

OMBOUW GEWESTWEG N42 TOT PRIMAIRE WEG II TYPE 3 – WEGVAK E40-N46

PROJECT-MER – RAPPORTDEEL 1 : ALGEMEEN DEEL

ONTWERP-MER



23020262

JULI 2022

AUTEUR: MER-COÖRDINATOR EN -DESKUNDIGEN

Handtekeninglijst

Project-MER Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg II type 3 – wegvak E40-N46

<p>Coördinator, MER-deskundige bodem en oppervlaktewater</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 Biodiversiteit</p> <p><i>Jos Van Winckel</i></p>	
<p>MER-deskundige landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en Mens – Ruimtelijke aspecten</p> <p><i>Soetkin Verryt</i></p>	
<p>MER-deskundige Gezondheid</p> <p><i>Ulrik Van Soom</i></p>	

Inhoudstafel

Handtekeninglijst	2
Inhoudstafel	3
Kaartenlijst	6
Verklarende afkortingenlijst	7
Voorwoord	8
1 Inleiding	10
1.1 Intentie van het project	10
1.2 Opbouw rapport	11
2 Situering van dit MER	12
2.1 Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht	12
2.1.1 Rubrieken m.b.t de aanleg van wegenis	12
2.1.2 Rubrieken m.b.t het onttrekken van grondwater	13
2.2 Initiatiefnemer	14
2.3 Team van deskundigen	14
2.4 Procesverloop	14
2.4.1 M.e.r.-plicht en omgevingsvergunning algemeen	14
2.4.2 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure	15
2.4.3 Tijdens de vergunningsprocedure	16
2.4.4 (Gewest)grensoverschrijdende procedure	16
2.4.5 Procesverloop voor dit dossier	16
2.4.5.1 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure	16
2.4.5.2 Tijdens de vergunningsprocedure	17
2.4.6 Aan te vragen vergunningen	17
3 Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering	18
3.1 Ruimtelijke situering	18
3.2 Juridische en beleidsmatige situering	18
3.2.1 Gewestplan	18
3.2.2 GRUP N42 tussen Wetteren en Zottegem	18
3.2.3 Gemeentelijk RUP – RUP 3 - Compensatie-RUP, RUP Open Kouters	21
3.2.4 Gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein te Oosterzele	22
3.2.5 Gewestelijk RUP 'Winning van oppervlaktedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro''	23
3.2.6 Herbevestigd agrarisch gebied	23
3.2.7 Gewestelijk RUP Landbouw-, natuur- en bosgebieden "Sint-Lievens-Houtem en Kottembos"	24
3.2.8 Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	26
3.3 Administratieve voorgeschiedenis	26

4	Probleemstelling, historiek en verantwoording van het project	27
4.1	Probleemstelling	27
4.2	N42 als primaire weg II	28
4.3	Inrichtingsprincipes voor primaire wegen II	29
4.4	Voorafgaand onderzoek en besluitvorming	29
4.4.1	Uitgevoerd onderzoek in de fase van het plan-MER	29
4.4.2	Uitgevoerd onderzoek in de fase van de startnota	32
4.4.2.1	Algemeen	32
4.4.2.2	Bestaand of nieuw tracé	32
4.4.2.3	Dwarsprofiel wegvak Gijzenzelestraat – N46	36
4.4.2.4	Autowegstatuut of niet	37
4.4.2.5	Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat	37
4.4.2.6	Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat	37
4.4.2.7	Ligging aansluitingspunt Yshoute	37
4.4.2.8	Vormgeving knooppunten ter hoogte van Yshoute en Houtemstraat	38
4.4.2.9	Al dan niet aansluiten Reigerstraat	38
4.4.3	Uitgevoerd onderzoek in de fase van de projectnota	38
4.4.3.1	Advies RMC op de startnota	38
4.4.3.2	Wijziging tracékeuze	39
4.5	GRUP Ombouw N42 tot primaire weg : Wegvak Wetteren-Oombergen als kader voor het project	48
5	Het project	49
5.1	Doelstellingen van het project	49
5.2	Projectbeschrijving	49
5.2.1	Wegenis N42	49
5.2.2	Knooppunten op de N42	51
5.2.2.1	Lichtengeregelde kruispunten met voetgangers- en fietsvoorzieningen	51
5.2.2.2	Knooppunt Gijzenzelestraat	55
5.2.3	Ongelijkvloerse kruisingen	58
5.2.3.1	Fietstunnel Eke-Leenstraat	58
5.2.3.2	Fietstunnel Roosbloemstraat	58
5.2.3.3	Tunnel/onderdoorgang N42 en fietsbrug thv knooppunt Gijzenzelestraat	59
5.2.4	Andere projectonderdelen	60
5.2.4.1	Carpoolparking	60
5.2.4.2	Fietsverbinding westzijde	62
5.2.4.3	Aanpassing riolering Schoolstraat en Houtemstraat	63
5.2.5	Gewijzigde rijroutes en bereikbaarheid in navolging van dit project	64
5.2.5.1	Ontsluiting Steengroeve	64
5.2.5.2	Ontsluiting landbouwverkeer	66
5.2.5.3	Bereikbaarheid Kréfelsite voor fietsverkeer	68
5.2.6	Overige ontwerpelementen	68
5.2.6.1	Landschappelijke en landschapsecologische inkleding weg en landschapsecologische invulling restpercelen	68
5.2.6.2	Faunapassages	69
5.2.6.3	Compenserende bebossing	71
5.2.6.4	Afwatering	72

5.2.6.5	Openbare verlichting	73
5.2.6.6	Materiaalkeuze	75
5.2.6.7	Geluidsreducerende maatregelen	75
5.3	Fasering voor de realisatie van het project	76
5.4	Beschrijving van de aanlegwerkzaamheden	76
5.4.1	Algemeen	76
5.4.2	Grondverzet	77
5.4.3	Bemaling	77
5.4.4	Fasering en timing voor de realisatie van het project	77
5.4.5	Fasering van de werken	78
6	Alternatievenonderzoek	79
6.1	Inleiding	79
6.2	Nulalternatief	80
6.3	Locatiealternatieven	80
6.4	Inrichtingsalternatieven	80
6.5	Uitvoeringsalternatieven	81
7	Geplande ontwikkelingen in de omgeving	82
7.1	Geplande infrastructuurwerken hoofd- en gewestwegen	82
7.1.1	Ombouw N42 tussen complex Wetteren en N9	82
7.1.2	Project N42, Sint-Lievens-Esse	83
7.1.3	Spitsstroken E40 tussen Merelbeke en Wetteren, optimalisatie in- en uitvoegstroken aan westzijde complex Wetteren en optimalisatie aansluiting R4-E40	85
7.1.4	Aanpassingen kruispunt N42*N46 en complex E40*N42	85
7.1.5	Ondertunneling kruispunt Reigerstraat	85
7.2	Andere geplande ruimtelijke ontwikkelingen	86
7.2.1	Uitbreiding ambachtelijke zone te Oosterzele	86
7.2.2	Uitbreiding ontginning steengroeve	86
7.2.3	Nieuwe Aldi ter hoogte van kruispunt N42-Houtemstraat	86
7.2.4	Acties AGNAS	87
7.3	Relevantie van de geplande ontwikkelingen voor het MER	88
8	Ingreep-effectenanalyse en scoping relevante disciplines	89
9	Bijlagen	92
9.1	Bijlage 1: juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	93
9.2	Bijlage 2: Ontwerpplan	107
9.3	Bijlage 3: Invulling restpercelen en boscompensatie	108

Kaartenlijst

- Kaart 1 Liggingplan
- Kaart 2 Topografische kaart
- Kaart 3 Orthofoto
- Kaart 4 Stratenatlas
- Kaart 5 Gewestplan
- Kaart 6 Ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 7 Bodemkaart
- Kaart 8 Bodemonderzoeken OVAM
- Kaart 9 Potentiële bodemerosiekaart
- Kaart 10 Hydrografie
- Kaart 11 Watertoets overstromingsgevoelige gebieden
- Kaart 12 NATURA2000 en VEN gebieden
- Kaart 13 Biologische Waarderingskaart
- Kaart 14 Onroerend erfgoed Landschapsatlas
- Kaart 15 Onroerend erfgoed Beschermingen
- Kaart 16 Onroerend erfgoed Inventaris
- Kaart 17 Externe mensveiligheid – Seveso-bedrijvigheid

De kaartenlijst is opgenomen in rapportdeel 4 van dit MER.

Verklarende afkortingenlijst

BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
MER	Milieueffectenrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
PAE	Personenauto-equivalenten
PM10	Fijn stof met een diameter kleiner dan 10 µm (micrometer)
PM2,5	Fijn stof met een diameter kleiner dan 2,5 µm (micrometer)
RMC	Regionale Mobiliteitscommissie
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SBZ	Speciale Beschermingszone
SBZ-H	Speciale Beschermingszone – Habitatrichtlijngebied
SBZ-V	Speciale Beschermingszone – Vogelrichtlijngebied
VHA	Vlaamse Hydrografische Atlas
VEN	Vlaams Ecologisch Netwerk

Voorwoord

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

Bij de indiening van deze ontwerp-tekst wordt een **verzoek om 2^e scopingsadvies** gevoegd. Tegelijkertijd met de adviesronde in functie van dit 2^e scopingsadvies, wordt het MER **ter inzage** geplaatst op de project-website van de initiatiefnemer.

Hieronder wordt ingegaan op het doel van deze terinzagelegging en wordt aangegeven op welke manier inspraakreacties kunnen ingediend worden.

Doel van de terinzagelegging

Deze ontwerp-tekst van het project-MER wordt tijdens de adviesronde in functie van het 2^e scopingsadvies ook digitaal ter inzage gelegd van de bevolking. Het doel van de terinzagelegging is ten eerste om de bevolking en omwonenden op de hoogte te stellen van de voorgenomen activiteit en van het milieuonderzoek dat hierover gevoerd werd. Ten tweede is het de bedoeling om concrete, zinvolle reacties uit te lokken (zie verder) waarmee Team MER rekening kan houden bij de opmaak van het 2^e scopingsadvies en waarmee rekening kan gehouden worden bij de opmaak van het definitieve milieueffectenrapport (MER).

Inspraakreacties kunnen binnen de termijn van de terinzagelegging overgemaakt worden aan het Team MER op volgend adres.

Vlaamse overheid – Departement Omgeving
 Dienst Milieueffectrapportagebeheer
 Graaf de Ferrarisgebouw
 Koning Albert II-laan 20, bus 8
 1000 Brussel

Of via mail : mer@vlaanderen.be

Gelieve bij uw inspraakreactie steeds het dossiernummer van dit MER 'PR3380' te vermelden.

Wat zijn nuttige inspraakreacties?

De terinzagelegging is geen openbaar onderzoek waarbij bezwaarschriften kunnen ingediend worden. Bezwaarschriften kunnen enkel ingediend worden tijdens het openbaar onderzoek dat georganiseerd zal worden naar aanleiding van de vergunningsaanvraag. Dit is dus tijdens de latere besluitvormingsprocedure en niet gedurende de mer-procedure voorafgaand aan de omgevingsvergunningsaanvraag.

Wel kunnen in deze fase inspraakreacties gegeven worden.

Zoals eerder vermeld kan het Team MER enkel zinvolle en nuttige reacties gebruiken voor het opstellen van het scopingsadvies. Dit kunnen opmerkingen zijn over de vorm en

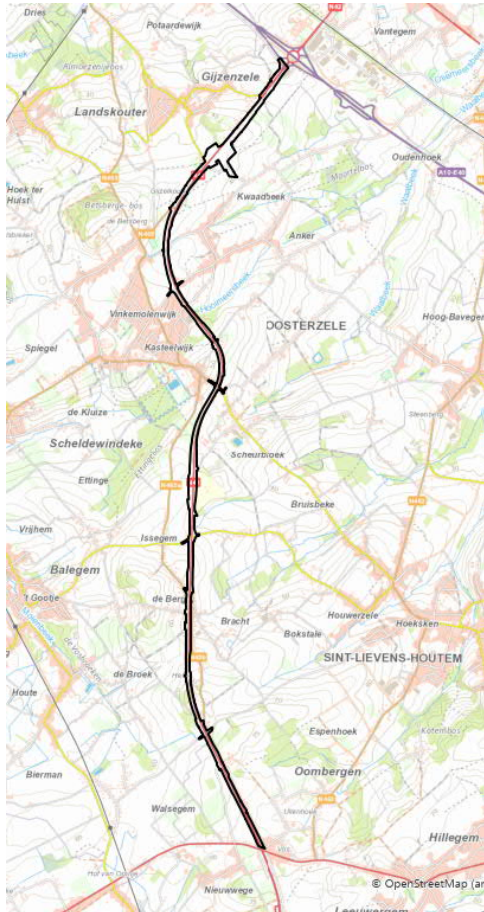
presentatie van het MER, maar ook inhoudelijke opmerkingen zoals opmerkingen over het voorgenoemde project zelf en over het gevoerde milieuonderzoek.

Wat gebeurt er met de inspraakreacties?

Het Team MER bundelt de inspraakreacties samen met de adviezen van de geraadpleegde adviesinstanties en bespreekt deze op een scopingoverleg, waarop behalve de initiatiefnemer en de opsteller van het MER ook de verschillende adviesinstanties die aangeschreven worden, worden uitgenodigd. Op basis van dat overleg stelt het Team MER het 2^e scopingsadvies op. Met dat 2^e scopingsadvies dient rekening gehouden te worden bij de finalisering van het MER. Het scopingsadvies is een openbaar document en zal na de betekening ervan beschikbaar zijn in de databank van Team MER "<https://omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank>".

1 Inleiding

1.1 Intentie van het project



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

- De herinrichting van de N42 tussen de E40 en de N46 als primaire weg II type 3 met dubbele rijstroken gescheiden met betonnen stootbermen;
- Het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer door het gebruik van ventwegen die de bereikbaarheid van de woningen en straten langs de N42 garanderen;
- Het heraanleggen van verschillende kruispunten:
 - N42 X Korte Ambachtstraat X Reigerstraat
 - N42 X Houtemstraat
 - N42 X Yshoute
 - Nieuwe rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat
- Het aanleggen van veilige fietspaden parallel aan de N42;
- Het aanleggen van een fietsbrug over de rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat;
- Het aanleggen van een fietstunnel ter hoogte van de Leenstraat onder de N42 en ter hoogte van de Roosbloemstraat;
- Het aanleggen van een nieuwe carpoolparking aan de Gijzenzelestraat.

1.2 Opbouw rapport

Dit MER is als volgt opgebouwd

Rapportdeel 1 – Algemeen deel

- Inleiding
- Algemene inlichtingen m.b.t. de initiatiefnemer en het team van erkende m.e.r.-deskundigen, toetsing aan de m.e.r.-plicht, procesverloop
- Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering
- Aanleiding voor en verantwoording van het project
- Beschrijving van het project
- Alternatievenonderzoek
- Beknopte omgevingsanalyse
- Beschrijving van geplande ontwikkelingen
- Ingreep-effectenanalyse en scoping
- Bijlagen :
 - Tabel met juridische en beleidsmatige randvoorwaarden
 - Ontwerpplan

Rapportdeel 2 – Milieuonderzoek

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

Rapportdeel 3 - Bijlagenbundel bij het milieuonderzoek

Rapportdeel 4 - Kaartenbundel

Rapportdeel 5 – Niet-technische samenvatting

2 Situering van dit MER

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

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

De rubrieken die potentieel relevant voor voorliggend project zijn:

2.1.1 Rubrieken m.b.t de aanleg van wegenis

Bijlage I, rubriek 9:

Aanleg van autosnelwegen en autowegen met inbegrip van de hoofdwegen.

De N42 is een geen autosnelweg, autoweg of hoofdweg.

Het project valt zodoende niet onder rubriek 9 van bijlage I

Bijlage I, rubriek 28:

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

Rubriek 9 van bijlage I bevat geen drempelwaarden. Wijzigingen en/of uitbreidingen van projecten vallend onder rubriek 9 zullen dus nooit onder rubriek 28 van bijlage I vallen.

Het project valt niet onder de wijzigingsrubriek van bijlage I

Bijlage II, rubriek 10e: Infrastructuurprojecten

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

Onder 'aanleg' wordt cf. de handleiding van Team MER verstaan: de aanleg van een nieuwe weg alsook de verbreding, verlegging of verlenging van een bestaande weg. Hierbij geldt dat enkel een verbreding met bijkomende ruimte-inname en bijkomende verharding in deze zin dient beschouwd te worden als een verbreding.

Rubriek 10e van bijlage II is van toepassing daar de ombouw van de N42 de aanleg van een weg met 4 rijstroken omvat en dit over een lengte van meer dan 1 km.

Voorliggend project-MER wil voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project van de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 ter hoogte van het wegvak E40-N46. Het MER heeft niet de bedoeling om te voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project ter hoogte van Sint-Lievens-Esse (zie § 7.1.2). Dat project vormt dan ook geen onderdeel van het project dat het voorwerp vormt van dit MER-dossier. Dat is ook niet noodzakelijk daar beide projecten geografisch van elkaar gescheiden zijn en er geen sprake is van een functionele onderlinge afhankelijkheid of van een functionele overlapping (zie § 7.1.2).

Voor het project te Sint-Lievens-Esse zal in functie van de omgevingsvergunning een afzonderlijk milieueffectenrapport worden opgemaakt.

2.1.2 Rubrieken m.b.t het onttrekken van grondwater

Voor de realisatie van het project zal een bemaling nodig zijn. In functie hiervan zal een bemalingsnota opgesteld worden. M.b.t. de bemaling kunnen de volgende rubrieken van toepassing zijn:

Bijlage I, rubriek 15

Werkzaamheden voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater wanneer het jaarlijkse volume onttrokken of aangevuld water 10 miljoen m³ of meer bedraagt

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

Uit de bemalingsstudie blijkt dat de bemaling ten behoeve van de realisatie van het project onder bijlage III valt (zie discipline grondwater in rapportdeel II).

Samenvattend kan gesteld dat het project maximaal onder bijlage II van het MER-besluit valt. De initiatiefnemer heeft er voor geopteerd om voor voorliggend project een project-MER op te stellen.

2.2 Initiatiefnemer

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

2.3 Team van deskundigen

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Duur erkenning
Coördinator	Ann Van Wauwe		
Discipline mens - deeldomein mobiliteit	Brecht Janssens	MER/2021/101365	Onbeperkt
Geluid en trillingen	Sven Loridan	MER/EDA/798	Onbeperkt
Lucht	Kristof Wijns	MER/EDA/739	Onbeperkt
Bodem	Ann Van Wauwe	MER/EDA-659	Onbeperkt
Grondwater	Sofie Heirman	MER/EDA-656	Onbeperkt
Oppervlaktewater	Ann Van Wauwe	MER/EDA-659	Onbeperkt
Biodiversiteit	Jos van Winckel	ERK/MER/102552	Onbeperkt
Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie –	Soetkin Verryt	MER/EDA-812	Onbeperkt
Discipline mens - deeldomein ruimtelijke aspecten	Soetkin Verryt	MER/EDA-812	Onbeperkt
Discipline mens – deeldomein gezondheid	Ulrik Van Soom	MER/EDA/351	Onbeperkt

Naast de erkende deskundigen werkten ook de volgende medewerkers mee aan dit MER : Tijs Hoedemaekers (bodem en grondwater), Els Spyckerelle (Bodem en water), Dries Vanhessche (Biodiversiteit), Jonas De Temmerman (landschap en mens-ruimtelijke aspecten, Matthias Defoort (lucht en mens-gezondheid), Inneke Van Moer (Klimaat)

2.4 Procesverloop

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

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

Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende nadere regels voor de milieueffectrapportage over projecten en voor de omgevingsveiligheidsrapportage is goedgekeurd op 17 februari 2017.

In de geïntegreerde MER-procedure zijn een fase voorafgaand aan en een fase tijdens de vergunningsaanvraag te onderscheiden.

2.4.2 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure

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

Deze aanmelding moet minstens de volgende informatie bevatten:

- Beschrijving van het project en alternatieven (zie §5 en §6);
- Aan te vragen vergunningen en bestaande vergunningstoestand (zie §2.4.6)
- Beschrijving van de te onderzoeken aanzienlijke effecten (zie §0 en volgende hoofdstukken);
- Team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinatie en hun taakverdeling (zie §2.3);
- Beschrijving van het procesverloop (§2.4).

