geen milieukwaliteitsnormen. Zowel in de Schipstraat als de Erwetegemstraat bedraagt de EC-concentratie in beide situaties overall 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

5.2.4 Gezondheid

Vlakbij het projectgebied zijn slechts twee kwetsbare functies terug te vinden: een kinderdagverblijf en een resort. Andere kwetsbare functies bevinden zich buiten het projectgebied. In het totaal omvat het 5 kinderdagverblijven, 6 scholen, 9 sport- en speelterreinen/recreatie en 1 woonzorgcentrum.

Op basis van de luchtkwaliteitskaarten kan geconcludeerd worden dat voor NO_2 de GAW van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ grotendeels gerespecteerd blijft in het studiegebied. In het buitengebied situeren de concentraties zich tussen 11 en 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de N42 zelf wordt de GAW hier en daar overschreden tot 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De advieswaarde van de WHO van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt in het volledige studiegebied overschreden. Voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt de GAW van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, evenals de nieuwe WHO advieswaarde van 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in het studiegebied overschreden tot 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

De te verwachten luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer in de referentiesituatie werd binnen de discipline lucht eveneens in kaart gebracht op basis van modelberekeningen (IMPACT en CAR-Vlaanderen). De waarden uit de luchtkwaliteitskaarten en trends blijken ook uit de modelberekeningen.

Uit de geluidsbelastingkaarten kan afgeleid worden dat in het studiegebied de N42 als meest significante geluidsbron ervaren wordt. Zo worden op meer dan de helft van de onderzochte adreslocaties de advieswaarden van de WHO voor wegverkeersgeluid van 53 dB(A) Lden en 45 dB(A) Lnight overschreden. Er kan gesteld worden dat in de referentiesituatie er reeds hinder wordt ondervonden door wegverkeer bij de bewoners van bij de grotere transportassen (voornamelijk N42).

5.2.5 Bodem en grondwater

Het studiegebied situeert zich in de zandleem- en leemstreek, in het heuvelland dat wordt aangeduid met de naam 'Land van Zottegem'. Het land van Zottegem is een sterk golvend landschap met een regelmatige opeenvolging van zuidwest- noordoost gerichte ruggen, afgewisseld met beekvalleien en depressies. De beken in het gebied vormen een dicht hydrografisch net.

Het reliëf van het studiegebied wordt algemeen gekenmerkt door een centrale heuvelrug, met aangrenzend diep ingesneden beekvalleien en secundaire depressies. Het doortochtracé van de N42 dwarsst een rug en kent hierdoor een golvend verloop. De aansnijding van de heuvelrug gebeurt hoofdzakelijk op de heuvelflank (op de kam) en dit parallel aan valleitjes die in de rand van de heuvelrug zijn ingesneden. Het gewestplanracé kent een gelijkaardig verloop en dwarsst dezelfde heuvelrug enkel meer oostelijk, waar de heuvelrug iets minder hoog reikt dan het geval is op het huidige tracé van de N42b. De aansnijding gebeurt hier niet parallel aan de valleitjes die insnijden in de heuvelflank, maar eerder dwars door deze zones. Hierdoor is het verloop van het maaiveldpeil langsheen het tracé iets grilliger dan het geval is voor het doortochtracé.

Op basis van het bodemgebruik van beide tracés kan ervan uitgegaan worden dat de bodem langs het doortochtracé als gevolg van afstromend en opspattend wegwater en depositie van voertuigemissies is aangereikt met zware metalen, PAK's en minerale olie. Gezien het landbouwgebruik langs het gewestplanracé stelt zich dit probleem niet. Verhoogde concentraties zullen hier eerder gerelateerd zijn aan landbouwactiviteiten (verhoogde stikstof, fosfor, pesticiden, ...).

Het studiegebied overlapt niet met een beschermingszone van een grondwaterwinningsgebied afgebakend in het kader van de bescherming van de drinkwaterproductie.

Volgens de grondwaterkwetsbaarheidskaart is het grondwater in het studiegebied in het noorden en het zuiden matig kwetsbaar (Cb) doordat de bovenste zandige watervoerende laag afgeschermd wordt door een lemige deklaag. De dikte van de onverzadigde zone is hierbij niet bepalend.

Centraal is de grondwaterkwetsbaarheid weinig kwetsbaar (Dc).

De grondwaterstroming wordt in grote mate bepaald door de lokale topografie. Het studiegebied ligt deels op een heuvelrug met twee riviervalleien aan de noordwestelijke en zuidoostelijke zijde. Dit vertaalt zich in hoge absolute grondwaterstanden (ca. +85 mTAW) op de heuvelrug en lage standen in de riviervallei (ca. +65 mTAW). Deze gradiënt zorgt voor een algemene stroming in noordoostelijke richting op de heuveltop en op de heuvelflanken in de richting van de valleien. Relatief ten opzichte van het maaiveld, staat het grondwater dan weer dieper op de topografische hoogtes dan op de topografische laagtes (in de valleien).

Uit de achtergrondwaardenkaart voor arseen blijkt dat er regionaal verhoogde concentraties aan arseen worden vastgesteld in het grondwater, in de omgeving van het projectgebied. Er worden hier concentraties van 5,1 µg/l tot 10,0 µg/l vastgesteld (IC van arseen is 5 µg/l).

Dit project situeert zich niet in de nabijheid van een zone met gedefinieerde "no regret maatregelen" m.b.t. PFAS in grondwater.

5.2.6 Oppervlaktewater

Het studiegebied is gelegen in het Denderbekken en de deelbekkens Molenbeek Erpe-Mere in het noorden en in het zuiden de Ninoofse Meersen .

De waterloop Ter Erpenbeek (2^{de} categorie) wordt doorkruist door het gewestplantracé zowel als door het doortochtracé (thv de Witte brug). De waterloop stroomt in west-oostelijke richting. Een niet geklasseerde zijloop van de Ter Erpenbeek wordt door het gewestplantracé gedwarst.

De huidige afwatering van de N42 gebeurt via open langsgrachten, die enkel lokaal ingebuisd zijn (bv. ter hoogte van de kruising met wegenis of om de toegang tot percelen mogelijk te maken).

De langsgrachten langs de N42 ten noorden van de Schipstraat wateren af naar de Ter Erpenbeek ter hoogte van de kruising met de bestaande N42. De langsgrachten ten zuiden van de Schipstraat wateren af naar de Molenbeek.

De Ter Erpenbeek is ter hoogte van de kruising met het doortochtracé en het gewestplan tracé een waterloop van 2^{de} categorie.

Langs het doortochtracé noch langs het gewestplantracé komt effectief overstromingsgevoelig gebied voor. De waterlopen en de alluviale gronden errond die het gebied afwateren zijn mogelijks overstromingsgevoelig volgens de watertoetskaart (2017). Op de fluviale oververstromingskaart wordt de omgeving van beide tracés eveneens niet als overstromingsgebied aangeduid. Verder stroomafwaarts richting Herzele wordt de Ter Erpenbeek wel als overstromingsgebied aangeduid. Op de pluviale overstromingsgevaarkaart¹ voor het toekomstig klimaat zijn in het studiegebied verschillende zones aangeduid met een grote kans op (pluviale) overstromingen. Het doortochtracé doorsnijdt deze zones.

Uit de PIO metingen blijkt de fysico-chemische waterkwaliteit in het studiegebied varieert van matig verontreinigd tot niet verontreinigd. De biologische waterkwaliteit is op basis van de laatste metingen matig tot goed en in de zijloop Plankebeek zeer goed.

5.2.7 Biodiversiteit

Het studiegebied kent reeds een aanzienlijke graad van ecologische versnippering daar het zich bevindt in een matrix van infrastructuur, verspreide woonkernen en lintbebouwing, en intensieve landbouw. Binnen dit studiegebied is de natuurlijke structuur in zekere mate gekoppeld aan een aantal beken die ontspringen in een zuidwest-noordoost georiënteerde heuvelrug. Het betreft in het bijzonder de Ter Erpenbeek, Plankebeek, Meilegembeek, De Burg, Mussenbeek, Molenbeek en enkele niet gecategoriseerde waterlopen. Enkele van deze zones zijn beschermd als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of als Speciale Beschermingszone (Habitatrichtlijngebied). Deze liggen allemaal buiten projectgebied.

Door de vrij grote diversiteit aan habitats (bossen, parken, tuinen, kleinschalig landbouwlandschap én open akkers), is het studiegebied vrij biodivers. Het studiegebied is voornamelijk van belang voor een aantal algemeen voorkomende vogel- en zoogdiersoorten – en in mindere mate ook een aantal amfibieën – kenmerkend voor cultuurlandschappen enerzijds en bos- en parkgebied anderzijds. De beekbegeleidende vegetaties in de verschillende valleigebieden vormen een belangrijk foerageergebied voor diverse diersoorten.

¹ <https://www.waterinfo.be/overstromingsrichtlijn>

De reservatiestrook langs waarheen het gewestplantracé zou worden voorzien doorkruist grote zones biologisch minder waardevol gebied. Het betreft op deze plaatsen in hoofdzaak akker. Tussenin deze minder waardevolle zones komt het gewestplantracé vnl. voorbij enkele waardevolle graslanden, waarlangs of waarbinnen kleine landschapselementen als bomenrijen en houtkanten aanwezig zijn. Lokaal snijdt dit tracé houtige opslag, naaldbos en populierenbos op vochtige bodem met ondergroei van kruiden of ruigtevegetatie aan. Habitatwaardige vegetaties zijn weinig algemeen nabij het gewestplantracé en worden enkel teruggevonden redelijk zuidelijk. De types vegetatie in de directe omgeving van het doortochttracé komen sterk overeen met deze langsheen het gewestplantracé.

5.2.8 Mens-ruimte

De ruime regio Vlaamse Ardennen wordt gekenmerkt door verspreide bebouwing waardoor inwoners worden aangewezen op het gebruik van de auto als hoofdvervoersmiddel. Hier vormt de N42 een belangrijke ontsluiting voor het Zuiden van Oost-Vlaanderen zoals voor Geraardsbergen, Brakel, Lierde, Herzele, Sint-Lievens-Houtem, Oosterzele, etc. In het noorden is er de aansluiting naar de E40 om richting Gent of Brussel te rijden en de aansluiting met de N46 een belangrijke ontsluiting tussen Aalst en Oudenaarde. In het zuiden connecteert de N42 met de E429, de autosnelweg tussen Doornik en Brussel, en de N8 een verbindingsweg tussen Oudenaarde en Brussel.

Planmatig ligt het projectgebied hoofdzakelijk binnen agrarisch gebied en agrarisch landschappelijk waardevol gebied. Grenzend aan het huidige tracé situeert zich lintvormig woongebied met landelijk karakter. In het noorden van het projectgebied bij de Witte Brug loopt de reservatiestrook van het gewestplantracé door een klein deel natuurgebied grenzend aan de ter Erpenbeek.

Het projectgebied wordt gekenmerkt door verspreide bewoning en lintbebouwing. Vlakbij het projectgebied zijn slechts twee kwetsbare functies terug te vinden: een kinderdagverblijf en een resort.

Het projectgebied maakt deel uit van een uitgestrekt landbouwgebied dat wordt doorsneden door verschillende beekvalleien. In het studiegebied zijn enkele gemengde landbouwbedrijven en rundveebedrijven gevestigd. De bodems bij beide tracés zijn zeer geschikt voor akkerbouw, behalve in de beekvalleien.

Volgens het gewestplan zijn er binnen het projectgebied geen zones voor bedrijvigheid gelegen. Naast zonevreemde bedrijvigheid zoals vastgelegd in de BPA's verkeren er ook nog enkele bedrijven zonder een duidelijke link naar de agrarische sector in het (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, zoals een tankenbouwer, een verdeler van sanitair en een kraanverhuurder. De meeste handelsvoorzieningen te Wijnhuize zijn verweven met het woonweefsel en bevinden zich in woongebied met landelijk karakter, het betreft lokale handel zoals een bakker, kledingwinkel, tuinmachines, tankstation etc. Toch zijn er binnen het projectgebied in woongebied met landelijk karakter enkele alleenstaande handelscomplexen terug te vinden.

Naast functionele fietsroutes zijn er ook recreatieve fiets- en wandelroutes aanwezig binnen de ruime omgeving van het projectgebied.

5.2.9 Landschap

Op de kaarten van De Ferraris (1777) is de landschappelijke structuur duidelijk herkenbaar: open landbouwgebied (eerder op de hoger gelegen heuvels) afgewisseld met beekvalleien. De open

kouterlandschappen zijn gelegen tussen de gehuchten Wijnhuize en Sint-Lievens-Esse. In de twintigste eeuw verandert het landschap duidelijk. Ondanks deze verandering van het landschap valt op dat, voornamelijk ten oosten van Wijnhuize, de eerder landschappelijk gesloten beekvalleien, met weilanden en de eerder landschappelijk open kouters, met akkerland en de aanwezigheid van (grote) vierkantshoeves, vrij goed bewaard en leesbaar is gebleven.

Op macroschaal kan het projectgebied gesitueerd worden in de fysisch-landschappelijke eenheid van het interfluvium van Schelde en Dender. Het studiegebied is gelegen in het traditionele landschap 'Land van Zottegem'. Dit wordt gekenmerkt door een sterk verstedelijkt gebied langs de overgang tussen zandleem- en leemstreek. Het landschap wordt er gestructureerd door de golvende topografie en verstedelijkt weefsel. Het beperkt aantal vergezichten zijn topografisch bepaald en deze worden begrensd door reliëf, bebouwing en vegetatie. De onregelmatige openruimten zijn sterk versnipperd en sterk verschillend van omvang. De bebouwing is er dikwijls ruimtebegrenzend, waardoor een complexe verweving kan ontstaan van open ruimten en bebouwing. Kleine landschapselementen zijn geïsoleerd aanwezig en weinig herkenbaar. Voor toekomstige ontwikkelingen is het wenselijk de resterende openruimte te vrijwaren door het weren en bufferen van infrastructuur, landschappelijke structuur te accentueren door het benadrukken van perceptieve kwaliteiten van het reliëf en de valleien en het optimaliseren van de mobiliteit.

De N42 – Gentstraat doorsnijdt het landschap van noord naar zuid. Ter hoogte van Wijnhuize zorgt de N42 in combinatie met de bebouwing voor een versnipperend effect op het open kouterlandschap. Het traditionele open kouter landschap wordt versnipperd door lintbebouwing (onder meer ter hoogte van de huidige N42), inplanting van (agro-industriële) bedrijven en populieraanplanten.

Er bevinden zich geen bedrijvzones binnen het projectgebied. Volgende structurerende elementen komen afwisselend langsheen beide locatiealternatieven voor.

- Nederzettingsstructuur: Het projectgebied wordt gekenmerkt door lintbebouwing, vrijstaande bebouwing en het gehucht Wijnhuize.
- Landbouwstructuur: De landbouwfunctie is aanwezig in het volledige projectgebied.
- Groenstructuur: Ter hoogte van de Plankebeek en de Ter Erpebeek (ten zuiden van de Witte Brug) zijn de beekvalleien gecategoriseerd als VEN-gebied. Er zijn verschillende landbouwpercelen aangeduid op de BWK waarbij een bepaalde natuurwaarde wordt toegekend aan het perceel. Echter zijn het voornamelijk de perceelsranden die een grotere ecologische waarde hebben.

Ter hoogte van Wijnhuize (langsheen de N42b) zijn enkele vastgestelde bouwkundige erfgoedobjecten gelegen. Het gewestplantracé doorsnijdt geen bijkomend erfgoed.

Op basis van de bureaustudie kon geconcludeerd worden dat in ter hoogte van het gewestplantracé een hoge archeologische verwachting gold. Algemeen kon worden gesteld dat de beekvalleien een hoge verwachting hadden op archeologische resten uit de steentijd en dat de hoger gelegen rug een hoge verwachting had voor archeologische resten uit de metaaltijden, Romeinse periode en vroege middeleeuwen. Rondom de Gentweg, Schipstraat en Leugenstraat gold een hoge verwachting voor archeologische resten uit de middeleeuwen en recentere periodes.

6 Projectbeschrijving locatiealternatieven

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). Bij een verdere concretisering van het ontwerp van de weg is verfijnd ontwerp onderzoek uitgevoerd waarbij de resultaten uit het alternatievenonderzoek van het project-MER eveneens worden geïntegreerd.

6.1 Doortochttracé

Het doortochttracé is gelegen ter hoogte van de huidige N42. 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 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 langsrachten 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.

6.2 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

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.

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.

7 Geïntegreerde bespreking van de resultaten van het onderzoek naar locatiealternatieven

7.1 Effecten tijdens de aanlegfase

De aanlegfase is in deze fase van het onderzoek nog niet relevant voor de meeste disciplines. Binnen de verschillende disciplines werden elementen aangereikt voor de twee locatiealternatieven waarmee rekening dient gehouden te worden tijdens de aanlegfase. Een gedetailleerde bespreking van de aanlegfase zal voor het voorkeursalternatief worden uitgewerkt als er meer details bekend zijn over de aanlegfase.

7.2 Effecten tijdens de exploitatiefase

Het noordelijk traject gelegen tussen de rotonde (Langeweg) en de 'Witte Brug' meer specifiek tot net voor tankstation Avia is voor beide tracés identiek, zoals ook het zuidelijke deel van het tracé vanaf het bedrijf Ascolo tot de aansluiting met de N42c.

In het doortochtracé wordt er geen nieuwe weg gecreëerd, maar een verbreding van de bestaande weg inclusief parallelwegen. Hierdoor wordt een beperkt negatief effect verwacht op de ruimtelijke structuur, samenhang en wisselwerking met de ruimtelijke context vanwege een grotere barrièrewerking en bijkomende omrijfactoren. Door de toegenomen afstand tussen de woningen en de N42, wordt de ruimtebeleving beperkt positief beoordeeld. De belangrijkste effecten bij het doortochtracé op vlak van discipline Mens-Ruimtelijke aspecten doen zich voor ten gevolge van de bijkomende ruimte-inname. Door de verbreding en toepassing van de correcte bochtstralen wordt bij het doortochtracé voornamelijk de woon- en landbouwfuncties geïmpacteerd. Naast onteigeningen zullen voor het doortochtracé ook verschillende woon- en bedrijfsgebouwen moeten gesloopt worden. Om deze negatieve effecten te milderen worden verschillende milderende maatregelen opgelegd. Deze hebben betrekking op het vrijwaren van de gebouwen en het bruikbaar houden van de landbouwpercelen. Door de verbreding en het afsluiten van kruisende wegen wijzigt de functionele barrièrewerking en bereikbaarheid langsheen het tracé.

Bij het gewestplantracé wordt een openlandbouwgebied en enkele bestaande oost-west verbindingen doorkruist dit heeft een negatief effect op de ruimtelijke structuur, samenhang en wisselwerking met de ruimtelijke context. Op perceelniveau wordt geen bijkomende versnippering verwacht daar alreeds een reservatiestrook juridisch is verankerd in het gewestplan. Hier vormt de bereikbaarheid van de landbouwpercelen een belangrijk aandachtspunt. Door het aanleggen van parallelle ventwegen blijft de bereikbaarheid gegarandeerd mits een omrijfactor. Er wordt aanbevolen om de recreatieve oost-west verbinding voor langzaam verkeer te garanderen. De ruimte-inname ten gevolge van het gewestplantracé is voornamelijk ten nadele van de functie landbouw. De percelen werden alreeds onteigend waardoor het bijkomende effect kleiner is. Daarnaast worden ook twee woningen ten noorden van de Witte Brug aangesneden en worden de bezinepompen van het tankstation Avia geraakt. Om de ruimte-inname tot het noodzakelijke minimum te beperken wordt voorgesteld alleen ventwegen aan te leggen waar noodzakelijk. Er wordt ook voorgesteld de site van het tankstation Avia en de woningen ten noorden van de Witte Brug zo veel mogelijk te vrijwaren. Het gewestplantracé heeft een tweedelige impact op de ruimtebeleving. Langsheen het gewestplantracé daalt de ruimtebeleving (-2), maar in het gehucht Wijnhuize zal de ruimtebeleving toenemen (+1).

Bij het doortochtracé wordt de bestaande doortocht door Wijnhuize geoptimaliseerd, er worden fietspaden/ventwegen voorzien en het kruispunt met de Schipstraat wordt vormgegeven als lichtengeregeld kruispunt. Deze maatregelen hebben geen belangrijke impact op de omvang van de verkeersstromen. De verkeersleefbaarheid zal dus niet wijzigen. De ventwegen (gemengd verkeer) en het lichtengeregeld kruispunt zorgt voor een beperkte verhoging van de verkeersveiligheid en kwaliteit van het netwerk voor fietsers en voetgangers. De verkeersveiligheid kan nog extra verhoogd worden door de lichtenregeling op kruispunt N42 x Schipstraat conflictvrij te maken (milderende maatregel). De doorstroming van gemotoriseerd verkeer zal niet in belangrijke mate wijzigen: de hogere ontwerpsnelheid en de beperkte uitwisselingen met ventwegen/erfontsluitingen zorgen voor vlotter verkeer, de lichtenregeling zal doorgaand verkeer op de N42 dan weer iets vertragen. Het systeem van ventwegen langs de doortocht zorgt ervoor dat lokaal verkeer en fietsers moeten omrijden (minder uitwisselingsmogelijkheden met de N42). Voor fietsers zal dit een beperkt negatieve impact hebben op de bereikbaarheid.

Het gewestplantracé heeft een relatief grote impact op de verkeersstromen. De intensiteiten zullen sterk dalen op de Schipstraat en bestaande doortocht langs de N42. Dit heeft een sterk positief effect op de verkeersleefbaarheid. Ook de doorstroming van het doorgaand verkeer zal sterk verbeteren. De ontwerpsnelheid op het gewestplantracé ligt hoger en het op -en afrittencomplex heeft veel restcapaciteit. De bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer zal afnemen. Het gewestplantracé zorgt voor een extra barrière. Lokaal verkeer zal in sommige gevallen (beperkt) moeten omrijden. Ook voor fietsers vormt het gewestplantracé een extra barrière. Omdat traag verkeer gevoelig is voor omrijden wordt de impact ingeschat op negatief. Als milderende maatregel wordt voorgesteld een ongelijkgrondse kruising voor fietsers te voorzien met de omleidingsweg.