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

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

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

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

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

De initiatiefnemer kan voorafgaand aan de vergunningsprocedure een voorlopige goedkeuring van het MER vragen aan het team MER. Hierbij zal het team Mer voorafgaand aan de vergunningsaanvraag de kwaliteit van het project-MER aftoetsen, desgevallend aan het scopingadvies en elementen uit het optioneel overleg. Na de voorlopige goedkeuring door het

team Mer kan het MER tijdens de vergunningsaanvraag enkel afgekeurd worden op basis van nieuwe informatie uit het openbaar onderzoek of de adviesvraag in het kader van de vergunningsaanvraag. Het team Mer neemt binnen de 30 dagen na ontvangst (betekening na 40 dagen) een beslissing over deze voorlopige goed- of afkeuring. Op vraag van het team Mer en in onderling overleg met initiatiefnemer kan een langere termijn worden afgesproken.

2.4.3 Tijdens de vergunningsprocedure

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

2.4.4 (Gewest)grensoverschrijdende procedure

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

2.4.5 Procesverloop voor dit dossier

2.4.5.1 Voorafgaand aan de vergunningsprocedure

De officiële project-m.e.r.-procedure voorafgaand aan het indienen van de vergunningsaanvraag werd voor dit dossier in een eerste stap ingevuld door middel van een aanmelding waarbij een verzoek om scopingadvies werd toegevoegd. Op 13 juli 2021 werd het scopingadvies over de aanmelding betekend.

Aanvullend op de aanmelding met verzoek op scopingadvies, is er naar procedure in dit dossier voor geopteerd om:

- in functie van de ontwerp tekst van het MER met een bijkomend 2^e verzoek om scopingadvies te werken, gekoppeld aan een overleg met adviesinstanties.
- Gelijktijdig met het verzoek om een 2^e scopingadvies een terinzagelegging van het ontwerp-MER voor de bevolking te voorzien.

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

2.4.5.2 Tijdens de vergunningsprocedure

Het project zal gefaseerd gerealiseerd worden (zie § 5.3). Het is evenwel de bedoeling om één en dezelfde omgevingsvergunning aan te vragen voor het globale project.

2.4.6 Aan te vragen vergunningen

Voor de realisatie van het project is een omgevingsvergunning vereist.

3 Ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering

3.1 Ruimtelijke situering

De N42 wordt heringericht vanaf het op- en afrittencomplex van de E40 in Wetteren tot vlak voor het kruispunt met de N46 (of de Steenweg Op Aalst) waar de huidige N42 reeds aangelegd is met twee dubbele rijstroken. Het project situeert zich daarmee hoofdzakelijk op het grondgebied van de gemeente Oosterzele, maar deels ook op het grondgebied van de gemeenten Wetteren en Zottegem.

3.2 Juridische en beleidsmatige situering

3.2.1 Gewestplan

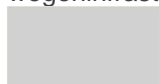
Het plangebied is gelegen in het gewestplan Gentse en Kanaalzone en Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (Kaart 5) en loopt voornamelijk door agrarisch gebied. Volgende bestemmingen liggen langs de N42:

- Gentse en kanaalzone:
 - o Agrarische gebieden
 - o Landschappelijk waardevol agrarisch gebied
 - o Natuurgebied
 - o Ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen
 - o Woongebied met landelijk karakter
- Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem:
 - o Agrarisch gebied
 - o Landschappelijk waardevol agrarisch gebied
 - o Bufferzone met daarachter een zone voor milieubelastende industrieën met nabestemming natuur en daarachter een ontginningsgebied met nabestemming natuur

3.2.2 GRUP N42 tussen Wetteren en Zottegem

Op 22 januari 2021 is het GRUP 'Ombouw N42 tot primaire weg II type 3 – Wegvak Wetteren-Oombergen' definitief vastgesteld (voor de status zie § 3.3 Administratieve voorgeschiedenis). Het GRUP is opgesteld als juridisch kader waarbinnen de ombouw van de N42 gerealiseerd kan worden.

Het volledige tracé van de ombouw van de N42 krijgt de bestemming weginfrastructuur. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden:

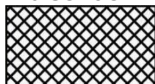


Plaatselijk worden ook enkele overdrukken toegepast:

- Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur:
Infrastructuur binnen het gebied van de overdruk dienen ingekleed te worden met bomenrijen, groenstructuren en dienen aan te sluiten bij de groenstructuren aan beide zijden van de weg.



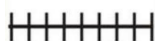
- Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur:
In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.



- Gebied voor overstap:
Het gebied is bestemd voor een overstapplaats, met name een gebied voor uitwisseling tussen individueel en openbaar/collectief vervoer/verschillende soorten openbaar vervoer. Er zijn enkele bijkomende eisen voorzien binnen deze overdruk. Zo moet bijkomend ruimte worden voorzien voor minimaal 25 fietsenstallingen. De overstapplaats moet worden ingericht met een groen karakter en wordt daartoe voorzien van groenelementen die aansluiten bij de omgeving.



- Gebied voor enkelvoudige leiding:
In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding (hier meer specifiek de enkelvoudige leiding) en haar aanhorigheden.



- Indicatieve aanduiding voor een verbinding voor traag verkeer:



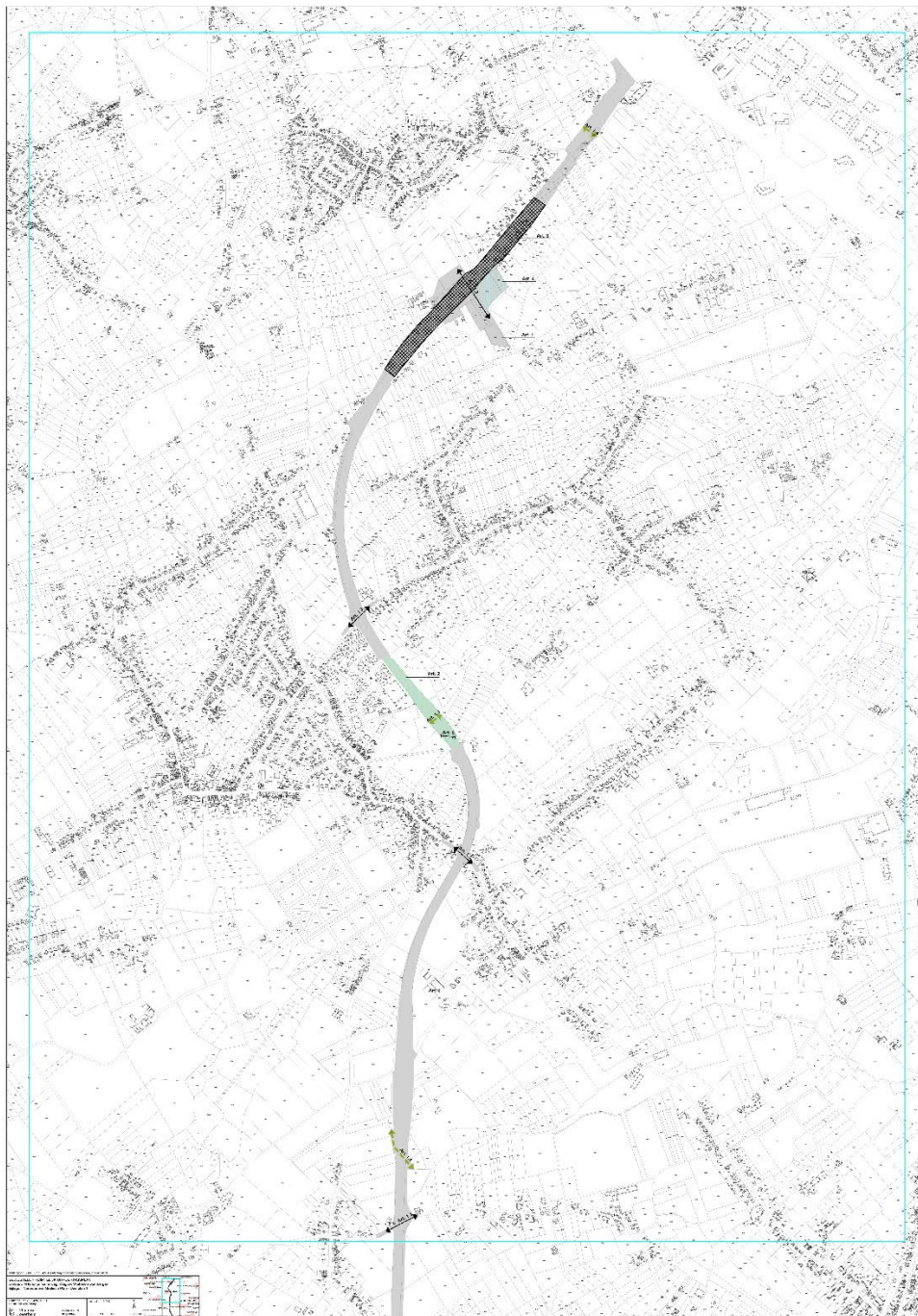
- Indicatieve aanduiding voor een verbinding voor faunapassage:



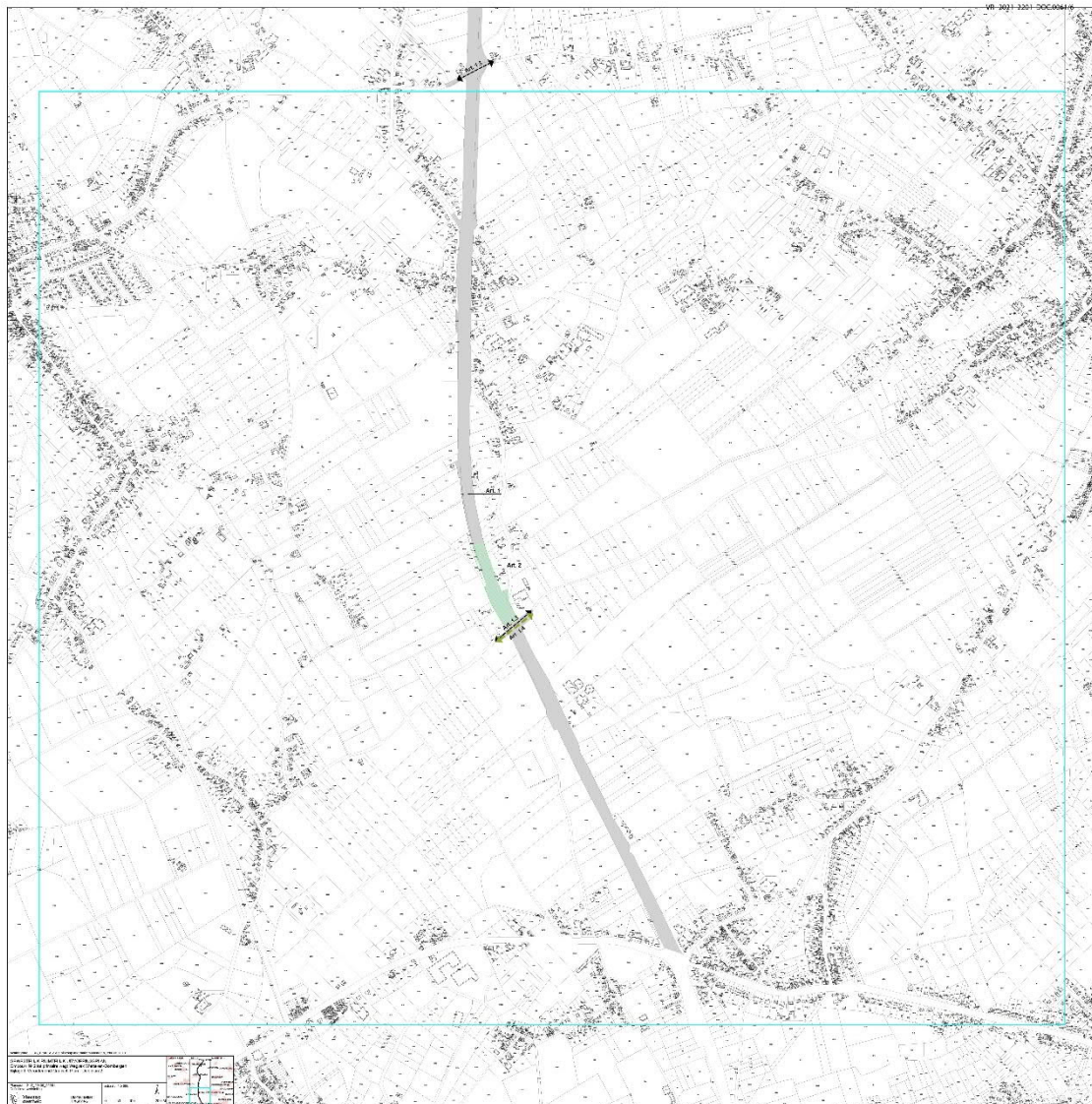
De overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur is telkens toegepast waar de N42 door of langs een gebied met bestemming natuurgebied uit het gewestplan loopt.

De verdere uitleg over het GRUP en de relatie met dit project wordt nader beschreven in § 4.5.

De grafische plannen en stedenbouwkundige voorschriften zijn te bekijken via volgende link: <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/f073540c-8fd5-4ebc-9e04-591616f5751f>



Figuur 3-1: Grafisch plan GRUP Ombouw N42 tot primaire weg II type 3 – Wegvak Wetteren-Oombergen – Deelplan 1 - noordelijk deel



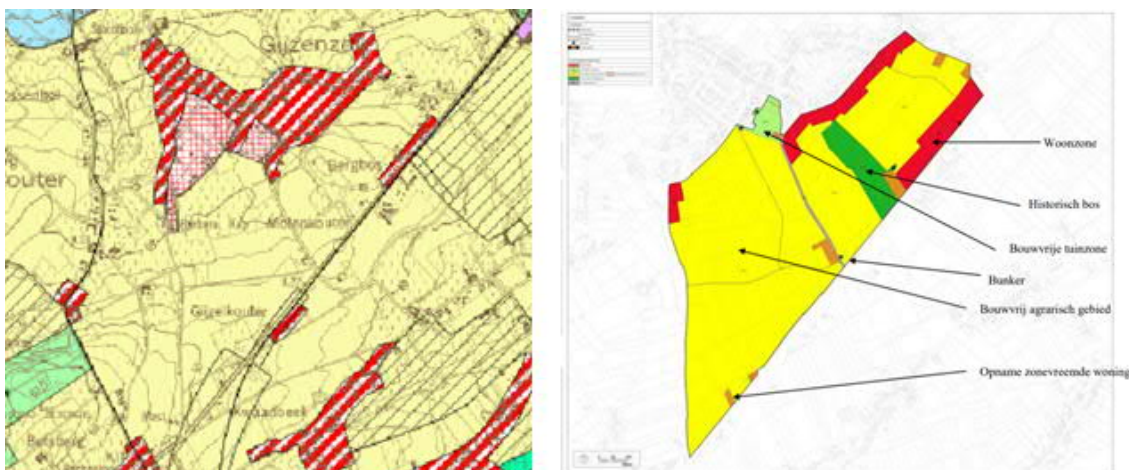
Figuur 3-2: Grafisch plan GRUP Ombouw N42 tot primaire weg II type 3 – Wegvak Wetteren-Oombergen – Deelplan 1 - zuidelijk deel

3.2.3 Gemeentelijk RUP – RUP 3 - Compensatie-RUP, RUP Open Kouters

Dit compensatie-RUP wil de inname van agrarisch gebied door tal van andere gemeentelijke RUP's binnen Oosterzele, compenseren door woonuitbreidingsgebied in Gijzenzele en in Balegem om te zetten naar bouwvrije agrarische gebieden en bos.

Het deelgebied Gijzenzele grenst aan de N42 te Oosterzele. De bestaande open ruimte – agrarisch gebied tussen het centrum van Gijzenzele en de Wetterse Steenweg wordt effectief

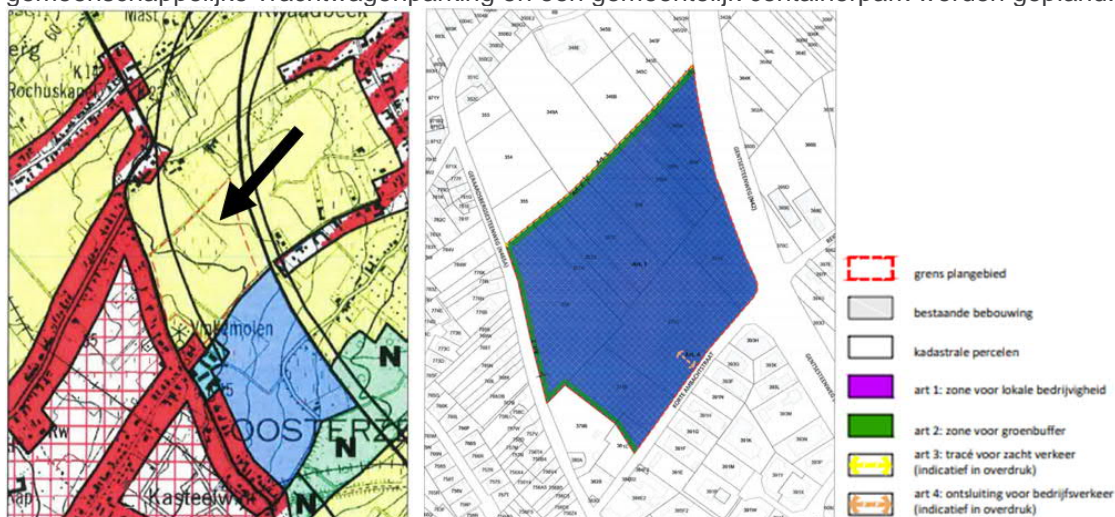
bevestigd als bouwvrij agrarisch gebied en bos. De bestaande aanpalende woongebieden aan de open ruimte worden mee opgenomen binnen de omlijning van het RUP om een duidelijk afgebakend gebied te krijgen. Voor de zonevreemde woningen gelegen in agrarisch gebied wordt via dit RUP een rechtszekerheid geboden.



Figuur 3-3: Voormalige bestemming plangebied gemeentelijk RUP 3 - Compensatie-RUP, RUP Open Kouters cf. gewestplan (links) en grafisch plan van het RUP (rechts)

3.2.4 Gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein te Oosterzele

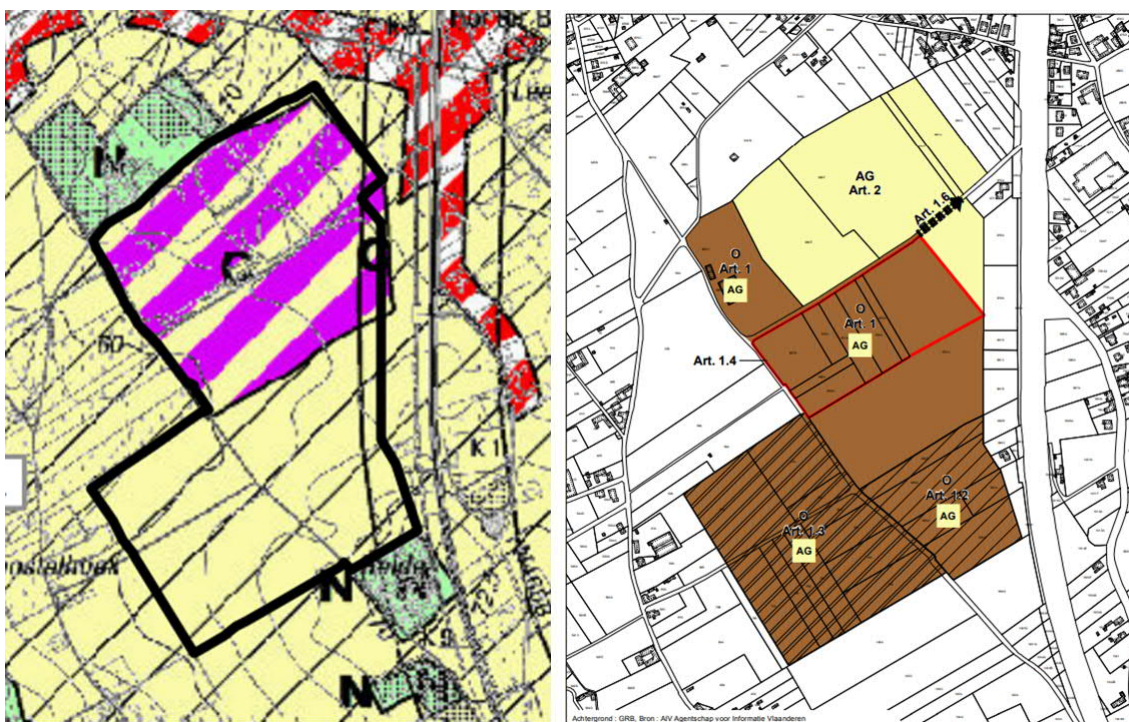
In 2018 werd een gemeentelijk RUP opgesteld voor een lokaal bedrijventerrein tussen de N42 en de N465, aansluitend op de bestaande ambachtelijke zone langs de N42 te Oosterzele. Het betreft een lokaal bedrijventerrein van ca. 7,5 ha, waar lokale activiteiten, i.c. een lokaal bedrijventerrein, parking voor personenwagens i.f.v. de naastgelegen basisschool en een gemeenschappelijke vrachtwagenparking en een gemeentelijk containerpark worden gepland.