Voorts wordt aanbevolen de fietsverbindingen kwalitatief in te richten, dit is mogelijk aangezien de intensiteiten op deze verbindingen sterk zullen dalen. De verlaagde intensiteiten zullen in het algemeen een positief effect hebben op de kwaliteit van het netwerk voor fietsers en voetgangers. Ten slotte heeft het gewestplantracé een sterk positieve impact op de verkeersveiligheid: Het fietsverkeer wordt niet meer geconfronteerd met hoge intensiteiten. Kruisingen met het gewestplantracé worden ongelijkgronds uitgevoerd.

De geluidsimpact die gerelateerd is aan de ontwikkeling van het doortocht/gewestplantracé werd onderzocht. Afhankelijk van de locatie worden voor sommige receptorpunten negatieve tot aanzienlijk negatieve effecten waargenomen. De voornaamste effecten worden waargenomen voor volgende zones:

- Doortochtracé:
 - Woningen ten oosten van de N42 tussen de Witte Brug en de Schipstraat
 - Woningen ten oosten van de N42 tussen de Schipstraat en de Gentweg
- Gewestplantracé:
 - Woningen ten westen van het gewestplantracé tussen de N42 en de Schipstraat
 - Woningen ten oosten en ten westen van het gewestplantracé tussen de Schipstraat en de Gentweg
 - Woningen in de Schipstraat

Voor een overzicht van de scores van de twee locatiealternatieven wordt verwezen naar bijlagen 11, 12 en 13. Dit aangezien de scores verschillend zijn per receptorpunt. Algemeen kan gesteld worden dat, mits het voorzien van de nodige milderende maatregelen, de effecten

voldoend kunnen gemilderd worden om voor beide tracéalternatieven overal verwaarloosbare effecten te kunnen waarnemen.

Op basis van berekeningen met IMPACT en CAR Vlaanderen 3.0 volgt dat de milieukwaliteitsnormen van de verschillende parameters (NO₂: 40 µg/m³, PM₁₀: 40 µg/m³, PM_{2,5}: 20 µg/m³) in geen enkel van de scenario's (referentiesituatie, doortochttracé, gewestplantracé met of zonder ombouw N42 in het noorden) overschreden worden. Tevens blijven de NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties ruim onder 80% van de MKN. Dit betekent dat er geen correctie of verstrenging in het beoordelingskader moet toegepast worden. NO₂ vormt de belangrijkste indicator voor wegverkeer.

Naast de hierboven genoemde verontreinigende stoffen werden de emissies ook berekend voor elementaire koolstof (EC). Elementaire koolstof wordt aanzien als één van de belangrijkste parameters t.a.v. de gezondheid van de mens.

Voorliggend project realiseert negatieve effecten op vlak van luchtemissies (NO₂) daar waar de nieuwe omleidingsweg zal komen in het geval van het gewestplantracé of daar waar de nieuwe bochten worden aangelegd in het geval van het doortochttracé.

Door de onteigeningen die noodzakelijk zijn in het doortochttracé zijn de effecten voor luchtkwaliteit beperkt negatief. Ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen worden in het gewestplantracé negatieve effecten berekend. Dit betreffen woningen in de Schipstraat en de Leugenstraat. In functie hiervan is onderzoek naar milderende maatregelen uitgevoerd.

Plaatsen van schermen kan tot een positief effect leiden. Het IMPACT-traffic model kan deze positieve impact evenwel niet berekenen (leemte in de kennis). Ook de afstand tot waar dit positief effect zich uitstrekt kan niet geduid worden. Hiertoe zijn in feite specifieke impactmodellen noodzakelijk die wel over de vereiste rekenmodules beschikken om deze effecten kwantitatief te kunnen beoordelen.

Langsheen de huidige N42 zullen de concentraties sterk dalen waardoor een positief effect bekomen wordt.

Voor NO₂ worden geen negatieve effecten ondervonden voor het doortochttracé. Voor ca. 97% van de bestudeerde potentiële blootgestelden vindt een (beperkt tot aanzienlijk) positief effect plaats, met ca. 1,5% een aanzienlijk positief effect, 6,5% een positief effect en ca. 80% een beperkt positief effect. Voor PM_{2.5} ondervindt ca. 15-17% van de bestudeerde potentiële blootgestelden in het studiegebied een beperkt negatief effect door een verwaarloosbare bijdrage, maar een overschrijding van de GAW.

Op vlak van fysische stressoren in het doortochttracé is er een afname merkbaar in hinderbelasting in het studiegebied ter hoogte van bewoning en afname in overschrijdingen van de GAW in het scenario zonder ombouw N42 in het noorden (E40 – N46) als primaire weg, maar toename in overschrijdingen in het geval met ombouw. Dit is vooral voor de GAW voor Lnight van toepassing. Echter ondervinden de meeste bestudeerde adrespunten een geluidsafname of verwaarloosbare geluidsbijdrage.

Voor NO₂ ondervindt 4% van de bestudeerde potentiële blootgestelden in het studiegebied een beperkt negatief effect voor het gewestplantracé. Voor ca. 71% van de bestudeerde potentiële

blootgesteld en vindt een (beperkt tot aanzienlijk) positief effect plaats, met ca. 26% een aanzienlijk positief effect, 12% een positief effect en 32% een beperkt positief effect. Voor PM2.5 ondervindt ca. 12-14% van de bestudeerde potentiële blootgesteld en vindt een beperkt negatief effect door een verwaarloosbare bijdrage, maar een overschrijding van de GAW. Voor 1 adrespunt overschrijdt de bijdrage 1% van GAW, terwijl de GAW blijft gerespecteerd, wat ook een beperkt negatief effect betekent. Voor 1% wordt een beperkt positief effect vastgesteld. Ca. 85% ondervindt een verwaarloosbaar effect op vlak van PM2.5.

Op vlak van fysieke stressoren voor het gewestplantracé is er een afname merkbaar in hinderbelasting in het studiegebied ter hoogte van bewoning en afname in overschrijdingen van de GAW in het scenario zonder ombouw N42 in het noorden (E40 – N46) als primaire weg, maar toename in overschrijdingen in het geval met ombouw. Dit is vooral voor de GAW voor Lnight van toepassing. Het aantal overschrijdingen van de GAW voor Lden ondervindt in beide scenario's een toename. Echter ondervinden de meerderheid van de bestudeerde adrespunten een geluidsafname of verwaarloosbare geluidsbijdrage.

Beide tracés zullen grondverzet met zich meebrengen. In het geval van het Doortochttracé voornamelijk voor de aanleg van langsgrachten. Voor het Gewestplantracé zal het grondverzet groter zijn. Naast de uitgraving van langsgrachten zijn er uitgravingen nodig voor de onderdoorgang Schipstraat, en ook ophogingen om grilliger reliëf te ondervangen.

Wat profielontwikkeling betreft is langs het doortochttracé het bodemprofiel reeds in grote mate verstoord gezien de reeds aanwezige weginfrastructuur en bebouwing. Op de locaties waar de profielontwikkeling nog in stand is gebleven is de profielontwikkeling matig. Het aandeel nog natuurlijke bodems is voor het gewestplan tracé wel beduidend hoger. Omdat de profielvernietiging echter gebeurt in gronden met een in de streek vrij algemeen voorkomende profielontwikkeling wordt het effect voor beide alternatieven als beperkt negatief beoordeeld.

Op de potentiële bodemerosiekaart op perceelsniveau van 2021 is te zien dat de meeste landbouwpercelen langsheen de huidige N42 (doortochttracé) een hoge tot zeer hoge gevoeligheidsscore voor erosie meegekregen hebben. De N42 bevindt zich hierbij op de kam van de heuvel, dus hoger dan de aanpalende landbouwpercelen. Afstromingslijnen in het landschap worden daardoor niet doorsneden door de huidige weg. Het gewestplantracé snijdt voornamelijk in het noorden en het zuiden percelen met een (zeer) hoge gevoeligheid aan. Op deze flanken doorsnijdt het gewestplantracé ook verschillende afstromingslijnen. Centraal (op de heuvelrug zelf) is de erosiegevoeligheid lager. Het effect wordt voor beide tracés als sterk negatief beoordeeld.

Waterbergingsgebied dat wordt ingenomen moet worden gecompenseerd. Voor beide tracés geldt dat er geen effectief waterbergingsgebied ingenomen wordt. Overstroombare gebieden op de pluviale overstromingskaart die worden aangesneden door het doortochttracé bevinden zich voornamelijk ter hoogte van de waterlopen. Voor het gewestplantracé worden naast waterlopen ook afstromingslijnen doorsneden als waterbergingsgebied.

Het doortochttracé ligt hoofdzakelijk op een kam waardoor de kruising van afstromingslijnen hier beperkt is. Er is enkel een kruising met de afstroming via de Ter Erpenbeek in het noorden en de Molenbeek in het zuiden. Er worden ook geen afstromingslijnen doorsneden. Hierdoor is het effect voor de oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van erosie verwaarloosbaar.

Het gewestplantracé is gelegen op de flank waardoor er meerdere afstromingslijnen gekruist worden door dit tracé. De interferentie met de lokale afwateringsstructuur via waterlopen, grachten of oppervlakkige afstroming is hierdoor verwaarloosbaar tot beperkt negatief voor het doortochttracé en negatief tot sterk negatief voor het gewestplantracé. Er worden ook verschillende afstromingslijnen doorsneden op erosiegevoelige percelen. Dit heeft potentieel een erosierisico dat sterk negatieve effecten kan opleveren voor de oppervlaktewaterkwaliteit.

Het gewestplantracé vergt meer inname van waardevol ecotoop dan het doortochttracé. Geen van de innames vindt plaats binnen beschermd gebied of omvat habitatwaardige vegetaties. Het gewestplantracé vergt bovendien meer inname van landschappelijke structuren met een belangrijke ecologische functie, zoals houtkanten, bomenrijen e.d. In het bijzonder het aansnijden van de Ter Erpenbeek is daarin een belangrijk onderscheidend kenmerk. Dit heeft zijn doorwerking op barrièrewerking en versnippering. Voor het doortochttracé dient bovendien niet ontbost te worden, wat wel het geval is voor het gewestplantracé.

Inrichting van wegverlichting voor beide tracés wordt de lichtvisie van AWW gevolgd. Enkel conflictpunten worden daarbij verlicht. Er is dus geen sprake van bijkomende verlichting langs bijvoorbeeld de Ter Erpenbeek. Het voornaamste onderscheid tussen beide varianten is dat voor de nieuwe weg relatief onverstoorde ruimte wordt aangesneden en versnipperd terwijl het doortochttracé doorheen reeds sterker verstoord (bebouwd) gebied komt. Anderzijds zorgt het gewestplantracé voor minder verstoring van het VEN-gebied ten westen van de N42. Langsheen de huidige N42 zijn reeds grachten aanwezig en dienen minder ingrijpende wijzigingen te gebeuren. De nood aan bemaling is hier beperkter. Wel loopt het doortochttracé dicht tegen het VEN-gebied in de vallei van de Ter Erpenbeek, waardoor impact van bemaling tot dieper in VEN reikt. Langsheen het doortochttracé zijn evenwel minder verdrogings- en verontreinigingsgevoelige vegetaties aanwezig dan langsheen het gewestplantracé.

Algemeen genomen kan gesteld worden dat het doortochttracé beperktere effecten zal hebben t.o.v. de landschappelijke structuur en relaties aangezien dit alternatief een opwaardering, en dus verbreding, van de huidige infrastructuur van de N42 betekent maar grosso modo binnen de contour van het woonweefsel er omheen en niet in het open kouterlandschap. Dit in tegenstelling tot het gewestplantracé waar een nieuw tracégedeelte wordt gerealiseerd dat bestaande landschappelijke structuren zal doorsnijden.

De projectingrepen t.a.v. erfgoedwaarden kunnen potentieel zowel effecten hebben op vlak van archeologie en dit dan voornamelijk voor het gewestplantracé alsook op vlak van onroerend erfgoed, en dit voornamelijk ter hoogte van het doortochttracé.

De impact op het landschapsbeeld en de belevingswaarde zal het sterkst wijzigen voor het gewestplantracé. Voor het doortochttracé wordt de weginfrastructuur beperkt verlegd en verbreed, waardoor de beleving van de weg en het omliggende landschap voornamelijk bepaald wordt door de inkleding van de weg.

7.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Milderende maatregelen en aanbevelingen	Tracévariant	Vertaling	Uitvoering
---	--------------	-----------	------------

Beschrijving	Doortochtracé	Gewestplantracé	Aanbeveling	Milderende maatregel	Technisch ontwerp	Uitvoering- bestek	Overig instrument	Initiatiefnemer	Andere
Discipline mobiliteit									
conflictvrije lichtenregeling N42 x Schipstraat.	X			x	x			X	
Verbeteren fietsverbinding (ongelijkgrondse kruising)		X	X		x		x	X	
Verbeteren fietsverbinding Schipstraat		X	X		x				X
Verbeteren fietsverbinding N42b		X	X		x			X	
Discipline geluid									
<i>Algemeen</i>									
Algemene voorzorgsmaatregelen om de geproduceerde geluids-niveaus tijdens de aanlegfase en de perceptie te reduceren, zoals: <ul style="list-style-type: none"> • Meest geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan KB !) • Communicatie met omwonenden • Luidruchtige machines afgeschermd opstellen • Werfverkeer niet door woonstraten 	X	x		X		X		X	
Damplanken trillingsvrij drukken	x	x		X				X	
Exclusief ombouw N42 tussen N9 en N460									
Diffactor (type WHISwall) thv Gentweg 21, 9550 Herzele Gentweg 31, 9550 Herzele Gentweg 33, 9550 Herzele Gentweg 35, 9550 Herzele Gentweg 45, 9550 Herzele Gentweg 45A, 9550 Herzele Gentweg 57, 9550 Herzele Gentweg 69, 9550 Herzele Gentweg 69B, 9550 Herzele	x			X	X			X	
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Gentweg 31, 33, & 35 als alternatief	x			X					
U-bak absorberend uitvoeren		X		X	X			X	
Diffactor (type WHISwall) thv Vossenhoek 18, 9550 Herzele		X		X	X			X	

Geluidsscherm thv Leugenstraat 11, 9550 Herzele Leugenstraat 8, 9550 Herzele Leugenstraat 7, 9550 Herzele Leugenstraat 9, 9550 Herzele Leugenstraat 6, 9550 Herzele									
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Vossenhoek 18 als alternatief		x		X					
Inclusief ombouw N42 tussen N9 en N460									
Diffraactor (type WHISwall) thv Gentweg 21, 9550 Herzele Gentweg 31, 9550 Herzele Gentweg 33, 9550 Herzele Gentweg 35, 9550 Herzele Gentweg 45, 9550 Herzele Gentweg 45A, 9550 Herzele Gentweg 57, 9550 Herzele Gentweg 69, 9550 Herzele Gentweg 69B, 9550 Herzele	X			X	X			X	
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Gentweg 31, 33, 35, 45 & 45A als alternatief	x			X					
U-bak absorberend uitvoeren		X		X	X			X	
Diffraactor (type WHISwall) thv Vossenhoek 18, 9550 Herzele Geluidsscherm thv Leugenstraat 11, 9550 Herzele Leugenstraat 8, 9550 Herzele Leugenstraat 7, 9550 Herzele Leugenstraat 9, 9550 Herzele Leugenstraat 6, 9550 Herzele		X		X	X			X	
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Vossenhoek 18 als alternatief		X		X					
Schipweg ten oosten van het gewestplantracé voorzien van toplaag SMA-D		x		X					
Discipline lucht									
Onderzoek naar snelheidsverlaging	X	X	X					X	
Mogelijkheden bekijken om de wegas te verleggen thv de Schipstraat	X	X		X				X	
Plaatsen van schermen langsheen het Gewestplantracé ter hoogte van de Schipstraat en de Leugenstraat		X		X				X	
Discipline bodem									

Erosiebestrijdende maatregelen integreren in het ontwerp, en ook tijdens de aanlegfase hieraan voldoende aandacht besteden, zodat geen nadelig effecten van erosie optreden tijdens de aanlegwerkzaamheden.	x	x		x	x	x		x	
Discipline oppervlaktewater									
Bij het dwarsen van waterlopen moet de dwarssectie de huidige doorstromingscapaciteit van de waterloop toelaten en benaderen Er dient ook steeds op toegezien te worden dat bestaande verbindingen van beken en grachten behouden blijven.	x	x		x	x			x	
Bij het dwarsen van waterlopen wordt het beïnvloede segment het best zo kort mogelijk gehouden, en geniet overweldig de voorkeur op inbuizing. Bij voorkeur blijft de bestaande bedding behouden.	x	x	x		x			x	
Ontwerp enten op de afwatering	x		x		x			x	
Bij het ontwerp dient de afwatering bestudeerd te worden en dienen maatregelen genomen te worden om het project te enten op de bestaande afwatering zodat er door de komst van de weg geen problemen ontstaan wat afwatering betreft.		x		x	x			x	
Erosiebestrijdende maatregelen integreren in het ontwerp		x		x	x			x	
Discipline biodiversiteit									
Graslandherstel	X		X					X	
Herstel KLE	X		X					X	
Mijden broedseizoen	X		X					X	
Ecopassage	X		X					X	
Hop-overs	X		X					X	
Knijpconstructies	X	X	X					X	
plaatsen van waterwerende schermen waar mogelijk	X	X	X					X	
Graslandherstel		X		X				X	
Herstel KLE		X		X				X	
Boscompensatie		X		X				X	
Mijden broedseizoen		X		X				X	
Verlichting		X		X				X	

Ecopassage		X		X				X	
Hop-overs		X		X				X	
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie									
Aanbevolen wordt de bomenrij ten zuiden van de Ter Erpenbeek langsheen de N42 te vrijwaren door het ruimtebeslag te beperken of de N42 oostwaarts te verplaatsen of een nieuwe bomenrij te voorzien	X		X					X	
De mogelijkheden onderzoeken om de ventwegen te onderbreken ter hoogte van de erfgoedobjecten	X			X				X	
Waar mogelijk wordt voorgesteld de bestaande bosstructuren/bomenrijen te versterken door de aanplant van nieuwe groenelementen.		X		X				X	
Er wordt voorgesteld de groeninkleding van de weg te voorzien in aansluiting bij het landschap		X		X				X	
Discipline mens-ruimte									
Aangepaste groenbuffering waar mogelijk langsheen de (ver)nieuw(d)e weg.	X	X	X					X	
De ligging van het doortochtracé maximaal met de perceelsgrenzen te laten samenvallen.	X		X						
Als milderende maatregel worden in eerste instantie ruimte-beperkende maatregelen voorgesteld: <ul style="list-style-type: none"> Voor de woningen ter hoogte van de nieuwe bocht ten noorden van het gehucht Wijnhuize kan de ruimte-inname beperkt worden door de westelijke ventweg te schrappen. Het huidige tracé van de N42 blijft immers behouden, waardoor deze woningen bereikbaar blijven. Het lokaal inbuizen van grachten kan bekeken worden om de impact op de woningen te beperken.	X			X				X	
In tweede instantie kan bekeken worden om, in de mate van het mogelijke, de locatie van het tracé en specifiek de nieuwe bochten ten noorden, ten zuiden van het gehucht Wijnhuize en ter hoogte van de Armstraat -	X			X				X	

Oudendries verleggen zodat meer woningen gevrijwaard kunnen worden.									
In de mate van het mogelijke dient de locatie van het tracé zodanig gekozen te worden dat de restruimte als een nuttige oppervlakte in functie van landbouw kan beschouwd worden. Dit geldt specifiek voor de nieuwe gecreëerde bocht net ten zuiden van de Witte Brug.	x			x				x	
Waar restpercelen tussen de nieuwe N42 en oude N42 niet vermeden kunnen worden en indien deze niet meer bruikbaar zijn als landbouwperceel, kunnen deze worden ingericht met een ruimtegebruik in overeenstemming met de omgeving of in functie van de kwalitatieve ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de weg.	x			x				x	
Waar mogelijk, zoals ter hoogte van de restpercelen tussen de huidige N42 en nieuwe N42, bufferende groenvoorzieningen aanleggen en grachten inbuizen.	x			x				x	
De recreatieve oost-west verbinding (huidig langs Schonenberg) garanderen voor langzaam verkeer.				x				x	
Er wordt aanbevolen de landbouw(gebruiks)percelen bereikbaar te houden doormiddel van ventwegen. Het gaat voornamelijk om volgende percelen: <ul style="list-style-type: none"> • Het oostelijke deel van een doorsneden perceel tussen Vossenhoek en Schonenberg • Percelen tussen Schonenberg en Schipstraat • Oostelijke delen van doorsneden percelen tussen Schipstraat en Gentweg. 				x				x	
Het gebruik van ventwegen beperken tot het noodzakelijke minimum om onnodige ruimte-inname te voorkomen. De bereikbaarheid van				x				x	

landbouwpercelen blijft ongewijzigd wanneer op volgende plaatsen de ventwegen worden beperkt: <ul style="list-style-type: none"> • Geen ventwegen tussen Witte en de Zottegemse weg • Tussen zuidelijke Vossenhoek en Schipstraat alleen een ventweg aan de oostzijde Tussen Schipstraat en Gentweg alleen een ventweg aan de oostzijde									
In de mate van het mogelijke de site van het tankstation zoveel mogelijk vrijwaren zodat het nieuwe tracé de werking niet belemmert.		x		x				x	
In de mate van het mogelijke het tracé net ten noorden van de 'Witte Brug' aanpassen zodat de twee woningen gevrijwaard kunnen worden.		x		x				x	
Ingetogen inkleding van de nieuwe weg met bufferende groenvoorzieningen.		x		x				x	
Aanbevolen wordt het huidige tracé van de N42 om te bouwen tot een lokale weg met de nodige voorzieningen voor fietsers en voetgangers.		x	x					x	x
De verlichting van de N42 zodanig voorzien, of afschermende maatregelen voorzien zodat de tuinen en woningen ter hoogte van de schipstraat minimale lichthinder ondervinden.		x	x					x	
Discipline geluid									
Afhankelijk van de locatie kan men, teneinde het max. gewenste Lden thv deze locaties niet te overschrijden het nieuwe tracé voorzien van het wegdektype AGT. Een andere mogelijke optie is om een diffractor te voorzien	x	x		x				x	
Discipline gezondheid									
Verhoogde geluidsschermen voorzien langs kruisingen met andere wegen, aanvullend met groenvoorzieningen langs		x	x					x	

bewoonde zijde perceptieve aspecten	voor											
--	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8 Bespreking van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief

De centrale 2x1 weg zal een autoweg worden waarbij landbouwverkeer en niet-gemotoriseerd verkeer via de ventwegen dient te rijden. De heringerichte weg zal bestaan uit twee rijvakken van 3,5m breed, geflankeerd door een zijberm van ca. 3m die met gras en mogelijk struiken/bomen wordt ingezaaid. De maximaal snelheid op de N42 zal 70km/h bedragen. Ter hoogte van Witte brug wordt er een voetgangers-/fietserstunnel voorzien.