Figuur 3-4: situering gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein (links) en grafisch plan (rechts)

3.2.5 Gewestelijk RUP 'Winning van oppervlakedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro''

In 2017 werd een gewestelijke RUP goedgekeurd voor de uitbreiding van het ontginningsgebied OVL002 'Bracht' in Balegem, gelegen vlakbij de N42. In onderstaande figuur is de oorspronkelijke gewestplanbestemming weergegeven, evenals de afbakening en het grafisch plan van het gewestelijk RUP 'Winning van oppervlakedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro''

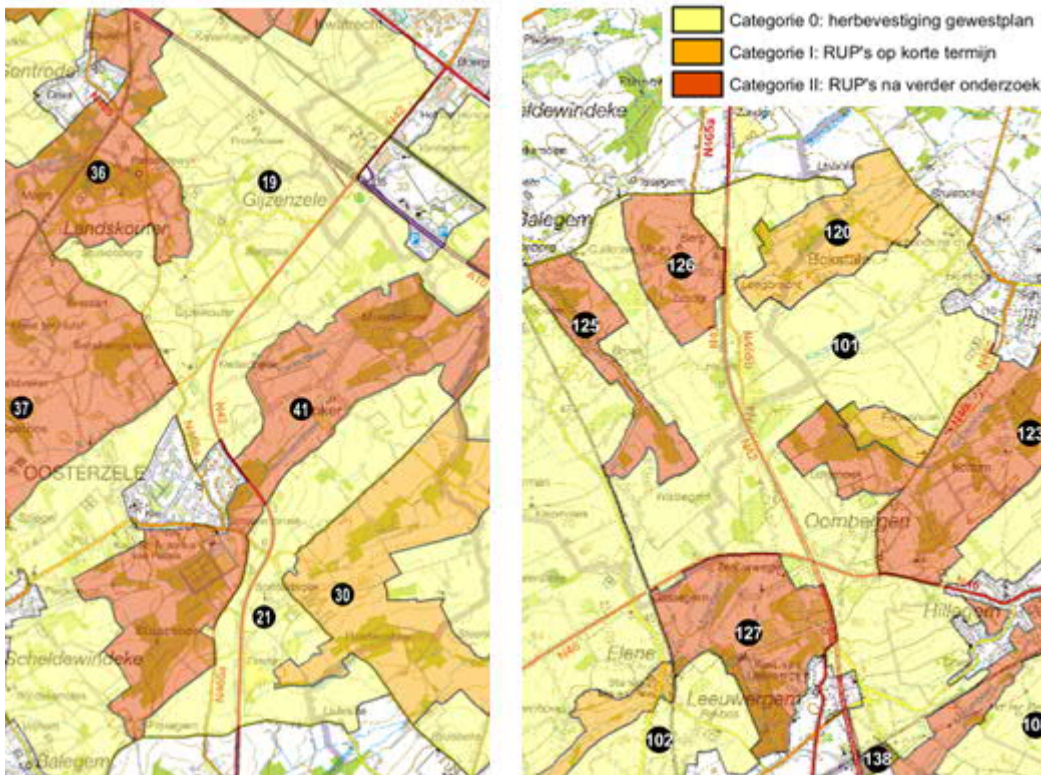


Figuur 3-5: situering GRUP 'Winning van oppervlakedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro' op het oorspronkelijke gewestplan (links) en grafisch plan van het GRUP (rechts)

3.2.6 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 Schelde – Dender:
 - (19) landbouwgebied tussen Ettingebos, Moortelbos en Houtembos;
 - (21) landbouwgebieden rond Oosterzele, Gijzenzele en Massemen;
- Binnen de regio Vlaamse Ardennen:
 - (101) landbouwgebied van Balegem, Sint-Lievens-Houtem en Hillegem.



Figuur 3-6: Herbevestigde Agrarisch Gebieden

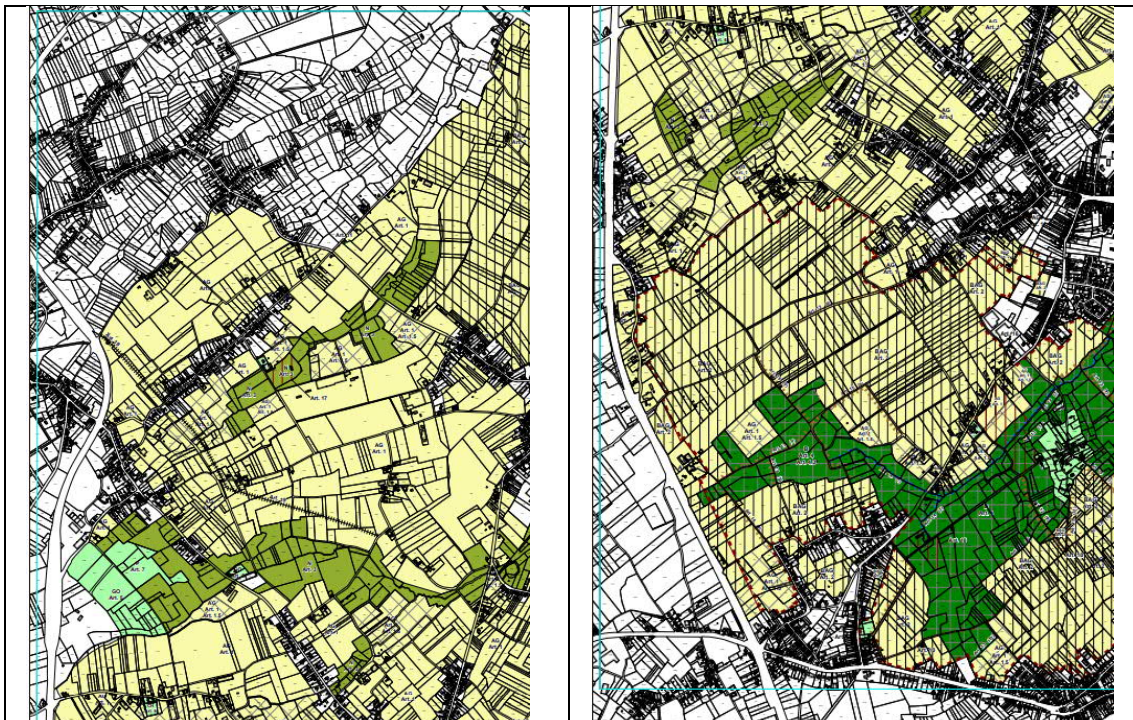
3.2.7 Gewestelijk RUP Landbouw-, natuur- en bosgebieden "Sint-Lievens-Houtem en Kottebos"

Het Gewestelijk RUP Landbouw-, natuur- en bosgebieden "Sint-Lievens-Houtem en Kottebos" is op 11 maart 2022 definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het GRUP moet de richtinggevende en bindende bepalingen binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitvoeren, bestemmingswijzigingen doorvoeren om de realisatie van de Europese Natuurdoelen mogelijk te maken, de aangeduide ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omliggende kouters' vertalen naar erfgoedlandschap, en de opties van de ruilverkaveling Sint-Lievens-Houtem planologisch verankeren.

In onderstaande figuur is het grafische plan weergegeven voor wat het westelijke deel in de omgeving van de N42 betreft.



Figuur 3-7: Situering plangebied GRUP Landbouw-, natuur- en bosgebieden "Sint-Lievens-Houtem en Kottebos"



Figuur 3-8: Westelijk deel van het grafisch plan GRUP Landbouw-, natuur- en bosgebieden "Sint-Lievens-Houtem en Kottebos" (links : noordelijk, rechts : zuidelijk deel)

3.2.8 Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

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

3.3 Administratieve voorgeschiedenis

Voor de administratieve voorgeschiedenis van het project kan verwezen worden naar de procedurestappen van het plan-MER, de startnota, de projectnota, de unieke verantwoordingsnota fietstunnel Roosbloemstraat en het gewestelijk RUP die voorafgaand aan dit MER reeds genomen werden.

Het **plan-MER** (dossiernummer PL0144) dat het milieuonderzoek in functie van het gewestelijk RUP Ombouw N42 wegvak E40-N46 omvat, werd goedgekeurd op 17 december 2015. De richtlijnen voor de opstelling van het plan-MER dateren van 18 juli 2013.

De opmaak van een **startnota** was de volgende stap in het proces. Op basis van de resultaten uit het plan-MER werd in de startnota een voorkeurstracé bepaald. De startnota werd conform verklaard door de RMC op 20 november 2017.

Na de startnota is de **projectnota** opgemaakt waarin het tracé meer in detail is uitgewerkt in een ontwerp vanuit verkeerskundig oogpunt. De projectnota werd goedgekeurd in juli 2020.

Parallel aan de opmaak van de start- en projectnota werd het voorkeurstracé juridisch en planologisch verankerd in het **GRUP**. Het GRUP werd definitief vastgesteld op 21 januari 2021.

Tegen het GRUP werd medio 2021 een verzoek om nietigverklaring ingediend. De middelen die hiervoor aangehaald werden, omvatten

- kritiek op het plan-MER:
 - o in het plan-MER zou onterecht geen rekening gehouden zijn met de aanleg van de rondweg N42 te Zottegem en Herzele
 - o het gekozen traject is een mix van de onderzochte alternatieven en is in zijn geheel niet in het plan-MER onderzocht
 - o het plan-MER zou niet gebaseerd zijn op actuele gegevens
- het volgens de verzoekende partijen onterecht ontbreken van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets bij het GRUP
- het volgens de verzoekende partijen onvoldoende onderzoeken van de implicaties op diersoorten voorkomend in het studiegebied
- kritiek op het feit dat het op- en afrittencomplex ter hoogte van de E40 een knelpunt vormt voor de verkeersafwikkeling maar volgens de verzoekende partijen niet meegenomen werd in het plan-MER
- een betwisting van het voldoende doorvertalen van milderende maatregelen uit het plan-MER in het GRUP
- de geldigheid van de erkenningen van voor het plan-MER aangeduide erkende MER-deskundigen en het ontbreken van een erkenning als MER-coördinator

De behandeling van het verzoek om nietigverklaring is lopende.

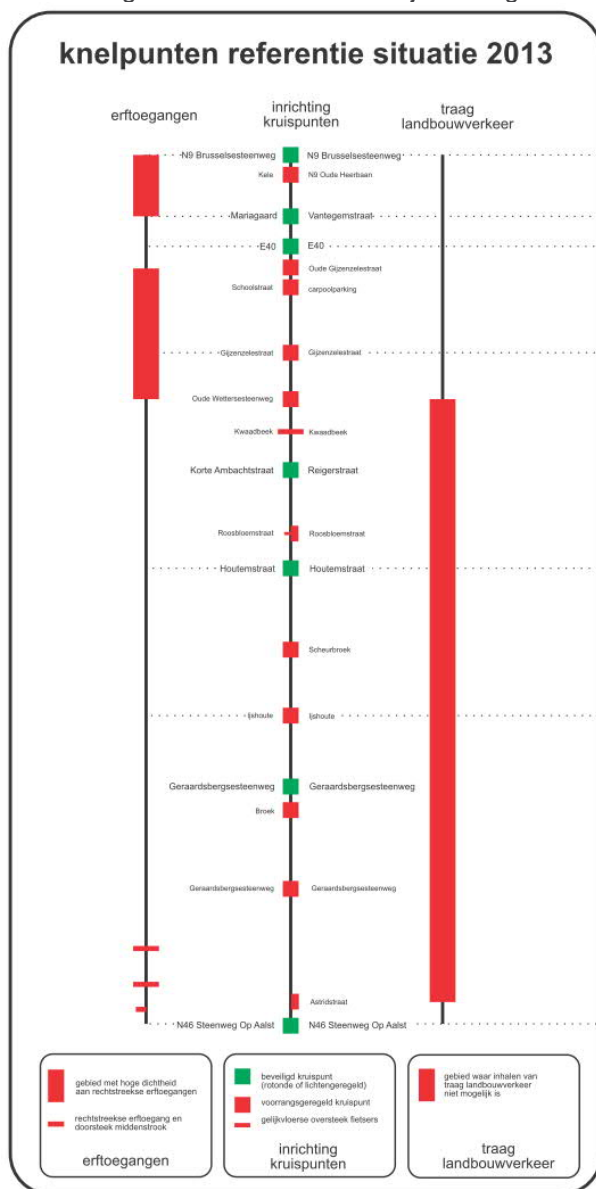
4 Probleemstelling, historiek en verantwoording van het project

4.1 Probleemstelling

Langsheen de N42 treden diverse conflicten op, zowel op vlak van doorstroming als op vlak van verkeersveiligheid. Deze conflicten zijn sterk gerelateerd aan de huidige weginrichting,

waarbij drie elementen de bestaande situatie kenmerken:

- de grote dichtheid aan individuele erftoegangen (bvb tussen de E40 en de Oude Wettersesteenweg in Oosterzele),
- de vele en vaak niet beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen,
- de lange afstand waar inhaalbewegingen (van traag, gemotoriseerd verkeer) niet mogelijk zijn.

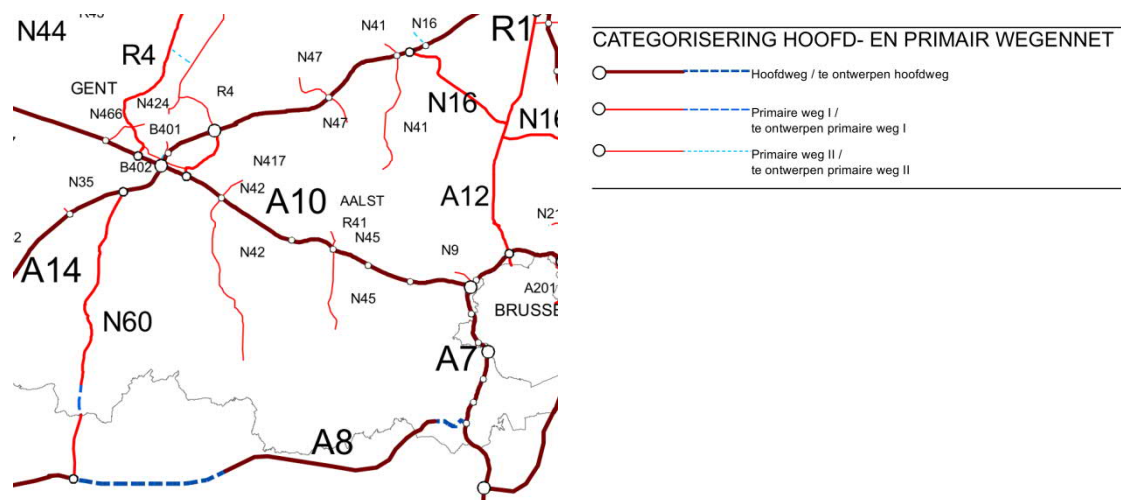


conflicten op vlak van doorstroming-veiligheid

Door de grote dichtheid aan individuele erftoegangen en zijstraten en het smalle wegprofiel wordt er slechts in beperkte mate een gescheiden verkeersafwikkeling gerealiseerd. Er is met andere woorden een (te) grote menging van verkeer, zowel wat betreft de voorkomende verkeersvormen (doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer) als de verkeersgebruikers (menging tussen langzaam verkeer, traag gemotoriseerd verkeer / landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer). Dit zorgt voor onveilige situaties en zorgt er ook voor dat de N42 zijn verkeersfunctie niet kan opnemen, waardoor de doorstroming van verkeer in het gedrang komt. De beperkte doorstroming van verkeer zorgt er mede voor dat de doorstroming op het aansluitingscomplex in het gedrang komt, waardoor er op drukke momenten terugslag van verkeer is op de afritten van de E40. Dit veroorzaakt een onveilige situatie op de E40. Het realiseren van een betere doorstroming van verkeer op de N42 moet een oplossing aanreiken voor dit knelpunt.

4.2 N42 als primaire weg II

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



Figuur 4-1: Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

De N42 staat in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) als primaire weg II gecategoriseerd, meer bepaald als primaire weg II type 3. Dit zijn wegen met een verzamelende functie voor een kleinstedelijk gebied of regionaalstedelijk gebied, of toeristisch-recreatief knooppunt van Vlaams niveau. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitingspunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg. Concreet betekent dit dat de N42 geselecteerd is als primaire weg II:

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

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

- De N42-N417 tussen de E40 en N462 heeft een verzamelende functie voor het kleinstedelijk gebied Wetteren naar de E40 als hoofdweg.
- De N42 tussen de E40 en de N46 heeft een verzamelende functie voor de langsliggende woonkernen van Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem naar de E40 als hoofdweg.

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

4.3 Inrichtingsprincipes voor primaire wegen II

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

Volgende principes voor de inrichting staan voorop:

- Regulering van het verkeer op alle kruispunten: voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheden buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;
- In vele gevallen zullen bestaande wegen moeten omgebouwd worden zodat een scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - omvorming tot een 2x1-autoweg voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer;
 - slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk aansluiten bij de bestaande kern zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

4.4 Voorafgaand onderzoek en besluitvorming

4.4.1 Uitgevoerd onderzoek in de fase van het plan-MER

In het plan-MER dat voorziet in het milieuonderzoek voor het GRUP Ombouw N42 wegvak E40-N46, werd een milieuonderzoek gevoerd voor de ombouw van de N42 vanaf de N9 tot aan de N46.

In het plan-MER werden verschillende alternatieven getraptd onderzocht op milieueffecten.

In eerste instantie werd uitgegaan van 4 alternatieven: 1, 2, 3 en 3bis:

- Alternatief 1: de N42 takt aan op de 6-taksrotonde en de N42 wordt tot aan het knooppunt met de Gijzenzelestraat ingericht met een 2*2 op het huidige tracé (K4-K5). Ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2x1 profiel aangehouden met ongelijkgrondse kruispunten.
- Alternatief 2: de N42 takt aan op een 4-taks (turbo) rotonde, waarbij ten zuiden van de E40 een parallel tracé wordt voorzien aan oostelijke zijde (maximaal tot aan het knooppunt Gijzenzelestraat - K4-K5), een ongelijkgronds kruispunt met de Gijzenzelestraat en een 2*2 met lichten ten zuiden van de Gijzenzelestraat.
- Alternatief 3: is gelijkaardig aan alternatief 2, maar ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2*2 voorzien met ongelijkgrondse kruispunten.
- Alternatief 3bis: de N42 takt aan op een geoptimaliseerde 4-taks rotonde, waarbij ten zuiden van de E40 gekozen wordt voor een ombouw van de N42 op het huidig tracé tussen de E40 en de Gijzenzelestraat (K4-K5).

Uit een eerste evaluatie (**mobiliteitstoets**) bleek dat alternatief 1 niet aan de beoogde verzamelende functie op mesoniveau in de zone E40-N46 kan voldoen omwille van het 2x1 profiel (K6-K12), omdat uit de microsimulaties blijkt dat dit alternatief niet in staat is om tijdens de spitsperiodes een sterke verschuiving van het bovenlokaal sluisverkeer naar de N42 teweeg te brengen. Alternatief 1 werd daarom niet verder weerhouden voor verder onderzoek in het plan-MER.

Het plan-MER onderzocht verder de milieueffecten voor alternatieven 2, 3 en 3bis.

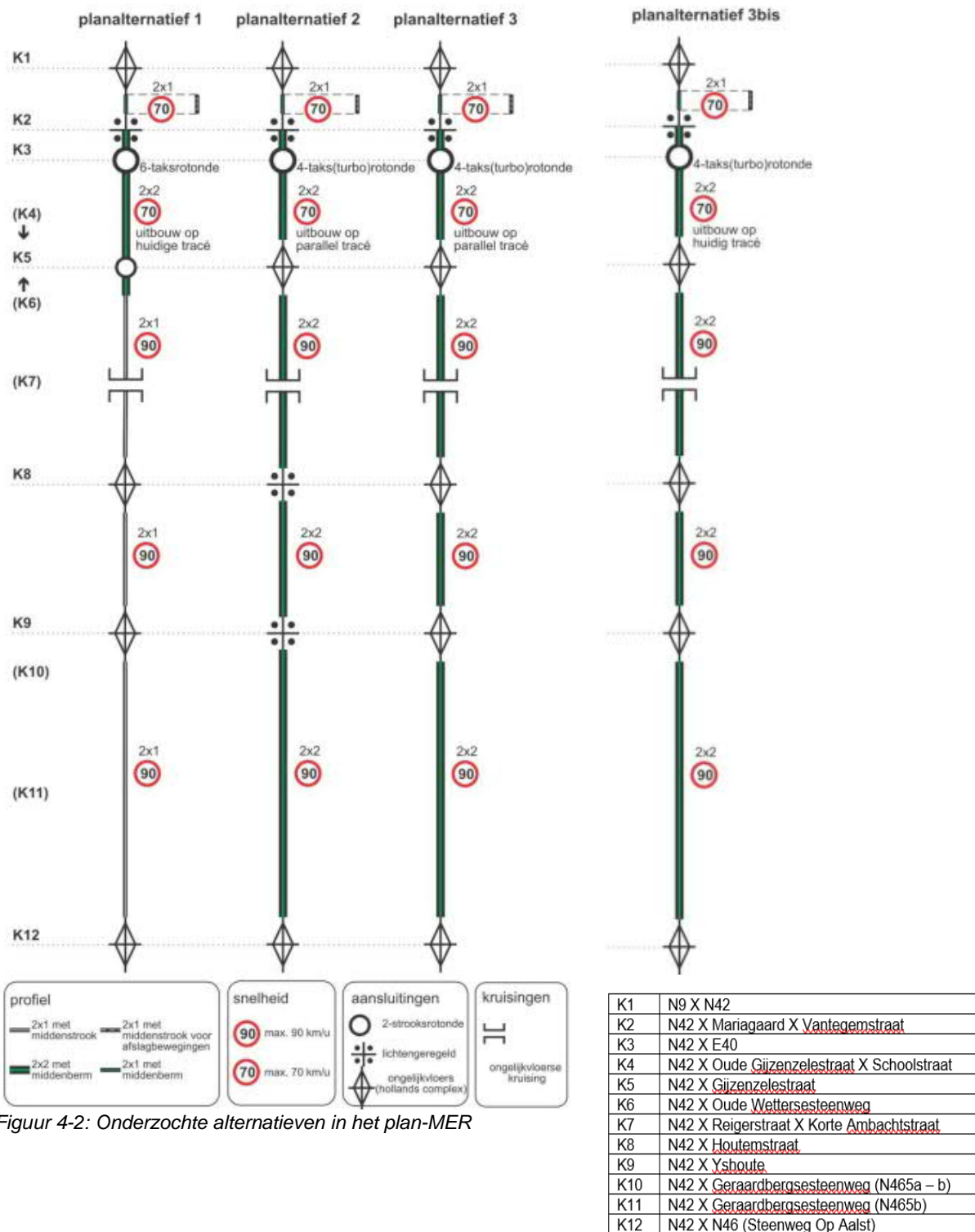
In het plan-MER werd een gabarit van 40m breed beschouwd voor het tracé tussen de E40 en N46. Naast het toekennen van een autowegstatuut zijn de noodzaak van en de ligging van bijkomende parallelwegen voor het landbouw- en traag verkeer onderzocht op milieueffecten. Daarnaast werden de effecten van de voorgestelde milderende maatregelen eveneens in beeld gebracht.

Uit het **milieuonderzoek** in het plan-MER blijkt dat de ombouw van de N42 voor elk van de alternatieven een aantal algemene, positieve en negatieve effecten creëert. De onderscheidende effecten tussen de onderzochte alternatieven zijn eerder beperkt. Voor elk van de alternatieven worden milderende maatregelen voorgesteld om de negatieve effecten te milderen. Het plan-MER toonde geen significante verschillen tussen de weerhouden planalternatieven 2, 3 en 3bis.

Naast de planalternatieven werden in het plan-MER eveneens een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. Het zijn aspecten die ook een antwoord behoeven bij de omvorming van de N42. Specifiek ging het om de volgende onderzoeksvragen:

1. ligging en inrichting van de carpoolparking en nieuw wegtracé,
2. al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42,
3. verknoping secundaire wegen N9 en N46,
4. ligging aansluitingspunten 'Omgeving Gijzenzelestraat' en 'Yshoute', al of niet aansluiten Reigerstraat,
5. vormgeving ongelijkgrondse aansluitingspunten.

In het onderzoek in kader van de startnota, die volgde na het plan-MER, werd op zoek gegaan naar een voorkeursalternatief. Hierbij werden de bevindingen voor de onderzoeksvragen uit het plan-MER meegenomen.



Figuur 4-2: Onderzochte alternatieven in het plan-MER

4.4.2 Uitgevoerd onderzoek in de fase van de startnota

Voor grote infrastructuurprojecten op gewestwegen wordt in een eerste fase m.b.t. het ontwerp een startnota uitgewerkt. Dergelijke startnota bevat onder meer een probleemstelling, een analyse van de plannings- en beleidscontext en een principiële keuze van oplossingsrichting.

Voor de ombouw van de gewestweg N42 tot primaire weg II type 3 (gedeelte tussen de E40 en N46) werd de startnota conform verklaard door de RMC² op 20 november 2017.

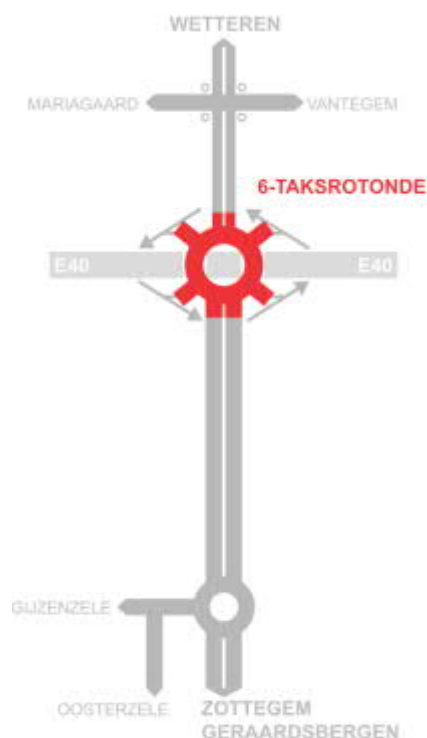
4.4.2.1 Algemeen

In het plan-MER werd de lange termijn oplossing voor de ombouw van de N42 tussen de N9 en de N46 en een nieuwe carpoolparking beschouwd. In eerste instantie werden de mogelijke alternatieven voor deze lange termijnoplossing in beeld gebracht en beoordeeld op milieueffecten (zie eerder). Op basis van de resultaten van de milieubeoordeling werd in kader van de startnota beslist een voorkeursalternatief voor de ombouw van de N42 ten zuiden van de E40 tot aan de N46 en een nieuwe carpoolparking, door te vertalen in een startnota waarna het tracé juridisch-planologisch kon worden verankerd in een RUP.

In de startnota werd de focus van het onderzoek gelegd op het wegwerken van de belangrijkste knelpunten en dit binnen een afzienbare tijd en in relatie tot de beschikbare budgetten. De belangrijkste knelpunten zijn:

- de filevorming op de E40;
- de doorstroming richting Zottegem op het eerste stuk van de N42
- het verhogen van de verkeersveiligheid.

Er wordt daarom geopteerd om de ombouw van de N42 tot primaire weg II in eerste fase te richten op het deel ten zuiden van de E40, meer bepaald het segment tussen het complex met de E40 en de N46 (excl. deze aansluitingspunten). Het segment tussen de E40 en de N9 is dus niet verder meegenomen in de startnota. Ook het complex met de E40 is niet meegenomen. Dit betekent concreet dat de bestaande 6-taksrotonde het uitgangspunt blijft op korte tot middellange termijn.



4.4.2.2 Bestaand of nieuw tracé

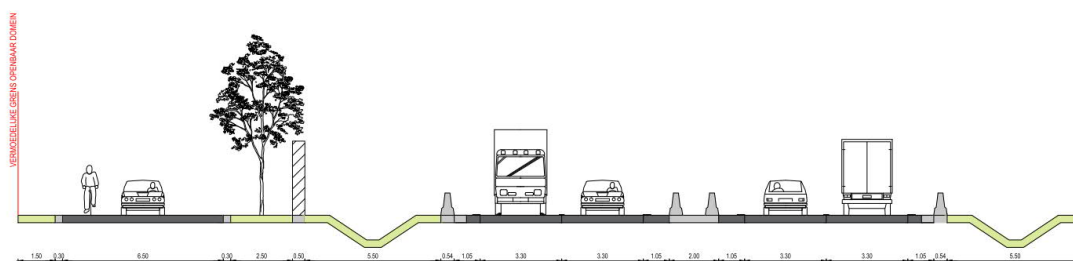
Op basis van de resultaten uit het plan-MER werden in de startnota meer gedetailleerde alternatieven gedefinieerd en onderzocht voor het segment K4-K5, m.b. het segment tussen de E40 en het knooppunt met de Gijzenzelestraat. Gezien het plan-MER aangeeft dat de drie weerhouden alternatieven (2, 3 en 3bis) resulteren in zowel positieve als negatieve effecten worden 10 opties onderzocht waarbij enerzijds het

² Regionale Mobiliteitscommissie

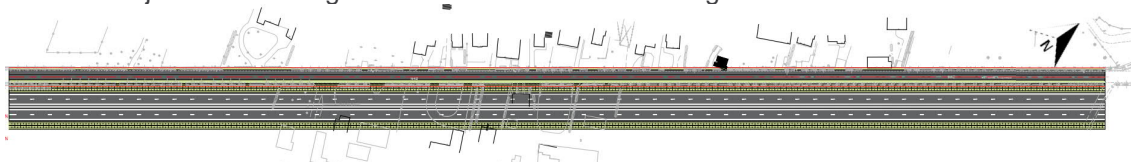
nieuwe tracé wordt behouden op het bestaande tracé (planalternatief 3bis) en anderzijds een nieuw paralleltracé (planalternatief 3) wordt voorzien. De opties 1 tot en met 6 bouwen voort op het planalternatief 3bis (uitbouw op huidig tracé), terwijl de opties 7 tot en met 10 voortbouwen op planalternatief 3 (uitbouw op parallel tracé).

- Opties voortbouwend op planalternatief 3bis (uitbouw op huidig tracé):

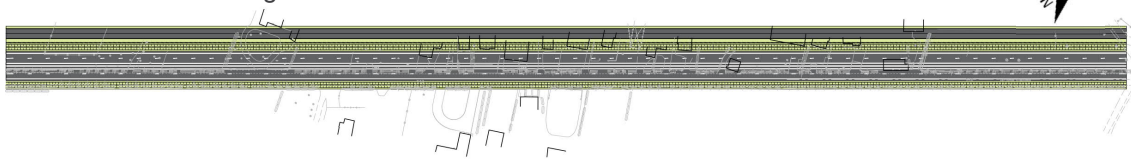
Een weg met 2*2 profiel, met bijhorende ventweg voor de ontsluiting van de aanliggende woningen, is niet inpasbaar binnen de bestaande rooilijnen. Onteigeningen zijn hier aldus noodzakelijk. Er zijn verschillende opties mogelijk, waarbij steeds gekeken wordt om het aantal onteigeningen maximaal te beperken. Onderstaand wordt een kort overzicht gegeven van de mogelijke opties van de ligging van de weg (verschuiven van de as van de weg) bij het behoud van het bestaande tracé en de inpassing van het standaardprofiel.



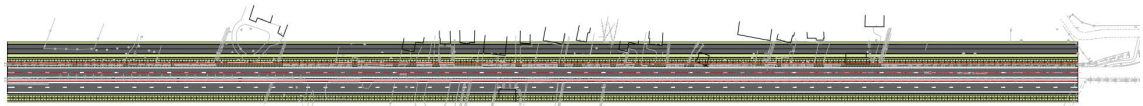
- **Optie 1:** Behoud rooilijn aan de westzijde. Hierbij worden ca. 7 à 8 woningen onteigend, voornamelijk ten oosten en 1 à 2 woningen ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de weg.



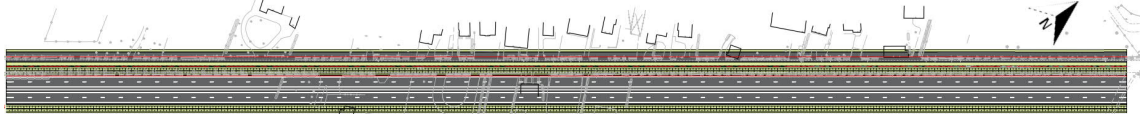
- **Optie 2:** Behoud grens rooilijn aan de oostzijde. Hierbij worden min. 15 woningen onteigend, voornamelijk ten westen van de N42. De resterende woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de weg, maar hoofdzakelijk de woningen ten oosten van de weg



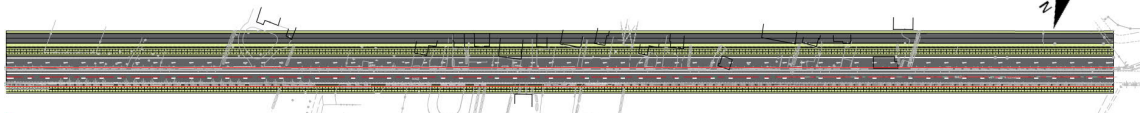
- **Optie 3:** Behoud huidige as van de N42, waarbij een 2*2 wordt gerealiseerd. Hierbij worden ca. 12 woningen onteigend, zowel ten oosten als ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de weg.



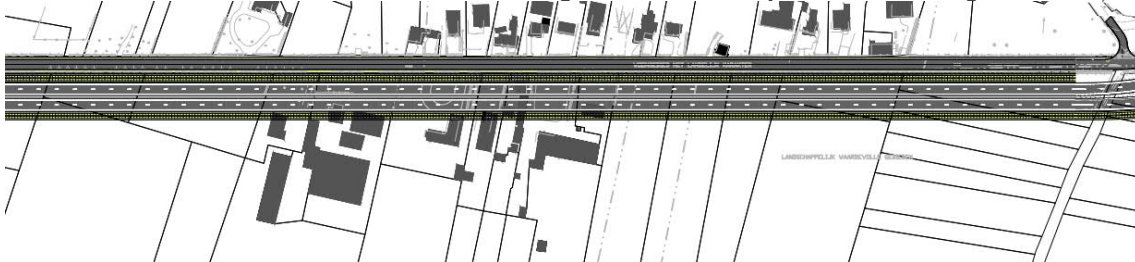
- **Optie 4:** verfijning van optie 1, waarbij dichter tot de woningen aan de westzijde wordt geschoven. Hierbij worden ca. 4 à 6 woningen onteigend, zowel ten oosten als ten westen van de N42. De woningen aan beide zijden van de weg ondervinden hinder van de weg, voornamelijk de woningen ten westen van de weg.



- **Optie 5:** verfijning van optie 2, waarbij geen onteigeningen aan de oostzijde worden voorzien. Hierdoor moeten 14 à 16 woningen aan de westzijde worden onteigend.



- **Optie 6:** verfijning van optie 1, waarbij geen onteigeningen aan de westzijde worden voorzien. Hierdoor moeten ca. 6 woningen aan de oostzijde worden onteigend.



De ombouw van de N42 op het huidige tracé heeft als grote voordeel dat er geen bijkomende open ruimte moet worden aangesneden. Een 2x2 profiel, met aansluitend een ventweg voor de ontsluiting van de te behouden woningen, is evenwel niet inpasbaar binnen de bestaande rooilijnen. Onteigeningen zijn hierbij onvermijdelijk.

Gezien er minder woningen gelegen zijn aan de zuidoostzijde, is een inname langs deze zijde een betere en logischere optie. Ook uit het plan-MER blijkt deze optie vanuit milieuoogpunt (oa. hinder naar omwonenden) de beste optie is indien het huidige tracé wordt behouden.

Uiteindelijk blijkt het voorstel waarbij de rooilijn aan de noordwestzijde behouden wordt, de best mogelijke optie. Dit betreft optie 6. In dat geval dienen een 6-tal woningen onteigend te worden.

Optie 6 wordt daarom in de startnota weehouden als redelijke optie bij het behoud van het huidige tracé in functie van de afweging van de opties voor het bepalen van het voorkeurstacé.

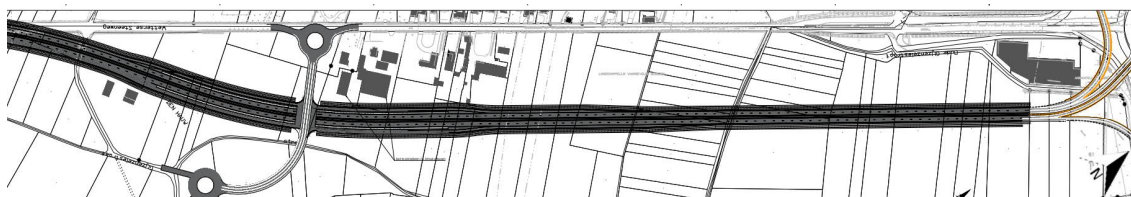
- Opties voortbouwend op planalternatief 3 (uitbouw op parallel tracé):

Bij het parallel tracé wordt het tracé ter hoogte van de Schoolstraat afgebogen in zuidoostelijke richting, maar zo dicht mogelijk bij de woningen langs de N42. Vanuit de mobiliteitstoets en het plan-MER wordt gesteld het knooppunt met de Gijzenzelestraat op voldoende afstand te leggen

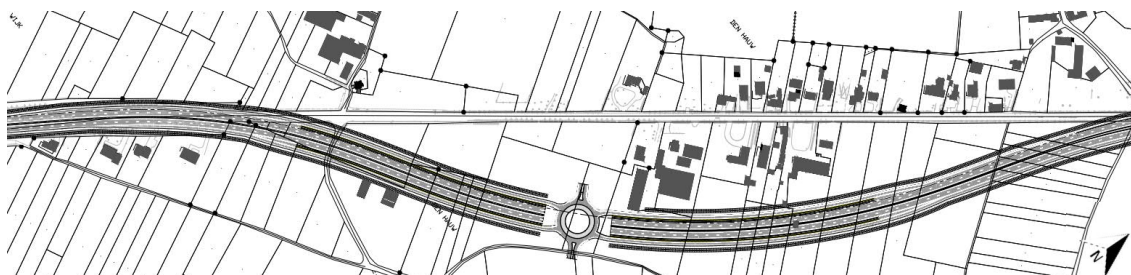
van het complex met de E40 (ca. 1 km), dit om te vermijden dat wachtrijen tot voorbij de weefzone van dit knooppunt reiken.

Volgende opties werden verder onderzocht:

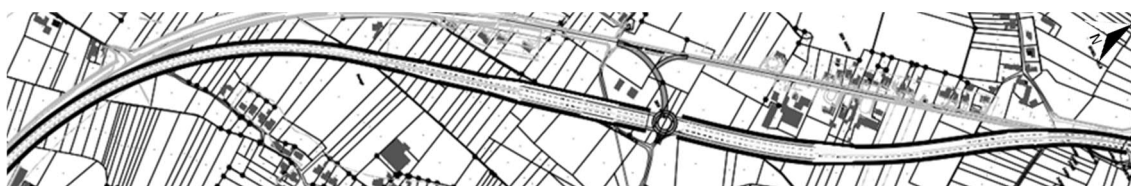
- **Optie 7:** Hierbij wordt een parallel tracé voorzien in combinatie met een aanpassing van het complex van de E40, waarbij een 4-taks rotonde wordt gerealiseerd. Hiervoor dient een nieuw kantoorgebouw ter hoogte van het complex (naast de Krëfel) te worden onteigend.



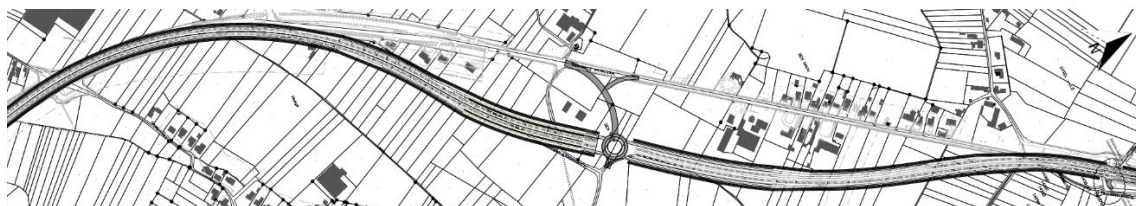
- **Optie 8:** Er wordt een paralleltracé tot aan de Gijzenzelestraat voorzien, waarbij zo snel mogelijk terug wordt afgebogen naar de huidige N42. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden (zijnde een 6-taks rotonde).