Om de bereikbaarheid van de woningen en handelszaken langsheen de N42 tussen de rotonde en Witte Brug te garanderen worden ten noorden en zuiden van de N42 ventwegen aangelegd. De ventwegen worden voorzien met een breedte van ca. 5m (dubbele rijrichting) en een voetpad met een minimum breedte van 1,5m. De ventwegen zullen een maximale snelheid krijgen van 50 km/h.

De ventweg ten noorden van de N42 wordt een doodlopende straat, maar waarbij keerbewegingen³ mogelijk zijn op het einde van de weg. De ventweg ten zuiden van de N42 zal bij het gewestplantracé aansluiten op de Gentweg (huidige N42b) voor lokale verbindingen. Het lokale verkeer van oa. Wijnhuize kan via het oude tracé en de zuidelijke ventweg naar de rotonde ter hoogte van de Langestraat rijden.

Vanaf de gemeentegrens van Herzele ter hoogte van Witte Brug wordt een nieuw wegtracé aangelegd tot aan de kruising met de N42/N42c (ter hoogte van het bedrijf Ascolo). De nieuwe N42 zal worden voorzien met een 2x1 wegprofiel met rijstroken van elk 3,5m breed met een centrale verhoogde middenberm (new Jersey's) en een zijberm van ca. 3m ingezaaid met gras. Het wegdek wordt uitgevoerd in geluidsarm materiaal (SMA-D). De weg wordt aangelegd buiten de bebouwde kom, waardoor een maximaal snelheidsregime tussen de witte brug en de N42c van 90 km/h kan gehanteerd worden.

Ten noorden van de geplande weg en ten oosten van de beek wordt een zone voor boscompensatie voorzien, waar nieuwe bomen aangeplant zullen worden. Ten zuidoosten van de zone voor boscompensatie worden twee erosiepoelen met grasbufferstrook en aarden wal gepland.

Er wordt 1 kruising met uitwisselingsmogelijkheden ter hoogte van de Schipstraat voorzien onder de vorm van op-en afritten. De N42 wordt ter hoogte van de kruising met de Schipstraat voorzien in een U-bak. De diepte van de uitgraving loopt hier op tot ongeveer 8,5m -mv. Rondom de brug wordt het terrein genivelleerd waardoor ook de op-en afritten deels dieper komen te liggen dan het bestaande maaiveld en dit tot ongeveer 1,5m. Ten zuiden van de brug aan de Schipstraat wordt een erosiepoel voorzien met een grasbufferstrook en een aarden wal.

Ten zuiden van de Leugenstraat worden nog twee ecotunnels gepland. De droge doorgang komt op ongeveer 2m-mv te liggen en de natte tunnel komt in de loop van een bestaande gracht te liggen, zodat geen bijkomende uitgraving nodig is. Ter hoogte van deze ecotunnel en ten oosten van de weg wordt een drainagesysteem aangelegd met verschillende buizen.

³ De keerbewegingen zijn zowel voor personenverkeer als voor vrachtverkeer in het kader van leveringen aan het tankstation.

Net ten noorden van de Molenbeek komen het nieuwe tracé en het bestaande terug samen. Om dit te realiseren wordt de bestaande weg over een kort stuk heraangelegd. het bestaande fietspad (Assestraat- N42b) wordt aan de westzijde opgebroken en als dubbelrichtingsfietspad aangelegd, namelijk tot aan de Assestraat.

Langsheen het nieuwe tracé worden de parallelwegen langs de oostzijde voorzien van (semi)-verharding waarbij deze ook dienst doen als fiets/wandelverbinding. Deze bieden de mogelijkheid om de Schipstraat en de fietsbrug aan Schonenberg te bereiken waarmee de N42 kan gedwarst worden. De ventwegen dienen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen te garanderen tussen de Gentweg/Schipstraat/Schonenberg en Vossenhoek. De ventwegen worden hier ook voorzien van een tractorsluis om ongewenst gemotoriseerd verkeer te weren

Daar waar bestaande groenstructuren, zoals struweelopslag, bomenrijen en houtkanten, gedwarst worden, worden deze groenstructuren versterkt met de locatie-eigen types. De bermen worden ecologisch aangelegd en beheerd als graslandbermen.

Thv Schonenberg wordt een fietsbrug voorzien om de kernen van Wijnhuize en St Lievens Esse voor de zwakke weggebruikers te blijven verbinden (en biedt de opportuniteit om de BFF van de Schipstraat naar Schonenberg te verleggen). De fietsbrug maakt aansluiting op de bestaande landbouwweg (Schonenberg).

Ter hoogte van de Schipstraat worden geluidsmilderende maatregelen getroffen onder de vorm van geluidsschermen. De verlichting wordt voorzien conform de lichtvisie voor gewestwegen

9 Geïntegreerde bespreking van de resultaten van het onderzoek van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief

9.1 Effecten tijdens de aanlegfase

De brede werf-en infrastructuurbundel zal voor een grotere barrièrewerking zorgen en heeft een versterkend effect tegenover de effectieve nieuwe infrastructuur. Het versterkende effect van het werflandschap wordt, wegens zijn tijdelijke karakter als beperkt negatief beoordeeld.

Langsheen het projectgebied zijn geen erfgoedobjecten aanwezig. Op basis van het reeds gevoerde archeologische onderzoek kan gesteld worden dat er een groot potentieel van relevante archeologische informatie aanwezig is in de bodem. Door het volgen van de voorgestelde maatregelen die voorgesteld worden in de archeologienota wordt de aanwezige kennis in de bodem bestudeerd en kan de huidige kennis over de ontwikkeling van bewoning van het Neolithicum tot en met de Late Middeleeuwen binnen het plangebied uitgebreid worden. Door het volgen van de maatregelen kan de impact op het archeologisch erfgoed als te verwaarlozen worden beschouwd.

Tijdens de aanlegfase wordt tijdelijk een verminderde bereikbaarheid van functies tussen Langestraat en Witte Brug, bij het kruispunt Schipstraat – nieuwe N42 en bij de aansluiting op de huidige N42 ter hoogte van het bedrijf Ascolo verwacht. Voorliggend project betekent een ruimte-inname, voornamelijk ten nadele van de functie landbouw. Er is tijdelijk een aantasting van de beleving van het studiegebied.

Een exacte kwantitatieve bepaling op immissieniveau van de aanlegfase is niet mogelijk daar het exacte aantal en de technische informatie van de verschillende werktuigen niet of onvoldoende gekend zijn. Gesteld wordt dat de heersende geluidsniveaus op het moment van de bouwwerkzaamheden t.h.v. de meest nabijgelegen bebouwing bepaald zullen worden door het specifieke niveau afkomstig van de werken (= aanzienlijk negatief effect (-3)). Uiteraard zijn de constructiewerken en de hieraan gerelateerde effecten van korte duur. Artikel 4.5.1.1 bij titel II van het Vlareem stelt dan ook dat de voorwaarden niet van toepassing zijn op de eigenlijke bouw-, sloop- of wegenwerken.

Er wordt verwacht dat er aan de meest nabijgelegen woningen rondom het projectgebied trillingshinder zal optreden tijdens het heien van damplanken vermits de afstand tot de woningen en constructie soms beperkt is. Voor woningen < 90 m tot de werkzaamheden dient men na te gaan of het trillingsvrij drukken van damplanken een optie is. Zo ja, dan wordt dit sterk aanbevolen.

Tijdens de aanlegfase kan de erosiegevoeligheid toenemen op tijdelijke braakliggende en naakte gronden. Bijzondere aandachtspunten in functie van de aanlegfase zijn de taluds van de grachten die aangelegd worden, maar ook het tracé van de nieuwe N42 zelf kent in dit dossier een sterk golvend verloop. Daardoor zijn het tracé zelf en de bijhorende bermen en taluds naar de omgeving potentiële risicolocaties voor erosie en (sediment)afstroming tijdens de fase van de grondwerken en kort daarna. Het potentieel effect van erosie tijdens de aanlegfase wordt als een potentieel negatief effect beoordeeld.

De ondergrond langs het voorkeursalternatief en ter hoogte van de tijdelijke werfzones bestaat overwegend uit droge leembodems en in mindere mate uit matig droge leembodems. Deze bodems zijn weinig tot matig gevoelig voor verdichting. De effecten van structuurvernietiging worden als verwaarloosbaar tot beperkt negatief beoordeeld.

Tijdens de aanlegfase is bemaling nodig voor de realisatie van het project. Retour van bemalingswater wordt gezien de lage opnamecapaciteit van de bodem niet haalbaar geacht. Het nodige bemalingsvolume en de invloedstraal van de bemaling voor de realisatie van het voorkeursscenario werden begroot op basis van een grondwatermodel.

Op basis van de berekeningen binnen de grondwatermodellen wordt gesteld dat er een maximale piekonttrekking is van ca. 837 m³/dag in initiële toestand die snel daalt tot ca. 368 m³/dag in stationaire toestand. De op te pompen debieten blijven hiermee eerder beperkt. Wel wordt de grondwaterreserve tijdelijk aangetast. Een verlaging van 0,5 m of meer wordt gemodelleerd over een oppervlakte van 206 ha, terwijl een verlaging van 1 m wordt begroot over een oppervlakte van 18,18 ha. Globaal wordt de bemaling hiermee negatief beoordeeld. Hierbij is het vooral de bemaling voor de onderdoorgang van de Schipstraat die doorweegt in de score. De bemaling voor overige ingrepen is steeds van korte duur en eerder ondiep van aard. Om ervoor te zorgen dat er niet dieper bemaald wordt dan nodig, wordt het vanuit noodzakelijk geacht om met sondegestuurde bemalingen te werken.

Om nog verder te voldoen aan de gewenste cascade voor het omgaan met bemalingswater wordt als aanbeveling voorgesteld om het opgepompte water via citernes ter beschikking te stellen voor hergebruik.

Er worden op basis van de beschikbare gegevens geen verontreinigingen verwacht in het opgepompte water. Er is ook geen significant verspreidingsrisico van een verontreinigingscontour in het grondwater t.g.v. de tijdelijke bemaling. Wel zijn de waarden van arseen regionaal verhoogd.

Gezien de afperking van de grondwaterverontreinigingscontour ter hoogte van OVAM-dossier 1427 na 2011 niet meer werd geüpdatet, wordt veiligheidshalve wel geopteerd om het bemalingswater frequent te monitoren tijdens de bemaling ter hoogte van het bodemdossier (bemalingsduur bedraagt hier ca 32 dagen), en dit voor de parameters BTEX, minerale olie en MTBE.

De concentraties in het effluent dienen te voldoen aan de geldende toetsingsnormen/vergunde lozingsnormen. Indien geïnfiltrerd wordt dient voldaan te worden aan de milieukwaliteitsnormen van het grondwater.