- **Optie 9:** Er wordt een paralleltracé voorzien, waarbij terug wordt afgebogen naar de huidige N42 ter hoogte van Kwaadbeek. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden ((zijnde een 6-taks rotonde, mits aanpassing bochtstraal).



- **Optie 10:** Er wordt een paralleltracé voorzien, waarbij terug wordt afgebogen naar de huidige N42 halverwege Gijzenzelestraat Kwaadbeek. Bij deze optie blijft het huidige complex met de E40 behouden (mits aanpassing bochtstraal).



Gezien het bijkomend onteigenen van het nieuwe kantoorgebouw naast de Kréfel geen realistische optie blijkt, wordt **optie 7** (aangepast complex E40) verder niet weerhouden voor de opties waarbij een parallel tracé wordt voorzien.

Optie 8 is technisch gezien mogelijk, maar niet wenselijk. Het tracé is bochtig en de bochten volgen snel op elkaar. De eerste bocht ter hoogte van Anker, om dan af te buigen achter de woningen en vervolgens de bocht om opnieuw aan te sluiten op de huidige N42. Daarenboven wordt een tunnel (kruispunt Gijzenzelestraat) in de bocht voorzien, wat niet wenselijk is in functie van de zichtbaarheid. De zichtafstanden zijn niet goed, gezien de bocht deels in tunnel ligt. Om te voldoen is er ongeveer 1,80m zichtverbreding nodig tov de tunnelwand in het midden. Daarnaast zou het in- en uitvoegen van en naar de rotonde met de Gijzenzelestraat op een relatief scherpe bocht worden voorzien, wat eveneens niet ideaal is en vermeden dient te worden. Omwille van bovenstaande wordt **optie 8** verder niet weerhouden bij de afweging voor het voorkeursalternatief.

Voor wat betreft het parallel tracé worden bijgevolg **optie 9** en **optie 10** in de startnota weerhouden voor verdere afweging.

Besluit tracé startnota:

De GBC opteert enerzijds vanuit de leefkwaliteit van de woningen langs de N42 en Kwaadbeek, anderzijds vanuit financiële overwegingen en de aspecten die spelen tijdens de werken, om de N42 te verleggen naar een **nieuw tracé (optie 10)**, nabij de tuinen van de woningen langs de N42. Daarbij dient één woning te worden onteigend. Dit tussen de Schoolstraat en de Oude Wettersesteenweg. Op die manier ontstaat een logische situatie voor de woningen langs de N42, die via het oude tracé bereikbaar blijven, en worden geen onnodige restruimtes gecreëerd. Door het nemen van milderende maatregelen (geluidschermen/gronddam) kan de verkeersleefbaarheid gewaarborgd worden aan de westzijde van de N42.

4.4.2.3 Dwarsprofiel wegvak Gijzenzelestraat – N46

Er werd voor dit wegvak een 2x1-profiel en een 2x2-profiel afgewogen. Uit de mobiliteitstoets bleek dat een 2x1 profiel onvoldoende capaciteit biedt op wegvakniveau. Deze oplossing kan dus niet weerhouden worden.

De N42 krijgt in het wegvak tussen de Gijzenzelestraat en de N46 een 2x2-profiel. Dit betekent een uniform profiel voor gans de N42 ten zuiden van de E40.

4.4.2.4 Autowegstatuut of niet

Het toekennen van een autowegstatuut aan de N42, impliceert dat traag landbouwverkeer geen gebruik meer maakt van de N42 en via het lokale wegennet en parallelle (bestaande en/of nieuwe) wordt afgewikkeld.

Het toekennen van een autowegstatuut komt voornamelijk de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming ten goede. De positieve invloed blijft echter beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, dienen parallelwegen voorzien te worden (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op natuur, landschap, mens.

Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname voor parallelwegen, toegenomen hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid - slechts enkele ongevallen betreffen kopstaart aanrijding met landbouwvoertuig) werd voorgesteld om geen autoweg-statuuut aan de N42 toe te kennen.

4.4.2.5 Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat

De aansluiting met de Gijzenzelestraat wordt in de directe omgeving van de huidige aansluiting Gijzenzelestraat voorzien. Dit om enerzijds interferentie met de weefbewegingen van het complex E40 te vermijden (de maximale wachtrij kan groeien tot 940 m richting zuid) en om anderzijds de ruimte-inname, de impact op leefkwaliteit en ruimtelijke samenhang te beperken.

4.4.2.6 Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat

In het plan-MER werden twee inrichtingsalternatieven onderzocht: een gelijkvloerse aansluiting als tweestrooksrotonde met fietsonderdoorgang of een ongelijkvloerse oplossing met een gelijkvloerse rotonde voor de uitwisseling van het verkeer en als keerpunt. Uit de berekeningen van de mobiliteitstoets bleek dat een gelijkvloerse oplossing met een tweestrooksrotonde niet genoeg capaciteit biedt en dus niet kan weerhouden worden.

Er wordt hier een ongelijkgrondse oplossing voorzien, waarbij de N42 in tunnel gaat.

4.4.2.7 Ligging aansluitingspunt Yshoute

Er wordt vanuit het plan- MER een aansluitingspunt in de directe omgeving van Yshoute voorgesteld, met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken.

De aansluiting met Yshoute wordt in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien.

4.4.2.8 Vormgeving knooppunten ter hoogte van Yshoute en Houtemstraat

Het bestaande lichtengeregeld kruispunt met de Houtemstraat blijft behouden en wordt zo nodig geoptimaliseerd, gezien het verschil met ongelijkgrondse oplossingen beperkt is, een grotere ruimte-inname vereist is en de kostprijs hoger ligt. Bovendien blijft het complex thv. de E40 maatgevend, waardoor de vlottere doorstroming richting dit complex uiteindelijk weinig meerwaarde biedt. De meerkosten van een ongelijkgrondse oplossing staan dan ook niet in verhouding tot de beperkte meerwaarde.

Een aangepast lichtengeregeld kruispunt heeft het bijkomend voordeel dat dit op korte termijn realiseerbaar is.

Ook ter hoogte van Yshoute wordt om dezelfde redenen een lichtengeregeld kruispunt voorzien.

4.4.2.9 Al dan niet aansluiten Reigerstraat

Een aansluiting van de Reigerstraat is niet strikt noodzakelijk vanuit de evaluatie van de bereikbaarheid van de verschillende functies in het studiegebied. Dit heeft immers een positieve impact op de omgeving van de Korte Ambachtstraat en de schoolomgeving. Het wel aansluiten van de Reigerstraat zorgt dan weer voor een verbeterde bereikbaarheid van Anker naar het hogere wegennet.

Er wordt geopteerd om (op korte tot middellange termijn) de bestaande lichtengeregeld kruispunten te behouden en waar nodig te optimaliseren

Op lange termijn wordt een ongelijkgrondse oplossing gerealiseerd waarbij de N42 in tunnel wordt aangelegd. Dit scenario wordt in het RUP opgenomen.

4.4.3 Uitgevoerd onderzoek in de fase van de projectnota

4.4.3.1 Advies RMC op de startnota

Op 20 november 2017 werd de startnota positief geadviseerd door de kwaliteitsadviseur. Dit advies vormt, samen met het voorkeursalternatief van de Startnota, de leidraad voor het uitwerken en uittekenen van de Projectnota.

Het niet toekennen van het autowegstatuut wordt hieronder ter verduidelijking vanuit de verschillende invalshoeken onderbouwd.

Verkeersveiligheid

De meerwaarde van een autowegstatuut uit oogpunt van verkeersveiligheid is beperkt. De omvorming van de N42 omvat enerzijds over de ganse lengte 2 rijstroken per rijrichting waardoor het inhalen van traag verkeer steeds mogelijk is en anderzijds wordt het aantal kruispunten gebundeld en verkeerslichtengeregeld ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt uit de ongevalgegevens dat het aantal ongevallen met landbouwverkeer zeer laag is in vergelijking met de andere ongevallen.

In de periode 2000-2017 vonden 5 ongevallen plaats waarbij een landbouwvoertuig betrokken was. Daarvan vonden er 3 plaats op voorrangsgeregeld kruispunten: deze kruispunten vervallen in de toekomst of worden lichtengeregeld.

De 2 ongevallen op wegvakken met kop staart aanrijding zullen deels ondervangen worden door de 2 rijstroken per rijrichting.

Een vergelijking met de N60 bestaat uit 2 rijstroken per rijrichting en gemengd verkeer leert dat over een periode van 17 jaar bij 8 van de 1002 (0,7%) ongevallen een landbouwvoertuig betrokken was.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient er ook op gewezen te worden dat, wanneer landbouwverkeer verdaagt wordt naar de parallelle lokale wegen of ventwegen, deze gemengd rijden met het fietsverkeer wat de fietsonveiligheid opnieuw doet toenemen.

plan-MER

In het plan-MER werd per discipline het toepassen van het autowegstatuut als onderzoeksvraag meegenomen. Daaruit kwam volgende conclusie naar boven:

Het toekennen van een autowegstatuut biedt een versterking van de positieve impact van de ombouw van de N42 op vlak van verkeersveiligheid. De positieve invloed blijft echter beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, wordt vanuit het aspect verkeersveiligheid en – leefbaarheid voorgesteld om parallelwegen te voorzien (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op overige milieuaspecten (natuur, landschap, mens). Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname, toegenomen ,hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid) wordt voorgesteld om geen autowegstatuut aan de N42 toe te kennen.

Financieel

De keuze voor een autowegstatuut brengt ook meerkosten met zich mee:

- de aanleg van aparte ventwegen voor traag landbouwverkeer over een lengte van min 10 km;
- bijkomende onteigeningen over een strook van 6m over een lengte van min 10 km;
- het heraanleggen van de brug Volkershouw over de E40 als brug voor landbouwverkeer, en niet enkel fietsverkeer.

4.4.3.2 Wijziging tracékeuze

De participatiemomenten over de startnota leverden volgende bijkomende inzichten als basis voor de bijstelling van het voorkeurstracé:

- a) de meerderheid van de eigenaars van de woningen aan de oostzijde van de N42 tussen de E40 en de Gijzenzelestraat spraken een voorkeur uit voor de ombouw van het huidige tracé met een bijhorende onteigening van hun woning in plaats van een parallel tracé in de achtertuin.
- b) vanuit de landbouwgemeenschap werd gewezen op de sterke versnippering van landbouwgrond door een parallel tracé. Bovendien betekent een parallel tracé achter de bestaande woningen een grote toename van het ruimtebeslag en versnippering van de resterende openruimte.

In de **startnota** besloot de GBC om optie 10 als voorkeurstracé naar voor te schuiven. Op basis van dit voortschrijdend inzicht werden de weerhouden alternatieven (optie 6, 9 en 10) in kader van de opmaak van de **projectnota** opnieuw geanalyseerd en vergeleken op vlak van onder andere leefbaarheid, landbouw en ruimte-inname, landschap, kostprijs, minder-hinder tijdens de aanlegfase en verkeerstechnische aspecten.

Onderstaande tabel geeft de afweging weer van de drie weerhouden alternatieven:

		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
Woningen leefkwaliteit	Langsliggende woningen ten westen N42 (15-tal) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat	<ul style="list-style-type: none"> De woningen blijven vlakbij de N42 liggen langs een ventweg (voormalige N42) parallel aan de nieuwe N42. Door de inrichting als primaire II zullen de intensiteiten nog toenemen. Dit betekent een verhoogde druk op deze woningen (ruimte-inname voor geluidsscherm /berm en ventweg, geluidshinder, emissies, ...). De druk op de woonkwaliteit van die 15-tal woningen neemt nog toe. 	<ul style="list-style-type: none"> De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde, ondanks dat het nieuwe tracé als primaire weg II een toename van intensiteiten zal kennen dankzij de afstand tussen de langsliggende woningen in het noorden en het nieuwe tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde, ondanks dat het nieuwe tracé als primaire weg II een toename van intensiteiten zal kennen dankzij de afstand tussen de langsliggende woningen in het noorden en het nieuwe tracé.
	Langsliggende woningen ten oosten N42 (8-tal) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat aan de zuidzijde van de N42 kunnen niet behouden worden. (zie onteigeningen) De woningen tussen Gijzenzelestraat en Kwaadbeek kunnen behouden blijven. 	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. De nieuwe N42 bevindt zich achter de tuinen van de zuidelijke woningen. Dit leidt tot een vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde aan de zuidzijde en een tot een algemene waardevermindering van de woning. Voor de woningen aan de zuidzijde zijn geluidschermen nodig langs de nieuwe weg om de geluidsnorm te respecteren. Deze palen aan de tuinen van deze woningen. 	<ul style="list-style-type: none"> De 7 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. De nieuwe N42 bevindt zich achter de tuinen van de zuidelijke woningen. Dit leidt tot een vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde aan de zuidzijde. Voor de woningen aan de zuidzijde zijn geluidschermen nodig langs de nieuwe weg om de geluidsnorm te respecteren. Deze palen aan de tuinen van deze woningen.

	Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
Woningen in Kwaadbeek	<ul style="list-style-type: none"> • Geen impact 	<ul style="list-style-type: none"> • De geluidsnorm blijft gerespecteerd (geluidsmodelleringen ikv planMER tonen dit aan) • De N42 komt dichterbij de woningen in Kwaadbeek te liggen. Dit leidt tot een vermindering van belevingswaarde. 	<ul style="list-style-type: none"> • De geluidsnorm blijft gerespecteerd (geluidsmodelleringen ikv planMER tonen dit aan) • De N42 ligt hier verder van de woningen Kwaadbeek dan bij optie 9, doch leidt dit tot een vermindering van belevingswaarde.
Woning Gijzenzelestraat 4	<ul style="list-style-type: none"> • Deze woning ontsluit via een ventweg aan de zuidzijde van de N42 naar het knooppunt Gijzenzele. De ventweg komt aan de noordzijde van het perceel te liggen en ontsluit enkel de 5 woningen ten zuiden van de N42. Mogelijks zijn geluidsmilderende maatregelen hier nodig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze woning komt in de oksel van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat te liggen met aan de noordzijde de ventweg die Oosterzele en de KMO zone ontsluit en aan de zuidzijde de nieuwe N42. Dit leidt tot een sterke vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde daar de woning zowel aan de achterzijde als aan de voorzijde te kampen heeft met een verkeerstoename. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze woning komt in de oksel van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat te liggen met aan de noordzijde de ventweg die Oosterzele en de KMO zone ontsluit en aan de zuidzijde de nieuwe N42. Dit leidt tot een sterke vermindering van de leefkwaliteit en van de belevingswaarde daar de woning zowel aan de achterzijde als aan de voorzijde te kampen heeft met een verkeerstoename.
Woningen langs N42 tussen Oude Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat	<ul style="list-style-type: none"> • Ter hoogte van de woningen dient een ventweg aan de zuidzijde van de N42 te worden voorzien, die deze woningen ontsluit naar het knooppunt Gijzenzele. Mogelijks zijn geluidsmilderende maatregelen hier nodig. Hierdoor dient ergens een asverschuiving van de N42 doorgevoerd, gezien de ventweg ter hoogte 	<ul style="list-style-type: none"> • De 5 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die ook voorziet in de ontsluiting van Oosterzele en de KMO zone. Dit leidt tot lokaal verkeer³ op de ventweg aan de noordzijde van de woningen (doch minder dan heden op de N42) en een toename van verkeer op de nieuwe N42 aan de zuidzijde van de woningen. • Dit betekent een beperkte afname van de leefkwaliteit. De nieuwe N42 aan de zuidzijde 	<ul style="list-style-type: none"> • De 5 woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die ook voorziet in de ontsluiting van Oosterzele en de KMOzone. Dit leidt tot druk verkeer op de ventweg aan de noordzijde van de woningen (doch minder druk dan heden op de N42) en een toename van verkeer op de

³ Verkeersbelasting wordt opgenomen in projectnota ter onderbouwing

		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
		van de woningen richting E40 aan de noordzijde zou liggen.	bevindt zich op afstand van de tuinen van deze woningen. Door het nemen van geluidsmilderende maatregelen die landschappelijk worden ingekleed en waarbij de geluidsreductie afdoende is, kan het negatief effect op de leefkwaliteit ondervangen worden. <ul style="list-style-type: none"> Dit betekent wel een sterke afname in belevingswaarde aan de achterzijde met een verstoring van de landschappelijk uitzicht. 	nieuwe N42 aan de zuidzijde van de woningen. <ul style="list-style-type: none"> De nieuwe N42 bevindt zich op ongeveer 5-10m achter de tuinen van deze woningen, waardoor geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van deze tuinen noodzakelijk zijn. Dit betekent een significante afname van én de leefkwaliteit én de belevingswaarde daar de woningen aan de voorzijde te kampen hebben met lokaal verkeer en aan de achterzijde met druk verkeer op de N42.
Bij vergelijking van de woonkwaliteit is er per variant impact voor woningen. In variant 6 betreft het de woningen langsheen de huidige N42 tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat. Daar waar het voor variant 9 en variant 10 de woningen betreft langsheen de oostzijde van de N42 tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwstraat die onrechtstreeks (aan de achterzijde) getroffen worden en te kampen hebben met een afname in belevingswaarde. Voor variant 10 worden bijkomend ook de woningen getroffen langsheen de N42 tussen de Oude Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat door een afname in leefkwaliteit en belevingswaarde ten gevolge de ontsluiting van lokaal verkeer van Oosterzele en KMO-zone langsheen de ventweg aan de voorzijde en door doorgaand verkeer op de N42 - primaire weg II - aan de achterzijde.				
Landbouw en ruimte-inname	Versnippering landbouwpercelen	Geen bijkomende versnippering	Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer 180m tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé.	Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer 140m tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé.
	Bewerkbaarheid van de gronden	Beperkte impact	De percelen zijn, volgens het kadaster, in deze omgeving overwegend lang en smal. Het tracé ligt dwars op de langste zijde van de percelen zodat relatief veel percelen worden doorsneden. Uit de luchtfoto kan afgeleid worden dat meerdere percelen	Idem 9 maar de erg kleine restpercelen tegenaan Kwaadbeek worden vermeden.

		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
			wel samen, in een groter blok bewerkt worden. Deze percelen blijven makkelijk bewerkbaar. Voor bepaalde restpercelen lijkt een herschikking/verkaveling aangewezen. In het stuk tegenaan Kwaadbeek gaat het om erg kleine 'restsnippers'. Een herbestemming voor deze percelen lijkt aangewezen (bv. in functie van buffering)	
	Bereikbaarheid percelen	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en nieuwe ventweg voor de woningen gelegen aan de noordzijde.	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en de bestaande N42 die ventweg wordt.	Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en de bestaande N42 die ventweg wordt.
	Ruimte-inname	Het tracé neemt geen extra ruimte in. De ruimte-inname is beperkt tot de zone voor het aansluitingscomplex Gijzenelstraat.	Dit tracé heeft de grootste ruimte-inname en impact op de ruimtelijke samenhang (meer dan optie 10)	Dit tracé heeft een grote ruimte-inname en impact op de ruimtelijke samenhang.
Vanuit oogpunt van landbouw en ruimte-inname is de impact beperkt bij variant 6. De inname beperkt zich tot het aansluitingscomplex Gijzenelstraat en carpoolparking.				
Landschap	Landschappelijke inpassing/versnippering	De weg wordt breder maar doorsnijdt het landschap op dezelfde locatie als op heden. Geen bijkomende versnippering.	De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom best zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting, geluidsmilderende maatregelen,	De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom best zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting,
Vanuit oogpunt van landschap wordt het landschap niet bijkomend versnipperd. De ruimte-inname gebeurt langsheen het huidige tracé. Daar waar bij variant 9 en 10 het landschap bijkomend versnipperd wordt.				
Kostprijs	Onteigenen woningen	Onteigening van meerdere woningen onvermijdelijk (min. 7) aan de zuidzijde van de bestaande N42 en 1 ten noorden tussen Gijzenelstraat en Kwaadbeek) 1.750.000 euro	Een woning (Gijzenelstraat) 250.000 euro	Onteigening meerdere woning (5 woningen waar het nieuwe tracé terug aantakt op het bestaande tracé thv Oude Wettersesteenweg + woning Gijzenelstraat) 1.500.000 euro

		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
	Onteigeningen landbouwgronden	34150 m ² AG: 170.765 euro 13290 m ² LWAG: 53.168 euro	71225 m ² AG: 356.125 euro 17000m ² LWAG: 68.364 euro	51755 m ² AG: 258.775 euro 17000 m ² LWAG: 68.364 euro
	Totale kostprijs	1.973.933 euro (indicatieve kostprijs)	674.489 euro (indicatieve kostprijs)	1.827.139 euro (indicatieve kostprijs)
Bij vergelijking van de indicatieve kostprijs van de verschillende varianten kan de onteigeningskost beperkt worden in variant 9.				
Minder hinder tijdens aanlegfase	Doorgaand verkeer	Het doorgaande verkeer zal hinder ondervinden, het dient plaatselijk omgelegd of over tijdelijke ventwegen gestuurd te worden. De bereikbaarheid zal gegarandeerd worden.	Het doorgaande verkeer kan zijn huidige traject blijven volgen tot de nieuwe weg klaar is.	Het doorgaande verkeer kan zijn huidige traject blijven volgen tot de nieuwe weg klaar is.
	Langsliggende woningen ten westen (15-tal)) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwtraat	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, moeilijke ontsluiting, ...) is wel tijdelijk.	Gezien hier geopteerd wordt voor een nieuw tracé achter de bestaande woningen, kan de hinder beperkt worden. Doch is hinder onvermijdelijk in bijzonder in termen van lawaai. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar.	Gezien hier geopteerd wordt voor een nieuw tracé achter de bestaande woningen, kan de hinder beperkt worden. Doch is hinder onvermijdelijk in bijzonder in termen van lawaai. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar.
	Langsliggende woningen ten oosten (8-tal)) tussen Gijzenzelestraat en Zwaluwtraat	Deze woningen blijven niet behouden dus geen hinder.	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).
	Woningen verderop langs N42 tussen Oude-Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, moeilijke ontsluiting, ...) is wel tijdelijk.	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).	Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaaï, ...) is wel tijdelijk doch relatief dicht bij de achterzijde van de woningen. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé).
	Vanuit oogpunt van minder hinder is er voor elke variant hinder. Doch dit betreft telkens hinder die beperkt is in tijd tijdens de werffase.			

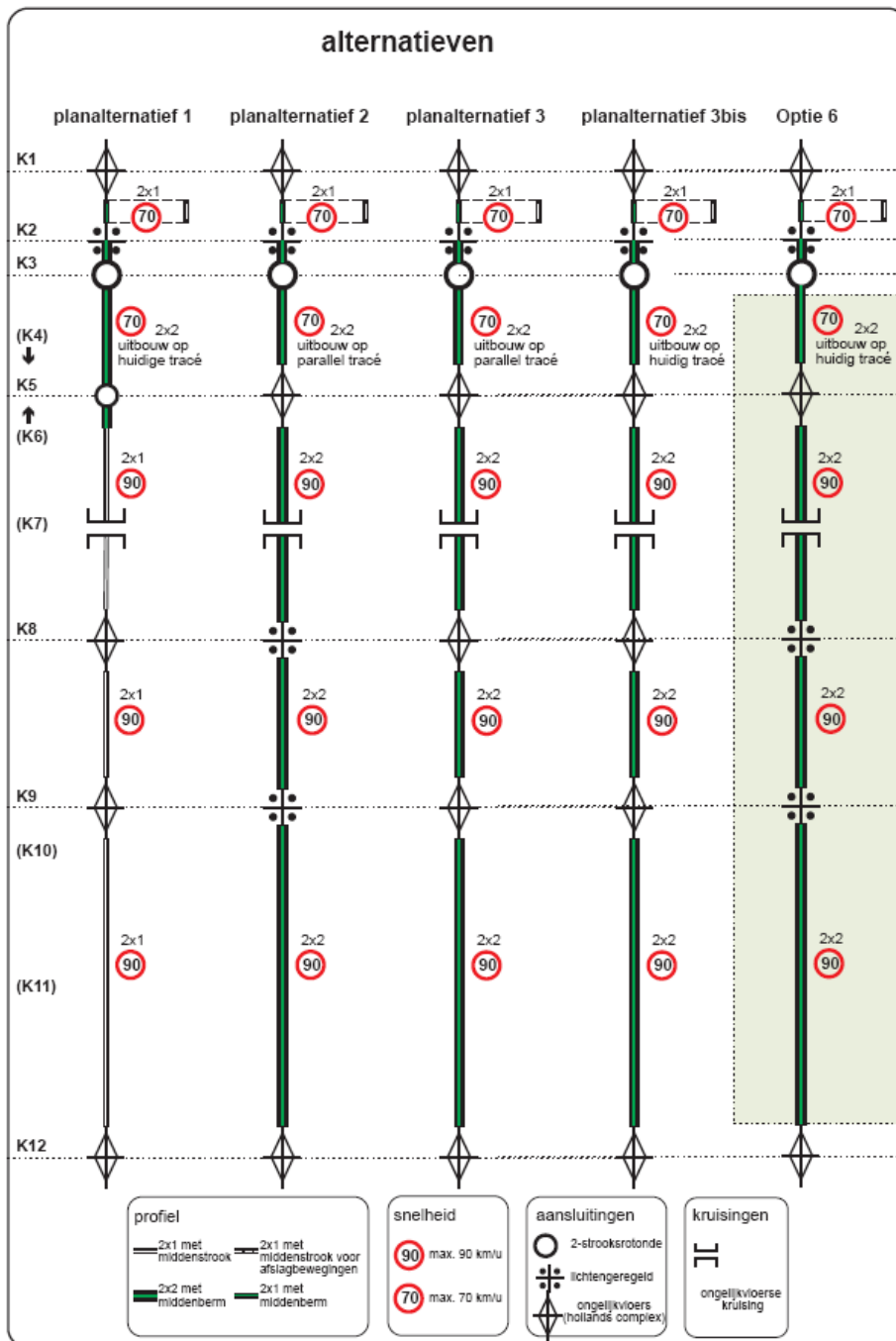
		Bestaand tracé (optie 6)	Nieuw tracé (optie 9)	Nieuw tracé (optie 10)
Verkeers-technisch	Verkeersveiligheid	Rechtlijnig tracé en dus een hoge leesbaarheid	Beperkt bochtig tracé.	Meest bochtige tracé, maar technisch en qua veiligheid net conform ontwerprichtlijnen voor 90 km/u.
	Carpoolparking	<ul style="list-style-type: none"> • Zal bereikt worden via een ventweg ten zuiden van de N42 die aantakt op de rotonde aansluitingscomplex Gijzenzelestraat • Ruimtelijk minder duidelijk afgelijnd, goede landschappelijke inpassing aangewezen • Alle verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42, gelegen aan de voorzijde van de woningen die richting E40 liggen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan bereikt worden via bestaande N42 die ventweg wordt. • Carpoolparking ruimtelijk duidelijk afgelijnd tussen oude en nieuwe tracé • Het verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42 die passeert langs de tuinen van de zuidelijk gelegen woningen (richting E40) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan bereikt worden via bestaande N42 die ventweg wordt. • Carpoolparking ruimtelijk duidelijk afgelijnd tussen oude en nieuwe tracé • Het verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42 die passeert langs de tuinen van de zuidelijk gelegen woningen (richting E40)
Vanuit oogpunt van verkeerstechnische afweging is het behoud van het bestaand tracé bij variant 6 het meest leesbare tracé gezien de rechte weg gevolgd wordt. Voor de carpoolparking is er geen onderscheidend verschil voor de verschillende varianten. Het verschil bevindt zich in de ligging ten noorden of ten zuiden van de N42 doch de aantakking gebeurt telkens via ventweg op de rotonde Gijzenzelestraat.				

Er werd geopteerd om op basis van bovenstaande afweging **optie 6** verder uit te werken als **voorkeurstracé** voor wat betreft het tracé tussen het aansluitingscomplex met de E40 en het (nieuwe) knooppunt Gijzenzelestraat (K4-K5). Volgende elementen bepalen mee deze keuze:

- leefkwaliteit van de woningen aan de westzijde langsheen de N42 tussen het complex met de E40 en de Gijzenzelestraat;
- leefkwaliteit woningen langsheen de N42 tussen de Gijzenzelestraat en de Oude Wettersesteenweg;
- beperkt bijkomende ruimte-inname (niet aansnijden van landbouwgrond, geen creatie van nieuwe restruimten, ...);
- geen bijkomende landschappelijke versnippering, – verkeerstechnisch minst complexe optie, – de standpunten van de betrokken eigenaars over onteigening.

Het aldus weerhouden tracé kan men linken met het plan-MER waarbij:

- de zone K1 – K5 overeenstemt met planalternatief 3bis. In het bijzonder wordt de zone K3-K5 uitgebouwd op het huidige tracé van de N42 en niet parallel achter de woningen aan de oostzijde;
- de zone K5 – K12 overeenstemt met planalternatief 2. In het bijzonder blijven de kruispunten K8 en K9 voorzien van een lichtenregeling i.p.v. een ongelijkgrondse kruising.



Figuur 4-3: Voorkeursalternatief start- en projectnota versus alternatieven Plan-MER

4.5 GRUP Ombouw N42 tot primaire weg : Wegvak Wetteren-Oombergen als kader voor het project

Met het gewestelijk RUP voor de ombouw van de N42 tussen de E40 en de N46 te Oombergen werd het voorkeurstracé voor het segment E40-N46 (optie 6) juridisch planologisch verankerd.

Het volledige tracé voorzien voor de ombouw van de N42 binnen het wegvak E40-N46 krijgt de bestemming wegeninfrastructuur waarbij plaatselijk ook enkele overdrukken toegepast worden (zie ook paragraaf 3.2.2 voor het grafisch plan en paragraaf 3.3 voor de administratieve voorgeschiedenis).

Het project waarvoor dit project-MER wordt opgesteld, wenst de ombouw van de N42 te realiseren binnen het kader van dit GRUP.

5 Het project

5.1 Doelstellingen van het project

Het project voorziet de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 zoals mogelijk gemaakt in het GRUP Ombouw N42 tot primaire weg, wegvak Wetteren-Oombergen.

De ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 heeft tot doel om de verkeersveiligheid en de doorstroming langsheen de N42 te verbeteren alsook om de leefbaarheid in de omliggende kernen te verhogen.

Het aantal volwaardige aansluitingspunten wordt beperkt tot 4 kruispunten: Yshoute, Houtemstraat, Reigerstraat en Gijzenzelestraat. Voor fietsers zijn er bijkomend ongelijkvloerse kruisingen voorzien ter hoogte van Eke – Leenstraat en ter hoogte van de Roosbloemstraat.

De overige aansluitingen worden gesloten en afgeleid via een bestaande of nieuwe ventweg naar het dichtstbij gelegen aansluitingspunt.

5.2 Projectbeschrijving

Voor de beschrijving van het project, worden achtereenvolgens de volgende projectonderdelen beschreven :

- De wegenis van de N42
- Knooppunten op de N42
- De ongelijkvloerse kruisingen
- Andere projectonderdelen
- Overige ontwerpelementen
- Fasering
- Beschrijving van de aanlegwerkzaamheden

5.2.1 Wegenis N42

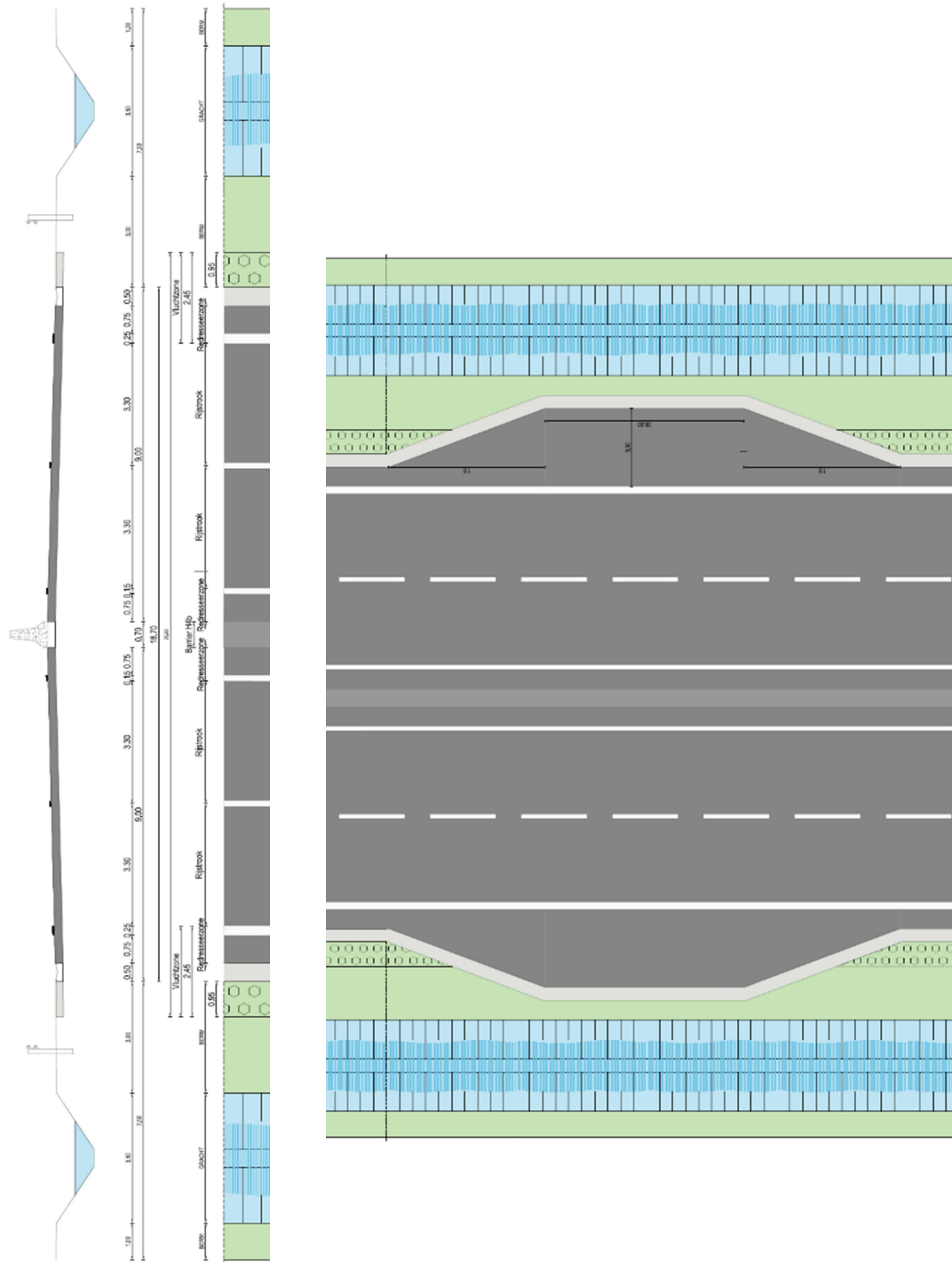
De ombouw N42 omvat over het ganse tracé tussen N46 en complex E40 twee rijstroken per rijrichting met een breedte van 3,30m per rijstrook. Het voorziene snelheidsregime bedraagt 90km/u .

De rijrichtingen worden van elkaar gescheiden door middel van een betonnen stootblok van 0,70 m met aan beide zijden een redresseerzone van 0,75m.

Tussen de rijweg en de greppel is een redresseerzone van 1,00m met aangrenzend een berm van 3,00m en vervolgens een gracht met een kruin van 3,50m.

Om de 250m ongeveer wordt per rijrichting een vluchtzone voorzien met een breedte van 3,00m en een lengte van 25,00m opstelruimte.

Op de figuur hieronder is het type dwarsprofiel voor de N42 weergegeven. In bijlage 2 zijn de voorlopige ontwerpplannen opgenomen.



Figuur 5-1: Type dwarsprofiel N42

Gezien de functie van de primaire weg II type 3 als verzamelweg waarbij er geen erftoegangsfuncties voorkomen zijn er langsheen de N42 noch voetgangers noch fietsvoorzieningen aanwezig.

Enkel ter hoogte van de kruispunten zijn er dwarsende beveiligde voetgangers- en fietsvoorzieningen aanwezig (zie verder). De voetgangersoversteken bevinden zich enkel aan de noordzijde van het kruispunt dwars over de N42, met uitzondering van het kruispunt Reigerstraat waar er zich ook aan de zuidzijde een voetgangersoversteek bevindt. De dwarsende fietsoversteken bevinden zich zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde.

5.2.2 Knooppunten op de N42

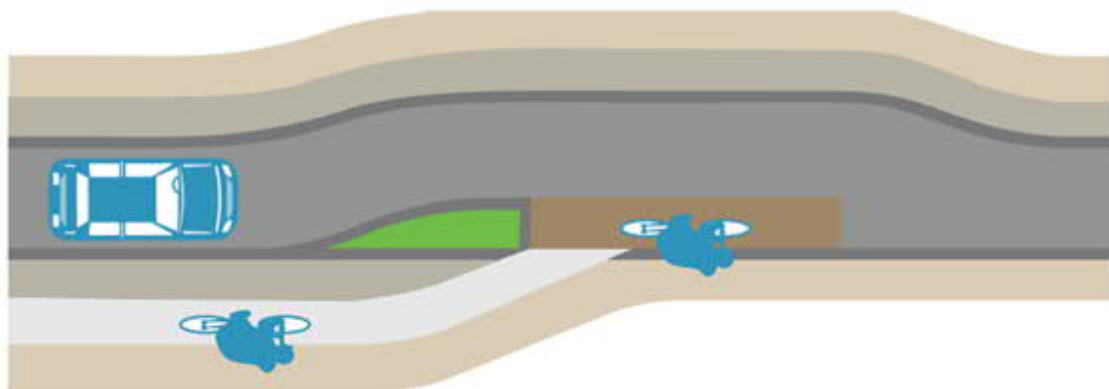
Onderstaand komen de verschillende gelijkvloerse kruispunten op de N42 aan bod, van zuid naar noord.

5.2.2.1 Lichtengeregelde kruispunten met voetgangers- en fietsvoorzieningen

De lichtengeregelde kruispunten worden uitgewerkt conform een type kruispunt waarbij er zowel op de hoofdweg N42 als op de zijtakken voldoende afslagstroken worden voorzien om een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen. Daarnaast wordt het kruispunt voorzien van oversteken voor voetgangers en fietsers geïntegreerd in de lichtenregeling. Voetgangers worden geleid naar de aanpalende voetpaden in de zijstraten. Fietsers worden veilig begeleid op de zijtakken waar fietsinfrastructuur ontbreekt. Via een rugdekking worden de fietsers gemengd met het autoverkeer.

Dit type kruispunt geldt voor volgende kruispunten:

- Yshoute x N42
- Houtemstraat x N42
- Reigerstraat x N42



Figuur 5-2: Principe rugdekking fietsers – Bron: Vademecum fietsvoorzieningen

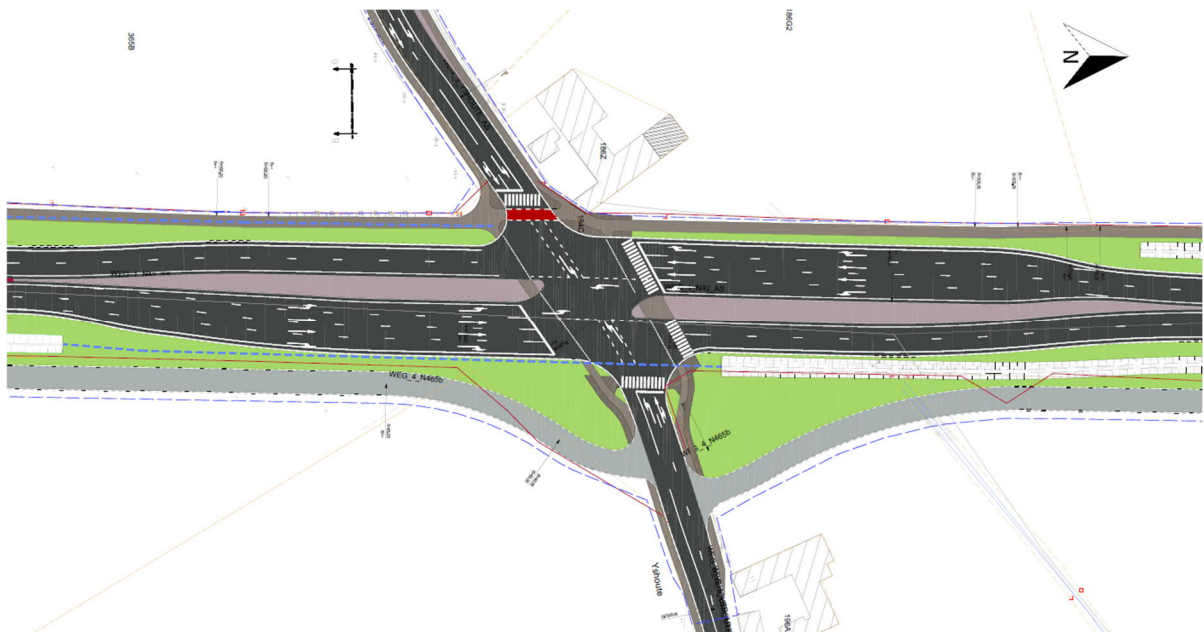
Kruispunt Yshoute

Kruispunt Yshoute bundelt het verkeer dat heden ontsluit via de Geraardsbergsesteenweg N465a en Berg aan de westzijde, en Leegbracht en Scheurbroek (OBBC) aan de oostzijde van de N42.