Op basis van eerste berekeningen zijn ten gevolgen van bemalingswerken totale zettingen mogelijk ter hoogte van gebouwen in de nabijheid van de sleuven en de U-bak voor de tunnel. Er wordt voorgesteld om ter hoogte van gebouwen in de sleuven met een continue beschoeiing te werken en hierbij een sondegestuurde bemaling toe te passen. Zo kan de bemalingsdiepte nauwgezet opgevolgd worden, kan deze zo klein mogelijk gehouden worden en kan de invloed van de bemaling op de omgeving beperkt worden. Ter hoogte van de onderdoorgang aan de Schipstraat worden damplanken gebruikt als beschoeiing.

De zettingen in de omgeving moeten gemonitord worden zodat het risico op te grote zettingen wordt vermeden. Hiertoe dient ter hoogte van te vrijwaren huizen een referentiemeting te gebeuren (zettingsbaken), en dienen periodieke controlemetingen uitgevoerd te worden. Indien grotere zettingen dreigen, moeten maatregelen genomen worden (bv. dieper beschoeien).

Op basis van de eerste zettingsberekeningen overschrijden de differentiële en de totale zettingen aan de onbebouwde kant van de Ter Erpenbeek (rechteroever) ruim de maximaal toegelaten waarden. Er bevinden zich hier geen gebouwen, maar de zettingen worden beter ook hier gemonitord zodat de invloed op het bestaande wegdek niet te groot wordt.

Indien voldaan wordt aan de vigerende wetgeving en ervan uitgaande dat de gepaste voorzorgsmaatregelen en best beschikbare technieken tijdens de werken toegepast worden om

calamiteiten te vermijden en de grondverzetsregeling gevolgd wordt, wordt het risico op vervuiling als gevolg van grondverzet of calamiteiten tijdens de aanlegfase beperkt geacht. Het effect wordt als verwaarloosbaar tot beperkt negatief beoordeeld.

Door de leembodem en mede door de damplanken die langsheen de U-bak voor de onderdoorgang van de Schipstraat voorzien worden, blijven de op te pompen en af te voeren bemalingsdebiëten laag. Er worden dan ook geen problemen verwacht voor de ontvangende waterlopen, i.c. de Ter Erpenbeek en mogelijk ook de Mussenbeek/Molenbeek.

De oppervlaktewaterkwaliteit kan tijdens de aanlegfase beïnvloed worden door erosie en de lozing van bemalingswater. Tijdens de aanlegfase kan de erosiegevoeligheid in het projectgebied toenemen op tijdelijke braakliggende en naakte gronden. Als dit sediment in waterlopen terecht komt kan dit de waterkwaliteit (tijdelijk) verslechteren. Dit risico stelt zich mogelijk op de flanken van de vallei van de Ter Erpenbeek. Het potentieel effect van erosie op de waterkwaliteit tijdens de aanlegfase wordt als een potentieel negatief effect beoordeeld.

Wat de afvoer van bemalingswater betreft worden er in principe geen problemen verwacht voor de oppervlaktewaterkwaliteit. Volgens de grondwatermodellering zullen er immers geen verontreinigingen opgepompt worden en de verhoogde concentraties aan arseen zijn regiogebonden. Veiligheidshalve wordt voor de bemaling ter hoogte van bodemdossier 1427 (noordelijke deel van de Europaweg/N42 ten zuiden van het kruispunt met de Langestraat) een monitoring opgelegd.

Het gewestplan doorsnijdt verschillende waterlopen, grachten en langsrachten. Voor de kruising van de Ter Erpenbeek is er gekozen is voor een duiker met loopstroken waardoor hier wel passage van fauna mogelijk blijft, en de bestaande duiker wordt bovendien vernieuwd, eveneens met mogelijkheden voor faunapassage. Het effect op de structuurkwaliteit wordt beperkt negatief tot negatief beoordeeld. Net iets meer oostelijk op het tracé kruist het nieuwe tracé van de N42 een niet-geklasseerde waterloop. Deze zijloop van de Ter Erpenbeek wordt omgelegd langs de nieuwe weg (het gedeelte onder de nieuwe weg gedempt) en zal aansluiten op de afwateringsgracht van de N42 om zo terug op de Ter Erpenbeekbeek aan te sluiten. De impact op deze niet-geklasseerde waterloop wordt beperkt negatief beoordeeld, omwille van het feit dat deze waterloop geen bijzondere structuurkenmerken heeft, maar anderzijds wel lokaal uit zijn natuurlijke bedding gelicht wordt. Van de grachten en langsrachten die gekruist worden, die doorgaans antropogeen zijn van aard, zijn de structuurkenmerken heel beperkt.

9.2 Effecten tijdens de exploitatiefase

Algemeen genomen worden de effecten van het gewestplantracé ten gevolge van de projectgeïntegreerde maatregelen gemilderd voor de verschillende effectgroepen.

Doorgaand verkeer zal op de maatgevende richting gemiddeld gezien zijn reistijd zien afnemen met 3 minuten (-33%) tijdens de spitsuren (buitende de spitsuren zal het positief effect groter zijn). Dit is vooral het gevolg van het hogere snelheidsregime en het feit dat er geen interactie meer is met andere weggebruikers of kruisend verkeer. De doorstroming aan de rotonde Langestraat zal iets afnemen ten opzichte van de referentiesituaties. Door de verlaagde intensiteiten op de N42 en de Schipstraat zal ook het lokaal verkeer een sterk positief effect op de doorstroming ervaren. Het positief effect op de doorstroming kan nog verhoogd worden door de capaciteit aan de rotonde met de Langestraat te verhogen (omvorming tot lichtengeregeld kruispunt).

Er wordt een negatieve impact op de bereikbaarheid vastgesteld voor lokaal verkeer gerelateerd aan het zuiden en oosten. De kern van Wijnhuize is vooral gericht op het noorden (autosnelweg, Zottegem) dus deze negatieve impact zal van toepassing zijn voor een relatief beperkt aantal weggebruikers. Voor het noordelijk gericht verkeer is de impact op de bereikbaarheid te verwaarlozen. Fietsers en voetgangers hebben in vergelijking met gemotoriseerd verkeer meer mogelijkheden om het centrum van Wijnhuize te bereiken. Desalniettemin zal een beperkt aantal voetgangers/fietsers moeten omrijden ten opzichte van beide referentiesituaties. Aangezien trage weggebruikers gevoelig zijn voor omwegen wordt het effect op hun bereikbaarheid als beperkt negatief beoordeeld. Voorts is het belangrijk dat de bereikbaarheid van landbouwverkeer gevrijwaard blijft. Ventwegen dienen voldoende breed te zijn voor moderne landbouwmachines en bochten moeten hierop voorzien zijn.

De intensiteiten op de doortocht en de Schipstraat zullen in die mate dalen dat gemengd verkeer op een veilige en comfortabele manier kan doorgevoerd worden. Dit heeft een positief (Schipstraat) tot sterk positief (N42) effect op de kwaliteit van het netwerk voor fietsers en voetgangers. Ook Vossenhoek wordt verkeersarm, wat in combinatie met de nieuwe fietsersbrug aan Schonenberg de mogelijkheid geeft om hier een kwalitatief hoogstaande verbinding van de te maken. Het project heeft dus een positief effect op de kwaliteit van het netwerk van voetgangers en fietsers. De kwaliteit kan verder verhoogd worden door het huidige tracé van de N42 en de Schipstraat te herinrichten op maat van voetgangers en fietsers.

De intensiteiten in de kern van Wijnhuize zullen zeer sterk dalen, dit ten opzichte van beide referentieperiodes. Dit heeft een zeer positief effect op zowel het druktebeeld als de oversteekbaarheid.

Een sterke daling van de intensiteiten in de kern van Wijnhuize zal een sterk positief effect hebben op de verkeersveiligheid. De omleidingsweg wordt enkel ongelijkgronds gekruist, hier zijn dus geen potentiële conflicten tussen lokaal verkeer/fietsers/voetgangers enerzijds en hoge intensiteiten van gemotoriseerd verkeer anderzijds. In het algemeen kan gesteld worden dat het effect op de verkeersveiligheid zeer positief is.

De geluidsimpact die gerelateerd is aan de ontwikkeling van het gewestplantracé werd onderzocht. Afhankelijk van de locatie worden voor sommige receptorpunten negatieve tot aanzienlijk negatieve effecten waargenomen. De voornaamste effecten worden waargenomen voor volgende zones:

- Woningen ten zuiden van de N42 tussen rondpunt (N42/N454) en aansluiting Gewestplantracé (witte Brug)
- Woningen ten oosten van de N42 tussen de Witte Brug en de Schipstraat
- Woningen ten oosten van het Gewestplantracé tussen de N42 en de Schipstraat
- Woningen ten westen van het Gewestplantracé tussen de N42 en de Schipstraat
- Woningen in de Schipstraat

Voor een overzicht van de scores van de twee locatiealternatieven wordt verwezen naar bijlagen 11, 12 en 13. Dit aangezien de scores verschillend zijn per receptorpunt. Algemeen kan gesteld worden dat, mits het voorzien van de nodige milderende maatregelen, de effecten voldoende kunnen gemilderd worden om overal verwaarloosbare effecten te kunnen waarnemen.

Op basis van berekeningen met IMPACT en CAR Vlaanderen 3.0 volgt dat de milieukwaliteitsnormen van de verschillende parameters (NO₂: 40 µg/m³, PM₁₀: 40 µg/m³, PM_{2,5}: 20 µg/m³) in geen enkel van de scenario's overschreden worden. Tevens blijven de NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties ruim onder 80% van de MKN. Dit betekent dat er geen

correctie of verstrenging in het beoordelingskader moet toegepast worden. NO2 vormt de belangrijkste indicator voor wegverkeer.

De detailinrichtingen van het voorkeursalternatief dragen niet bij tot een wezenlijke verandering van beoordeling ten aanzien van de beoordeling in fase 1 waardoor op basis van de uitgevoerde analyses gelijkaardige effecten waarneembaar zijn.

Het voorliggende project zorgt logischerwijs voor aanzienlijke verkeersverschuivingen. Op basis van de effectbepaling in fase 2 volgt dat er negatieve effecten berekend worden t.h.v. de nieuwe ontsluitingsweg.

Op de huidige N42b zal het verkeer afnemen en worden er sterk positieve effecten berekend. Ter hoogte van de woningen worden positieve effecten berekend op vlak van luchtkwaliteit.

Aangezien er weliswaar net een negatief effect van toepassing is ter hoogte van omliggende woningen langsheen de Schipstraat dient er conform het beoordelingskader bijkomend onderzoek naar milderende maatregelen te gebeuren in fase 2.

In het project werden reeds schermen voorzien maar uit het voorzichtigheidsprincipe is het echter aangewezen om ter hoogte van de Schipstraat bijkomende afscherming te voorzien.

Plaatsen van schermen kan achter de schermen tot een positief effect leiden. Het IMPACT-traffic model kan deze positieve impact evenwel niet berekenen (leemte in de kennis). Ook de afstand tot waar dit positief effect zich uitstrekt kan niet geduid worden. Hiertoe zijn in feite specifieke impactmodellen noodzakelijk die wel over de vereiste rekenmodules beschikken om deze effecten kwantitatief te kunnen beoordelen.

De concentraties liggen voldoende laag om geen milderende maatregelen ter hoogte van fiets- en voetpaden te zoeken.