Verkeer van Leegbracht en Scheurbroek wordt via een ventweg aan de oostzijde geleid naar Yshoute. Verkeer van en naar de ventweg Geraardsebergsesteenweg N465a rijdt via Yshoute en de Geraardsbergsesteenweg N465a (Figuur 5-3).



Figuur 5-3: Kruispunt Yshoute tussen Berg en Scheurbroek



Figuur 5-4: Detail kruispunt Yshoute

Het kruispunt Yshoute is een 4-taks lichtengeregeld kruispunt, Figuur 5-4:

- de N42 beschikt in beide rijrichtingen over vier rijstroken: 2 rechtdoor, en 1 links en 1 rechts afslagstrook,
- de zijtakken Yshoute bestaan telkens uit 2 rijstroken: 1 rijstrook die rechtsaf en rechtdoor combineert, en 1 links afslagstrook.

Voetgangers- en fietsvoorzieningen zijn enkel aanwezig ter hoogte van het kruispunt Yshoute. In de verkeerslichtenregeling wordt een voetgangers- en fietsoversteek geïntegreerd haaks op de N42. In de lichtenregeling wordt de fietsoversteek conflictvrij geregeld. De fietspaden worden ter hoogte van het kruispunt voorzien uit oogpunt van verkeersveiligheid.

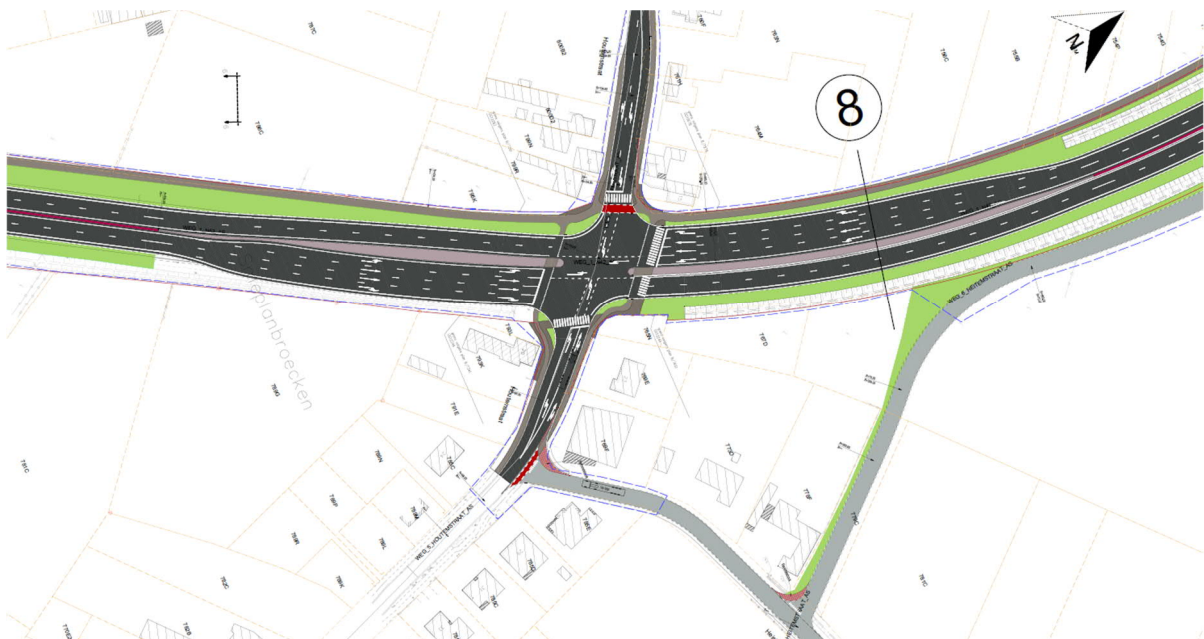
De doorgaande fietsverbinding noord-zuid kruist Yshoute aan de oostzijde via een beveiligde fietsoversteek in de lichtenregeling.

Langsheen Yshoute zelf zijn geen fietspaden aanwezig. Het project voorziet fietspaden ter hoogte van het kruispunt in Yshoute om zo een veilige aansluiting te garanderen met de beveiligde fietsoverstekten. Yshoute is immers onderdeel van het BFF.

Kruispunt Houtemstraat

Kruispunt Houtemstraat bundelt het verkeer dat heden ontsluit via Roosbloemstraat en de Houtemstraat.

Verkeer van en naar de Roosbloemstraat ontsluit via een ventweg aan de oostzijde die afbuigt naar de Heistraat die vervolgens aantakt op de Houtemstraat, zie Figuur 5-5.



Figuur 5-5: ontsluiting Roosbloemstraat via Heistraat en Houtemstraat

Het kruispunt Houtemstraat is een 4-taks lichtengeregeld kruispunt:

- de N42 beschikt in beide rijrichtingen over vier rijstroken: 2 rechtdoor, en 1 links en 1 rechts afslagstrook,
- de zijtakken Houtemstraat bestaan telkens uit 2 rijstroken: 1 rijstrook gecombineerd rechtsaf en rechtdoor en 1 links afslagstrook.

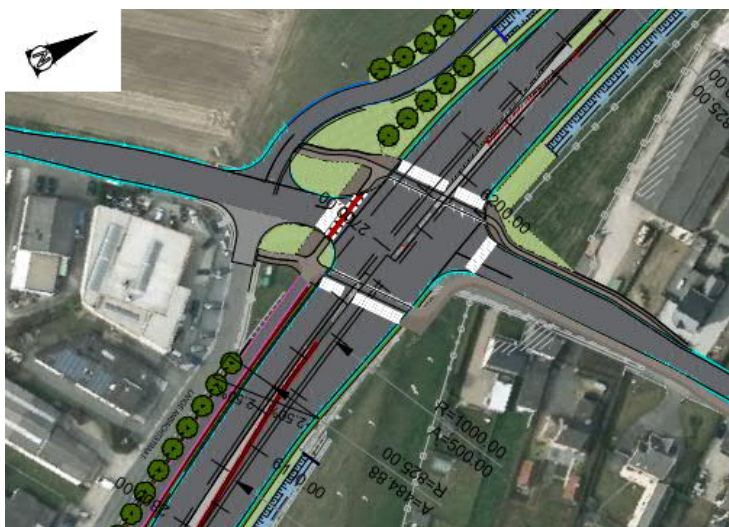
Voetgangers- en fietsvoorzieningen zijn enkel aanwezig ter hoogte van de Houtemstraat en haaks op de N42. In de verkeerslichtenregeling wordt een voetgangers- en fietsoversteek geïntegreerd haaks op de N42. In de lichtenregeling wordt de fietsoversteek conflictvrij geregeld. De fietspaden worden ter hoogte van het kruispunt voorzien in de Houtemstraat uit oogpunt van verkeersveiligheid om een veilige aansluiting te garanderen met de beveiligde fietsoverstekten. De Houtemstraat is namelijk onderdeel van het BFF (zonder fietspaden). De doorgaande fietsverbinding noord-zuid kruist de Houtemstraat aan de oostzijde via een beveiligde fietsoversteek in de lichtenregeling.

Bus 46 rijdt langsheen kruispunt Houtemstraat. Er worden geen speciale voorzieningen voorzien voor het openbaar vervoer ter hoogte van dit kruispunt.

Knooppunt Reigerstraat

Op lange termijn wordt een ongelijkvloerse kruising voorzien waarbij de N42 in tunnel onder de Reigerstraat – Korte Ambachtstraat gaat. De parallelweg die aansluit op de Korte Ambachtstraat zorgt dan voor de ontsluiting van het verkeer van vnl de ambachtzone naar het knooppunt Gijzenzele en verder naar het hoofdwegennet. Deze ontwikkeling op lange termijn vormt evenwel nog geen onderdeel van het project.

Op korte termijn wordt het kruispunt een geoptimaliseerd lichtengeregeld kruispunt, Figuur 5-6. De nieuwe ventweg is dan niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Korte Ambachtstraat. Zij zullen gehinderd worden door paaltjes. De ventweg zal wel toegankelijk zijn voor fietsers.



Figuur 5-6: Detail lichtengeregeld kruispunt Reigerstraat (korte termijn)

Het kruispunt Reigerstraat is een 4-taks lichtengeregeld kruispunt, Figuur 5-6:

- de N42 beschikt in beide rijrichtingen over vier rijstroken: 2 rechtdoor, en 1 links en 1 rechts afslagstrook,
- de zijtakken Reigerstraat en Korte Ambachtstraat bestaan telkens uit 2 rijstroken: 1 rijstrook gecombineerd rechtsaf en rechtdoor en 1 links afslagstrook.

Op de Korte Ambachtstraat wordt er ter hoogte van de Lange Ambachtstraat een steunlicht geplaatst. Dit om te vermijden dat er terugslag ontstaat op de N42 van verkeer komende van de N42 dat links de Lange Ambachtstraat wil opdraaien.

Vanaf de Korte Ambachtstraat is het niet mogelijk om met gemotoriseerd verkeer de ventweg richting Gijzenzelestraat op te rijden: paaltjes verhinderen deze beweging.

Voetgangers- en fietsvoorzieningen zijn enkel aanwezig ter hoogte van het kruispunt Reigerstraat: in de verkeerslichtenregeling wordt een voetgangers- en fietsoversteek geïntegreerd haaks op de N42.

Er worden enkel fietspaden ter hoogte van het kruispunt voorzien in Reigerstraat en Korte Ambachtstraat uit oogpunt van verkeersveiligheid om een veilige aansluiting te garanderen met de beveiligde fietsoversteken.

De enkelrichtingsfietspaden in de Korte Ambachtstraat kruisen de Lange Ambachtstraat en de nieuwe ventweg. Beide oversteken worden aangelegd op een verkeersplateau conform het type geschikt voor autobussen en zware voertuigen met fietsers in de voorrang langsheen de Korte Ambachtstraat.

Bus 46 rijdt langsheen kruispunt Reigerstraat. Er worden geen speciale voorzieningen voorzien voor het openbaar vervoer ter hoogte van dit kruispunt.

5.2.2.2 Knooppunt Gijzenzelestraat

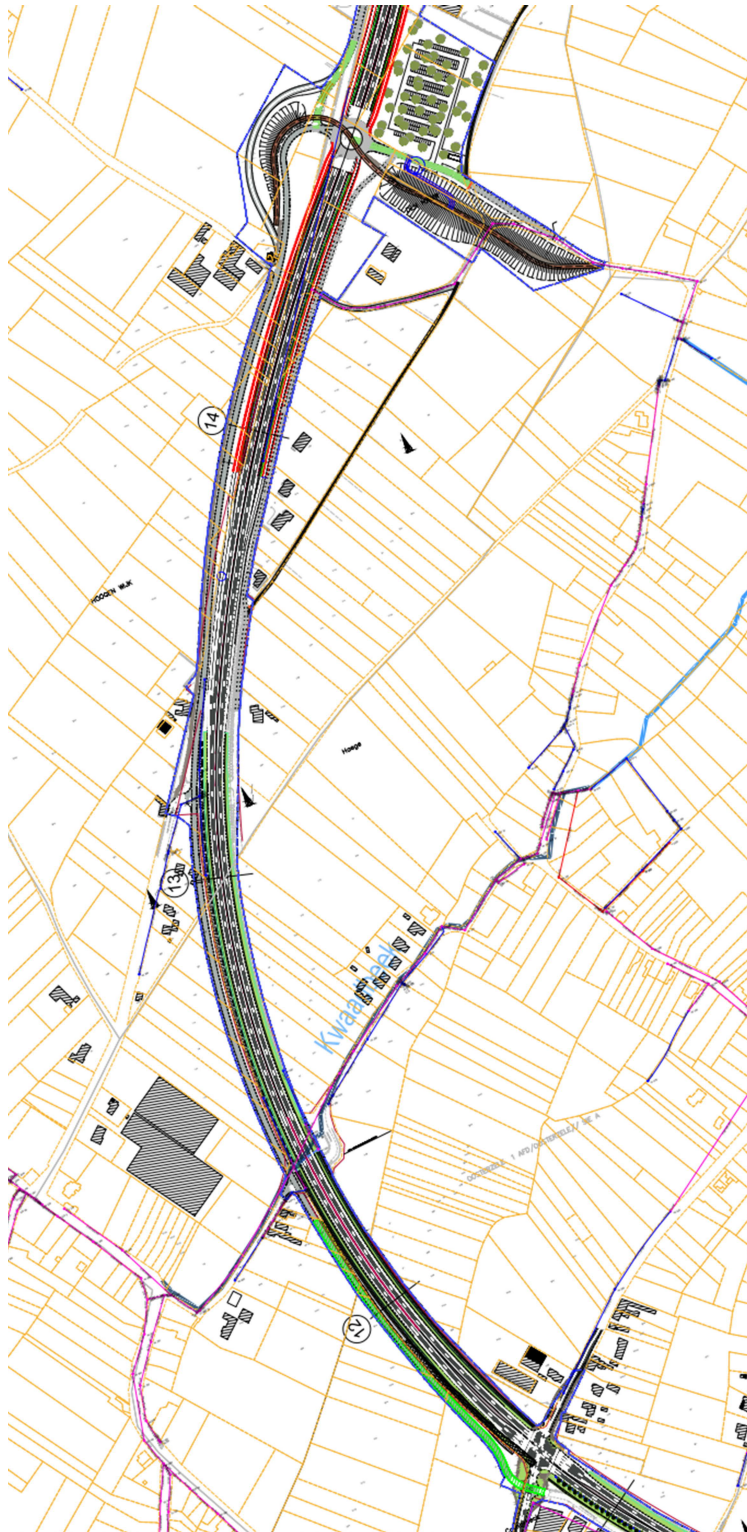
Knooppunt Gijzenzelestraat bundelt het verkeer dat heden ontsluit via Kwaadbeek, Oude Wettersesteenweg en Gijzenzelestraat. Deze wegen ontsluiten via de parallelweg tussen Korte Ambachtstraat en het knooppunt. Vanaf de noordzijde wordt de huidige wegzate van de N42 een ventweg die eveneens aansluit op het knooppunt Gijzenzelestraat. Figuur 5-7.

Knooppunt Gijzenzelestraat is een ongelijkvloerse kruising met een enkelstrooksrotonde op maaiveld waarbij de N42 in tunnel gaat. De rotonde dient voor de uitwisseling van het verkeer van en naar het hogere wegennet en is noodzakelijk als keerpunt voor verkeer op de N42 (voor o.m. de site Krëfel en de carpoolparking).

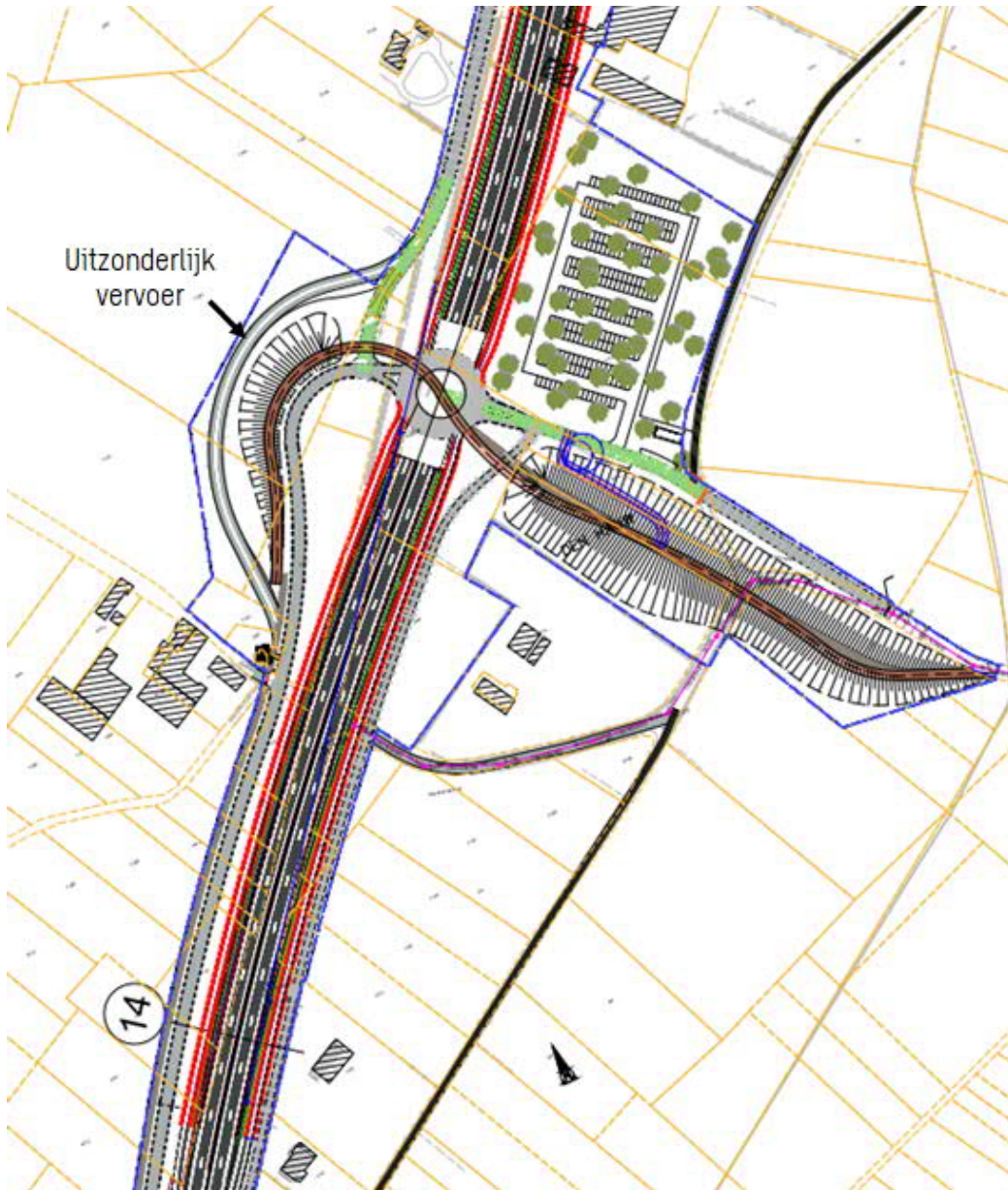
Op de Gijzenzelestraat kant Kwaadbeek komt een tractor- en bussluis om te vermijden dat dit een sluiproute wordt voor verkeer via Anker naar de N42. Bussen (lijn 46) en landbouwverkeer kunnen wel de verbinding nemen tussen beide delen van de Gijzenzelestraat ten oosten en ten westen van de N42.

Voor voetgangers en fietsers wordt een voetgangers- en fietsersbrug over de rotonde gebouwd. Op die manier ontstaat er een veilige as voor langzaam verkeer over de N42 tussen Anker en Gijzenzele centrum.

Voor meer specificaties m.b.t. de tunnel en de fietsbrug, zie §5.2.3.3.