De GAW voor NO2 wordt in het studiegebied niet overschreden en de 80% GAW grotendeels gerespecteerd, de GAW voor PM2.5 blijft in het noordwesten van het studiegebied overschreden, het overige deel van het studiegebied kent een overschrijding van de 80% GAW voor PM2.5.

Voor NO2 ondervindt 4-5% van de bestudeerde potentiële blootgestelden in het studiegebied een beperkt negatief effect. Voor ca. 71% van de bestudeerde potentiële blootgestelden vindt een (beperkt tot aanzienlijk) positief effect plaats, met ca. 27% een aanzienlijk positief effect, 12% een positief effect en 24% een beperkt positief effect.

Voor PM2.5 ondervindt ca. 13% van de bestudeerde potentiële blootgestelden in het studiegebied een beperkt negatief effect door een verwaarloosbare bijdrage, maar een overschrijding van de GAW. Voor 1 adrespunt overschrijdt de bijdrage 1% van GAW, terwijl de GAW blijft gerespecteerd, wat ook een beperkt negatief effect betekent. Voor 2,5% wordt een beperkt positief effect vastgesteld. Ca. 85% ondervindt een verwaarloosbaar effect op vlak van PM2.5.

De kwetsbare locaties in de nabijheid van de Gentweg ondervinden een beperkt tot aanzienlijk positief effect op vlak van NO2. Voor PM2.5 worden op alle kwetsbare locaties verwaarloosbare effecten vastgesteld.

Deze beoordeling is uitgezonderd de te onteigenen adreslocaties.

Op vlak van fysieke stressoren is er een afname merkbaar in hinderbelasting in het studiegebied ter hoogte van bewoning en afname in overschrijdingen van de GAW in het scenario zonder ombouw N42 (N9 – N460) als primaire weg, maar toename in overschrijdingen in het geval met ombouw. Dit is vooral voor de GAW voor Lnight van toepassing. Echter ondervinden de meeste bestudeerde adrespunten een geluidsafname of verwaarloosbare geluidsbijdrage. De kwetsbare locaties in het studiegebied ondervinden geluidsafnames zonder wijzigingen in de al dan niet overschrijding van de GAW.

Conform het richtlijnsysteem wordt er niet met een eindscore beoordeeld voor de hinderwijziging die plaatsvindt. Echter in functie van de globale beoordeling met gelijkwaardige eenheden worden volgende conclusies geformuleerd:

De door het project (verschuiving wegverkeer) zal de wijziging 6 tot 13 afnames in ernstig gehinderden en 2 tot 5 afnames ernstig slaapverstoorden bedragen respectievelijk van ca. 0,7% tot maximaal ca. 2,0% en ca. 0,4% tot maximaal 0,7% van de onderzochte populatie in het studiegebied. De totale ernstig gehinderden en de ernstig slaapverstoorden bedragen respectievelijk ca. 9,9-11,1% en ca. 2,8-3,1% van de onderzochte populatie in het studiegebied na realisatie. Dit is een verbetering ten opzichte van de referentietoestand met ca. 12,0% en 3,5% van de onderzochte populatie. Gezien dit niet conform de WHO-richtlijn (2018) onder de 10% ernstige geluidshinder en de 3% ernstig slaapverstoorden van de onderzochte populatie blijft, kan deze afname in hinder als beperkt positief worden geconcludeerd (score +1). De absolute hinderbelasting in het studiegebied kan niet worden berekend met huidige gegevens, waardoor deze niet kunnen worden getoetst aan de 10% ernstige geluidshinder en de 3% ernstig slaapverstoorden richtwaarden van de WHO (2018).

Deze beoordeling is uitgezonderd de te onteigenen adreslocaties.

Het project draagt ook bij op vlak van bevordering van gezonde keuzes en levensstijl door de inrichting en organisatie van publieke ruimten. Dit door bijdragen op vlak van verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker, bevordering actieve levensstijl en groenvoorzieningen.

Het gebied gelegen tussen het huidige tracé van de N42 en de nieuwe N42 is een hellend gebied dat afstroomt richting de nieuwe N42 en bovendien erosiegevoelig is. Het gewestplantracé snijdt voornamelijk in het noorden en het zuiden percelen aan met een (zeer) hoge gevoeligheid. Op deze flanken doorsnijdt het gewestplan tracé ook verschillende afstromingslijnen. Centraal (op de heuvelrug zelf) is de erosiegevoeligheid lager.

De in het project geïntegreerde maatregelen zullen ervoor zorgen dat de effecten ten gevolge van erosie door de realisatie van het gewestplantracé verwaarloosbaar zijn. Ook wordt de afvoer van sediment naar het oppervlaktewater hierdoor maximaal beperkt zodat ook het effect op de oppervlaktewaterkwaliteit te verwaarlozen is.

De vigerende wetgeving in acht genomen, wordt de impact van bodemverontreiniging door calamiteiten tijdens de exploitatiefase verwaarloosbaar tot beperkt negatief geacht. Naast calamiteiten kan de bodemkwaliteit ook beïnvloed worden door afstromend wegwater en verwaaiing van verontreiniging. Langs het overgrote deel van de wegenis komen bermten voor, waarin deze verontreinigingen terecht komen. Uit gerapporteerde onderzoeken blijkt dit soort verontreiniging in de bodem zeer beperkt te zijn in concentraties en in horizontale (tot 1m van de weg) en verticale verspreiding (toplaag). Het globaal effect op de bodemkwaliteit tijdens de exploitatiefase wordt als verwaarloosbaar beschouwd.

Ter hoogte van de segmenten waar de nieuwe N42 samenvalt met het bestaande tracé is de bodem al zodanig antropogeen beïnvloed dat profielverstoring in deze zones als

verwaarloosbaar beschouwd wordt. Bij de aanleg van het nieuw aan te leggen deel van het gewestplantracé zal het oorspronkelijke bodemprofiel over een aanzienlijke oppervlakte worden verstoord. Ter hoogte van de kruising met enkele valleitjes die geen profielontwikkeling hebben is het effect verwaarloosbaar (0). Elders gaat het om een verstoring van bodems met matig ontwikkelde bodemprofielen die eerder algemeen voorkomend zijn en is het effect beperkt negatief.

Tijdens de exploitatiefase zal het hemelwater dat op de nieuwe verharding terecht komt niet meer in de bodem kunnen infiltreren. Infiltratie blijft wel enigszins mogelijk thv de langsrachten en in het bufferbekken waarin afstromend hemelwater verzameld wordt. Het lemig karakter van de bodem en het sterke reliëf beperken evenwel de effectieve infiltratiemogelijkheden, al geldt dat vandaag ook al voor de zone die verhard wordt.

Door het werken met open (niet verharde) opvangstructuren en het compartimenteren van langsrachten op sterk hellend terrein, zal het project de beperkte infiltratiecapaciteit van de bodem toch enigszins benutten en toelaten dat een deel van het hemelwater dat op de weg terecht komt alsnog in de bodem kan dringen om het grondwater aan te vullen. Op deze manier wordt de negatieve impact van de nieuwe verharding op de voeding van de grondwatertafel en op de grondwaterstand enigszins beperkt.

In het nieuwe wegontwerp is ook rekening gehouden met opwaarts aangesloten verharde en onverharde oppervlakte van het gebied tussen de bestaande N42 en het voorkeurstracé, dat oppervlakkig afwatert richting het voorkeurstracé. Om erosie van deze hellingen tegen te gaan, en de afwateringsstructuur en de weg te vrijwaren, zijn in het projectontwerp maatregelen getroffen om het afstromende water af te remmen en vervolgens te bufferen in depressies zodat het sediment kan bezinken en het water er kan infiltreren. Waar dit water momenteel van de hellingen stroomt, wordt dit in het ontwerp afgeremd en enigszins tegengehouden, waardoor het meer dan vandaag het geval is, de kans krijgt om gedeeltelijk te infiltreren.

Het effect van het project op de voeding van het grondwater wordt hierdoor maximaal als beperkt negatief beoordeeld. Door de erosie maatregelen die in het project geïntegreerd worden, krijgt mogelijk zelfs meer hemelwater de kans om in de bodem te dringen dan in de huidige situatie het geval is.

De kunstwerken die aangebracht worden in de bodem (tunnelconstructie, faunapassages), worden dermate ontworpen dat ze in de toekomst niet drainerend werken en geen permanente bemaling vereisen. Deze constructies zullen ook geen belangrijke impact hebben op de grondwaterstromingen of toekomstige grondwaterpeilen.

Het project kan enerzijds door een wijziging in de afwatering van het projectgebied en omgevingen een impact hebben op de oppervlaktewaterkwantiteit. Het ontwerp van de weg houdt voor de afwatering rekening met de randvoorwaarden van de provincie Oost-Vlaanderen en zorgt ervoor dat de afwatering van het projectgebied en omgeving verzekerd blijft. Gezien de bijkomende verharding wordt het project wel als beperkt negatief beoordeeld. Er gaat door het project geen oppervlakte of volume aan waterbergingsgebied verloren.

Het project interfereert met de lokale afwateringsstructuur via waterlopen, grachten of oppervlakkige afstroming. Het erosierisico dat hieruit voortvloeit heeft potentieel een effect op de oppervlaktewaterkwaliteit. De voorziene erosiebestrijdingsmaatregelen die in elk van de afstromingszones worden genomen, zorgen voor een verwaarloosbaar effect op de oppervlaktewaterkwaliteit. Gezien in het nieuwe tracé verkeersuitwisseling enkel ter hoogte van de Schipstraat mogelijk is en dat via een ongelijkgrondse kruising, wordt de kans op calamiteiten en dus ook op verontreiniging gering geacht. Verder kan de afspoeling van

hemelwater van de weg (wegwater) via de bermen naar de langsgrachten, los van calamiteiten, potentieel eveneens een effect hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit. Door de afvoer van wegwater naar een langsgracht zal echter reeds een deel van de vuilvracht aan de bodemdeeltjes geadsorbeerd worden.

Gezien de overwegend lemige bodem waardoor de infiltratie naar verwachting beperkter zal zijn enerzijds en vervuilende stoffen makkelijker aan de bodemdeeltjes geadsorbeerd zullen blijven anderzijds, wordt het effect op de grondwaterkwaliteit via afstromend hemelwater verwaarloosbaar tot beperkt negatief beoordeeld.

Binnen dit studiegebied is de natuurlijke structuur gekoppeld aan een aantal beekvalleien. Het betreft in het bijzonder de Ter Erpenbeek, Plankebeek, Meilegembeek, De Burg, Mussenbeek, Molenbeek en enkele niet gecategoriseerde waterlopen. De beekvallei van de Ter Erpenbeek is in deze de meest relevante structuur. De vallei herbergt beekbegeleidende graslanden en (broek)bossen. Het betreft enkel kleinere boskernen.

Enkele van deze zones zijn beschermd als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of als Speciale Beschermingszone (Habitatrichtlijngebied).

Belangrijkste effecten worden waargenomen onder de noemer van inname van ecotoop. Het gewestplantracé vergt aanzienlijke inname van allerhande typen biotoop (grasland, bos, KLE). Geen van de innames vindt plaats binnen één van bovengenoemde beschermde gebieden, maar herstel van de ingenomen biotopen dient te worden voorzien. In het MER worden voorstellen gedaan naar realisatie ervan.

Het project kan ondanks het niet innemen van beschermd gebied wel de connectiviteit tussen betreffende gebieden beïnvloeden. Zo wordt de vallei van de Ter Erpenbeek aangesneden, dewelke een belangrijke schakel is in het verbinden van gebieden ten oosten en ten westen van de infrastructuur. In het project worden reeds ecopassages voorzien. Deze moeten opgeworpen barrières verzachten/overbrugbaar maken, maar kunnen door aanleg van geschikte geleiding verder geoptimaliseerd te worden. De impact van verstoring wordt reeds zonder mildering beperkt negatief ingeschat gezien enkel de kruispunten worden verlicht.

Er is geen betekenisvolle toename van stikstofdeposities. Door het verschuiven van het verkeer naar het Gewestplantracé nemen deposities afkomstig van verkeersemissies ter hoogte van het VEN langs de Ter Erpenbeek eerder af.

Effecten van verstoring en wijziging van hydrologie bleken bij nader onderzoek beperkt. De voornaamste aandachtspunten bij de te treffen maatregelen en aanbevelingen zijn het herstel van de ingenomen biotopen en ecologische verbindingen, en aandacht voor impact bij bemaling.

Effecten kunnen mits toepassen van de milderende maatregelen verzacht worden tot beperkt negatief, en dit over alle effectgroepen heen. Een passende beoordeling opgemaakt voor dit project concludeert dat er geen risico bestaat op betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van in de ruimere omgeving aanwezige Speciale beschermingszones. Evenzeer is er met betrekking tot omliggende VEN gebieden geen sprake van onherstelbare en onvermijdbare schade

Op microniveau worden verschillende landschappelijke structuren (groenelementen) doorsneden. Dit wordt gedeeltelijk gecompenseerd door de aanplant en het beheer van de taluds met struikvegetatie en het voorzien van een boszone in aansluiting op de bestaande boszone. Naast het doorsnijden van kleinschalige landschappelijke structuren op microniveau, zal de nieuwe weg ook een onaangestast, relatief open, landbouwgebied doorsnijden.

Met betrekking tot de wijzigingen van erfgoedwaarde worden geen andere effecten vastgesteld dan deze die voor onderzoeksfase 1 voor het gewestplantracé werden beschreven. Er worden geen erfgoedobjecten aangesneden of de contextwaarde gewijzigd tgv de realisatie van het gewestplantracé.

Het bijkomend accentueren van de nieuwe infrastructuur in het landschap is zeer beperkt. Conform de lichtvisie wordt enkel verlichting voorzien aan de kruisingen. Visueel zal voornamelijk de verstoring van de rijdende voertuigen merkbaar zijn in het landschap. De concrete inkleding van de weg zal in grote mate de perceptie in het landschap bepalen. Hier wordt streekeigen groen, boscompensatie en natuurlijke taluds voorzien. Echter vormt de N42 nog steeds een nieuwe infrastructuur binnen een relatief gaaf landbouwlandschap. De effecten worden beperkt door de genomen maatregelen. Op het grondgebied Zottegem is het effect beperkt positief, mede door het voorzien van ventwegen. De erftoegangen worden rustiger en de N42 wordt visueel afgeschermd door de bomenrij. Ook op het huidige tracé van de N42 zal de belevingswaarde stijgen ten gevolge van de daling van de verkeersintensiteiten.

Door het voorzien van een fietsbrug ter hoogte van de verbinding Oudendries-Vossenhoek-Schonenberg wordt de oost-west verbinding voor traag verkeer behouden. Verder wordt een fietstunnel voorzien ter hoogte van de Witte Brug die de connectiviteit voor de zwakke weggebruiker verhoogd. De bereikbaarheid van landbouwpercelen blijft gegarandeerd. Ter hoogte van het gewestplantracé wordt het effect op de ruimtelijke structuur, samenhang en wisselwerking met de ruimtelijke context beperkt negatief beoordeeld. Het omgekeerde effect is aanwezig ter hoogte van het gehucht Wijnhuize waar het effect beperkt positief wordt beoordeeld. Het effect ten aanzien van het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit blijft voor de functie landbouw beperkt negatief. Volgens het LIS bedraagt de permanente ruimte-inname ca. 14,22 ha aan landbouwpercelen, deze percelen werden alreeds onteigend. Bij de functie wonen gaat het alleen om voortuinen en opritten met uitzondering van het huis op Europaweg 12. Bij het gedetailleerde ontwerp blijven de benzinepompen van het tankstation Avia gevrijwaard. In de open landbouwruimte zal de ruimtebeleving ten gevolge van het project negatief wijzigen. Binnen het project worden wel een aantal maatregelen voorgesteld zoals aangepaste groenbuffering en geluidsmuren ter hoogte van de Schipstraat en Leugenstraat. In het gehucht Wijnhuize daarentegen zal de ruimtelijke kwaliteit verhogen door een lagere intensiteit van doorgaand verkeer.

9.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Milderende maatregelen en aanbevelingen	Vertaling					Uitvoering	
Beschrijving	Aanbeveling	Milderende maatregel	Technisch ontwerp	Uitvoering- bestek	Overig instrument	Initiatiefnemer	Andere
Discipline mens-mobiliteit							

Herinrichting N42	X		x			X	
Herinrichting Schipstraat	X		x				X
Vossenhoek/Schonenberg/Oude ndries als lokale fietsroute.	X		x		x		X
Herinrichting kruispunt N42b x Langestraat	x					X	
Voldoende brede ventwegen in functie van landbouwvoertuigen		x	x	x		X	
Discipline geluid							
<i>Exclusief ombouw N42 tussen de N9 en de N460</i>							
U-bak absorberend uitvoeren		X	x			X	
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Vossenhoek 18		X					
Diffraactor (type WHISwall) thv Europaweg 11, 9620 Zottegem		x	X			x	
<i>Inclusief ombouw N42 tussen de N9 en de N460</i>							
Europaweg in toplaag SMA-D ifv Europaweg 46, 9620 Zottegem Europaweg 44, 9620 Zottegem Europaweg 42, 9620 Zottegem Europaweg 40A, 9620 Zottegem		X					
Tracé uitvoeren met toplaag AGT thv Vossenhoek 18		X					
Diffraactor (type WHISwall) thv Europaweg 11, 9620 Zottegem		X	x			X	
Schipweg ten oosten van het gewestplantracé voorzien van toplaag SMA-D		x					
Discipline lucht							
Aanlegfase							
Bevochtigen van terreinen bij droog en winderig weer. Reinigen van de wegen is aan te raden bij het vaststellen van visuele verontreiniging van het wegdek	X			X		X	

Exploitatiefase							
In te zetten op een duurzame modal split (elektrische wagens en openbaar vervoer)	X				X		X
Verhogen van de geluidsschermen thv de Schipstraat in functie van de concentraties aan de woningen Schipstraat 66		X	X			X	
Discipline Bodem							
Tijdens de aanlegfase maatregelen treffen om een negatieve impact van erosie tgv de werffase tegen te gaan		X		X		X	
Teelaarde die wordt uitgegraven mag niet op de omliggende landbouwgronden opgevoerd worden, maar moet zo mogelijk hergebruikt binnen het project zelf.		X		X		X	
Tijdens de aanlegfase maatregelen treffen om structuurvernietiging en verdichting van de bodem tegen te gaan <ul style="list-style-type: none"> o Te hergebruiken teelaarde afzonderlijk stapelen o Voor werfverkeer zo veel mogelijk gebruik maken van bestaande toegangswegen, reeds verharde zones of toekomstig verharde zones o Zo min mogelijk werfwegen voorzien in zones die na de werken een bodemgebruik/functie als groenzone of landbouwperceel kennen of dienst doen als zone waar deels infiltratie wordt nagestreefd. 	X			X		X	
Om het voorkomen van calamiteiten tijdens de aanlegfase maximaal te beperken is het aanbevolen van werkprocedures op te stellen, waarbij richtlijnen uit 'good practices' worden gevolgd.	X			X		X	
Minstens in de nabijheid van gebouwen in sleuven werken met continue beschoeiingen en sondegestuurde bemaling toepassen.		X		X		X	
Zettingen monitoren thv huizen nabij de sleuven of U-bak tunnel;		X		X		X	

ook op rechteroever van de Ter Erpenbeek t.h.v. de bestaande weg							
Discipline grondwater							
Monitoring bemalingswater ter hoogte van bodemdossier 1427		X		X		X	
Peilgestuurde bemaling hanteren		X		X		X	
Discipline oppervlaktewater							
maatregelen nemen om erosie en ongewenste sedimenttransporten naar de Ter Erpenbeek tegen te gaan		X		X		X	
Monitoring bemalingswater ter hoogte van bodemdossier 1427		X		X		X	
Peilgestuurde bemaling hanteren		X		X		X	
Discipline biodiversiteit							
Graslandherstel		X				X	
Herstel KLE		X				X	
Boscompensatie		X				X	
Mijden broedseizoen		X				X	
Optimalisatie ecopassages		X				X	
Hop-overs		X				X	
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie							
De werkzones die mogelijk aanvullend op de wegzate van de huidige en toekomstige infrastructuur nodig zijn, worden best zo gekozen zodat ze geen bijkomend ruimtebeslag in opgaande vegetatie vereisen.	X			X			X
Discipline mens-ruimte							
Aanlegfase: Er wordt aanbevolen voor alle vervoerswijzen te alle tijden een aanvaardbaar alternatief te hebben tijdens de werken (zie ook discipline mobiliteit).	X					X	X
Aanlegfase: Er wordt aanbevolen de extra ruimte inname in de mate van mogelijk te minimaliseren en maximaal te bundelen aan de nieuwe infrastructuur en indien schade aan landbouwpercelen deze te herstellen of billijk te vergoeden zowel voor de landbouweigenaar als de pachter, daar waar rechtstreekse ruimte-inname is	X					X	X

Aanlegfase: Er wordt aanbevolen om de buurtbewoners en passanten voldoende te informeren over het project zelf, de voortgang en duur van het project. Dit wordt best gedaan op meerdere manieren zoals via flyers, infoborden, plaatselijke kranten, sociale media van de betrokken en gemeenten, etc.	X					X	X
Exploitatiefase: De huidige N42 herinrichten naar een lokale weg met maatregelen voor fietsers en voetgangers	X					X	X
Exploitatiefase: Waar de landbouweconomische rendabiliteit van de landbouwpercelen te klein wordt kan gekozen worden om deze landbouwpercelen te vervoegen bij bestaande aangrenzende landbouwpercelen.	X					X	X
Exploitatiefase: De nodige en aangepaste groenvoorziening aanplanten om een visuele buffer te creëren die het gewestplantracé afschermt.		X				X	X
Discipline mens-gezondheid							
MM en aanbevelingen discipline lucht en geluid	X	X				X	
Knippen Gentweg	X				X		X
Monitoring na realisatie ombouw N42 in het noorden ifv eventuele snelheid verlagen op N42 tijdens nachtelijke uren	X					X	
Groenvoorzieningen langs de nieuwe weg	X					X	
Communicatie en participatie met buurtbewoners	X					X	
Nevendiscipline klimaat							
Als aanbeveling kan vanuit klimaat nog meegegeven worden dat er bij de aanlegwerkzaamheden bij voorkeur wordt ingezet op 'green procurement', waarbij circulariteit en duurzaamheid de nodige aandacht krijgen. Er wordt aanbevolen om de CO2-prestatieladder in de opdracht voor de uitvoering van de werken te integreren.	X					X	