Figuur 5-7: ontsluiting via ventweg



Figuur 5-8: Knooppunt Gijzenzelestraat

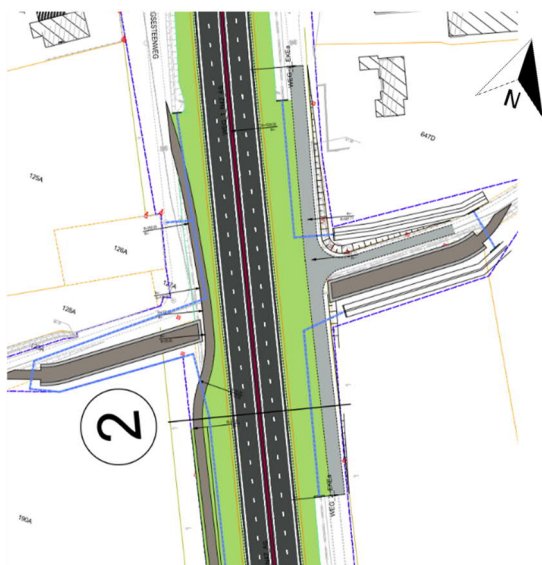
Uitzonderlijk vervoer met een hoogte van meer dan 5,7 m zal niet via de tunnel kunnen rijden. Dit vervoer zal via een parallelweg aan de noordwestzijde van de N42 en via de noordwestelijke zijde van de westelijke toegangshelling van de fietsbrug verlopen. Voor en na de wegtunnel op de N42 wordt voorzien in een mobiel stuk in de middenberm van de N42 dat weggenomen kan worden. Zo zal uitzonderlijk vervoer met onbeperkte hoogte van de N42 op de ventweg raken en weer terug indien nodig. De ventweg rond de toegangshelling zal tevens dienst doen als doorgaande fietsverbinding langs de N42.

5.2.3 Ongelijkvloerse kruisingen

Hieronder staat de technische uitwerking van de ongelijkvloerse kruisingen met de N42 op basis van de huidige inzichten. Het gaat om de fietstunnel Eke-Leenstraat op de grens tussen Oosterzele en Zottegem, de fietstunnel Roosbloemstraat, de tunnel van de N42 onder en de fietsbrug over het nieuwe rondpunt van de Gijzenzelestraat.

5.2.3.1 Fietstunnel Eke-Leenstraat

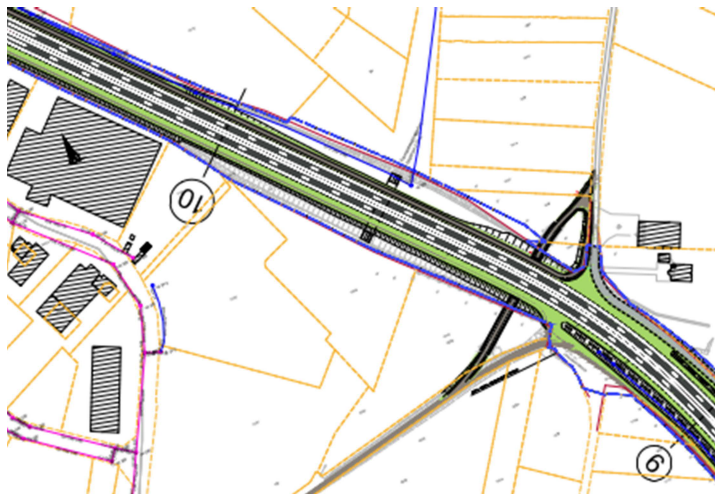
De fietstunnel wordt voorzien in het zuiden van het projectgebied en maakt de verbinding tussen de Leenstraat en Eke. Eke vormt de grens tussen Oosterzele en Zottegem aan de oostzijde van de N42. De fietstunnel heeft een lengte van $\pm 171\text{m}$ en een hellingspercentage van 4% aan beide zijden van de tunnel. De fietstunnel heeft een minimale vrije hoogte van 2,50m en een vrije breedte van 3m. In deze fietstunnel wordt een faunapassage geïntegreerd (zie verder).



Figuur 5-9: fietstunnel Eke

5.2.3.2 Fietstunnel Roosbloemstraat

Ter hoogte van de Roosbloemstraat wordt een fietstunnel voorzien (zie ook § 5.2.4.2). Met de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 wordt de Roosbloemstraat hier onderbroken. Via een fietstunnel moet de verbinding voor fietsers hier evenwel mogelijk blijven. In deze fietstunnel wordt eveneens een faunapassage geïntegreerd (zie verder).

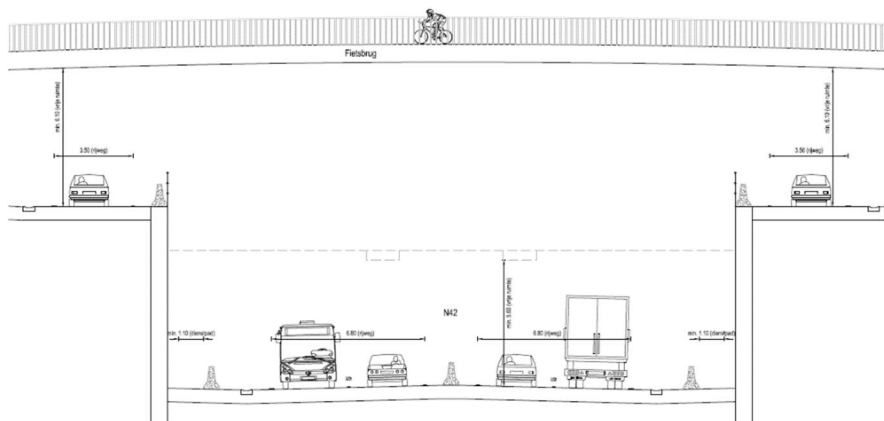


Figuur 5-10: fietstunnel Roosbloemstraat

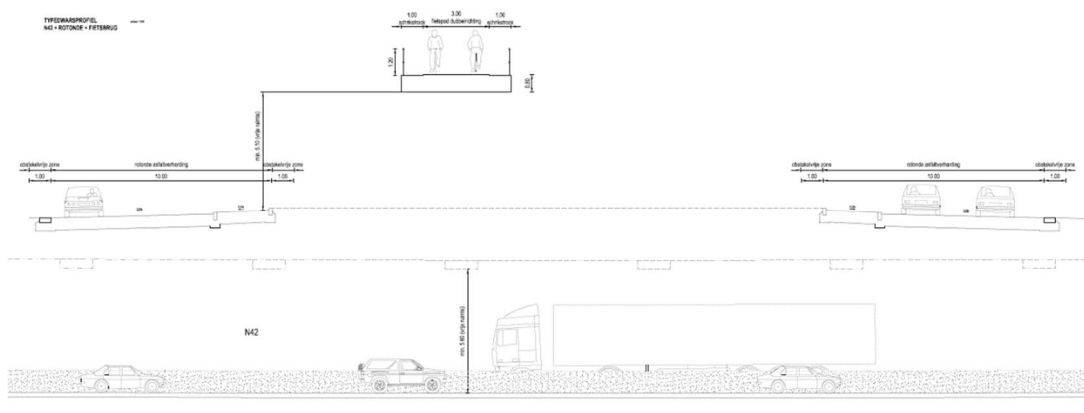
5.2.3.3 Tunnel/onderdoorgang N42 en fietsbrug thv knooppunt Gijzenzelestraat

Autotunnel (onderdoorgang)

De autotunnel, incl de toeritten,, heeft een lengte van $\pm 1000\text{m}$ en een breedte van 25m binnenzijde. Het weggedeelte dat overkapt is (onder tunneldak) bedraagt ca 75m . De beide rijrichtingen worden van elkaar gescheiden door een stootblok. Ook in beide rijrichtingen bevindt zich een stootblok op $1,10\text{m}$ ten opzichte van de tunnelwand waar zich een dienstpad bevindt.



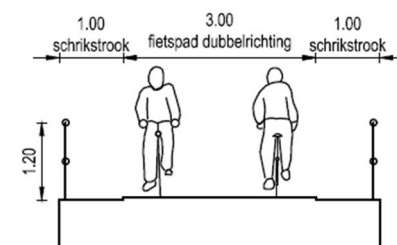
Figuur 5-11: Dwarsprofiel autotunnel N42 onder knooppunt Gijzenzelestraat



Figuur 5-12: Dwarprofiel N42 – rotonde Gijzenzelestraat – fietsbrug

Fietsbrug

De fietsbrug heeft een lengte van $\pm 520\text{m}$ met een hellingspercentage van max 4%. De fietsbrug heeft een vrije breedte van 3,00m met aan beide zijden een veiligheidszone van 1m.



Figuur 5-13: Dwarprofiel fietsbrug

5.2.4 Andere projectonderdelen

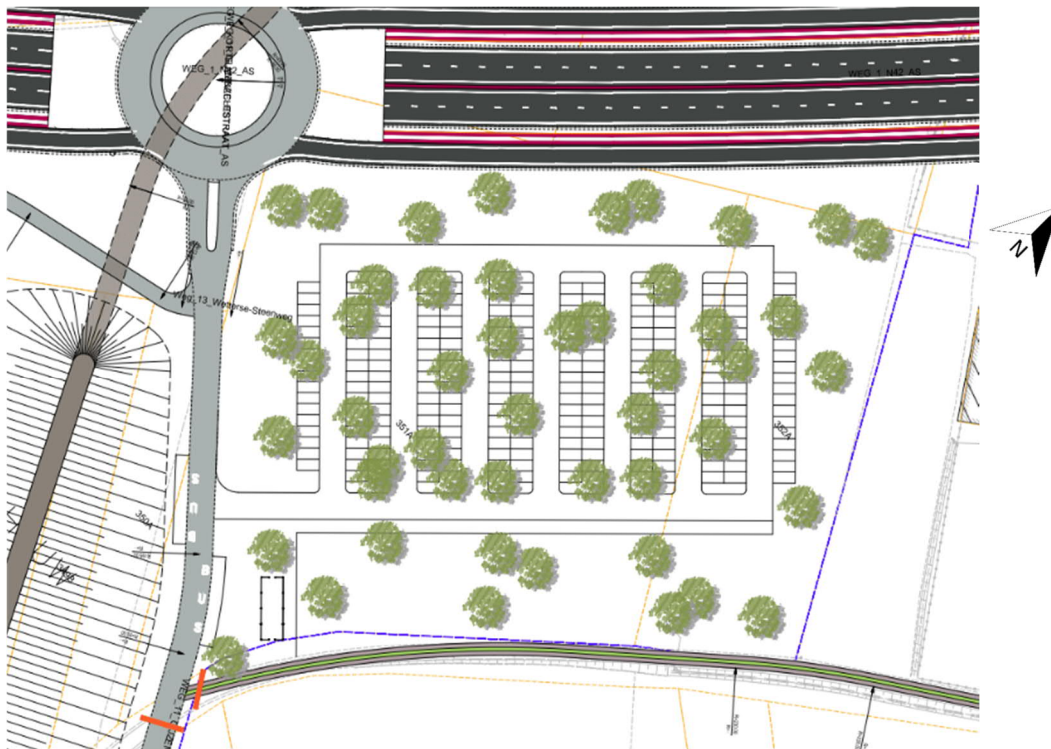
5.2.4.1 Carpoolparking

Het project voorziet mee in de aanleg van een carpoolparking voor 170 wagens, waarvan 16 parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit⁴.

De carpoolparking ontsluit via de Gijzenzelestraat rechtstreeks op het knooppunt Gijzenzelestraat. Personenwagens kunnen enkel aanrijden via de rotonde. Zowel de Zwaluwstraat als de Gijzenzelestraat richting Anker worden voorzien van een tractorsluis. De parkeerplaatsen zijn 2,5m bij 5,00m. De gangen zijn 6,00m breed.

Aan de westzijde, vlakbij de Zwaluwstraat is een fietsenstalling voorzien voor een 20-tal fietsen in een overdekte kwaliteitsvolle fietsenstalling. Figuur 5-15.

⁴ Handboek toegankelijkheid publieke gebouwen – parkeervoorzieningen



Figuur 5-14: Schets carpoolparking

De carpoolparking wordt ruimtelijk kwalitatief ingevuld in relatie tot het (deels) open kouter landschap. Dit betekent dat groene beplantingen over de parking heen geïntegreerd worden. De carpoolparking zal ingericht worden als een landschappelijk park waar clusters van bomen en heesters verspreid staan in een ecologisch te beheren grasland of ruigte. Naast de parkeerplaatsen is er nog ruimte voor een aantal bomen en een poel/wadi waar het regenwater van de parking kan infiltreren.

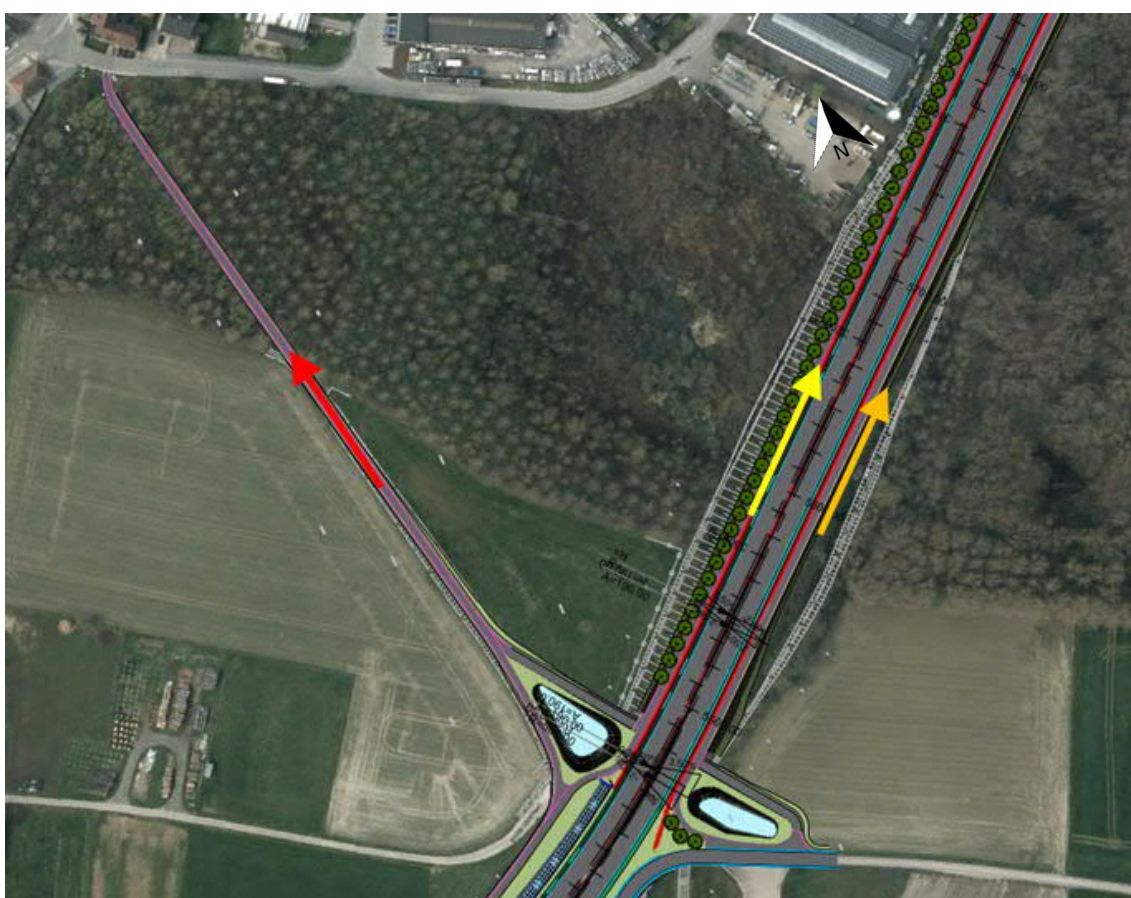
Momenteel betreft het bodemgebruik ter hoogte van de carpoolparking akkerland. Deze zone is evenwel meegenomen in het GRUP voor de ombouw van de N42.



Figuur 5-15: Referentiebeeld landschappelijke inkleding carpoolparking – fietsenstalling

5.2.4.2 Fietsverbinding westzijde

Vanaf kruispunt Jonasweg x N46 in het zuiden van het studiegebied tot kruispunt Lange Ambachtstraat x N465 wordt parallel aan de westzijde van de N42 een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad voorzien met 3m vrije breedte. Het fietspad wordt gerealiseerd deels langs bestaande ventwegen en deels langs een nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur. Voor de ligging van het fietspad over het volledige traject wordt verwezen naar de plannen in bijlage 2 bij dit rapportdeel. Op onderstaande figuur is het gedeelte van dit fietspad nabij de Roosbloemstraat gesitueerd, waar het fietspad wegbuigt van de N42 en aansluiting maakt op het kruispunt Lange Ambachtstraat x N465 (rode pijl op onderstaande figuur).

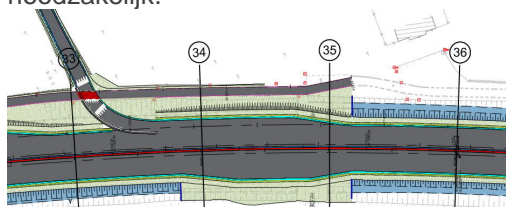


Figuur 5-16: Gedeelte westelijke fietsverbinding en aftakking ter hoogte van de Roosbloemstraat

Langsheen de fietsverbinding wordt het aantal conflictpunten beperkt. Volgende conflictpunten doen zich voor:

- De fietskruising ter hoogte van de uitvoegstrook richting Berg wordt verhoogd gerealiseerd zodat aankomend gemotoriseerd verkeer noodzakelijkerwijs dient te vertragen, **Error! Reference source not found..** De fietsoversteek wordt aangelegd op een verkeersplateau conform het type geschikt voor autobussen met inbegrip van zware voertuigen. Het dubbelrichtingsfietspad wordt in de voorrang gelegd gezien het

deel uit maakt van een BFF. Dit betekent dat gemotoriseerd verkeer voorrang dient te verlenen aan de fietsers. Een duidelijke signalisatie, zowel van op de N42 voor gemotoriseerd verkeer, als op het dubbelrichtingsfietspad voor fietsers, is daarbij noodzakelijk.



Figuur 5-17: Uitvoegstrook richting Berg ter hoogte van Heide

- Ter hoogte van de kruispunten Yshoute en Houtemstraat wordt de fietsoversteek beveiligd ingericht in de lichtenregeling, Figuur 5-4 en Figuur 5-5.

Aanvullend op bovenstaande, wat overeenkomt met de fietsverbindingen zoals beschouwd in het plan-MER en het GRUP, is het in het project de bedoeling om het tweerichtingsfietspad aan de westzijde verder noordelijk door te trekken tot aan de Korte Ambachtstraat (zie gele pijl op bovenstaande Figuur 5-16).

Aanvullend op die doortrekking van het fietspad aan de westzijde van de N42, wordt een extra fietstunnel onder de N42 voorzien ter hoogte van de Roosbloemstraat (zie hoger). Daarnaast verbindt een nieuwe fietsverbinding langs de oostzijde van de N42 die fietstunnel met de Nieuwstraat (oranje pijl op de Figuur 5-16).

Het westelijk fietspad van aan de N46 tot aan de Korte Ambachtstraat beslaat ongeveer 6,5 km. Vanaf de Korte Ambachtstraat kan fietsverkeer verder in noordelijke richting verlopen over een afstand van ca 1,6 km via de nieuwe ventweg die daar voorzien wordt en het nieuwe fietspad vanaf de Oude Wettersesteenweg tot aan en voorbij het nieuwe knooppunt Gijzenzelestraat.

5.2.4.3 Aanpassing riolering Schoolstraat en Houtemstraat

Er zal van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om samen met de realisatie van het project van de ombouw van de N42, de riolering van enkele zijstraten aan te pakken. Het gaat hier concreet om de riolering in de Schoolstraat en de Houtemstraat op het grondgebied van de gemeente Oosterzele. De gemengde stelsels zullen hier vervangen worden door een gescheiden stelsel. De ontwerpstudie hiervoor is volop lopende in samenspraak met Farys, (rioolbeheerder in opdracht van de gemeente Oosterzele).

5.2.5 Gewijzigde rijroutes en bereikbaarheid in navolging van dit project

5.2.5.1 Ontsluiting Steengroeve

Er is gekeken in welke mate de ontsluiting van de steengroeve en het tuinbouwbedrijf in Berg kan geoptimaliseerd worden en om het af- en aanrijden van vrachtverkeer te beperken. Zowel Kapelweg als Berg zijn smalle landbouwwegen en niet geschikt voor veel vrachtverkeer.

In de projectnota is voorgesteld de ontsluiting te organiseren via een lussysteem: aanrijden via een uitvoegstrook op de N42, wegrijden via de lokale ventweg N42 en N465a, Figuur 5-18. Dit betekent dat er in Berg eenrichtingsverkeer dient ingevoerd te worden richting Geraardsbergsesteenweg N465a om te vermijden dat voornamelijk vrachtverkeer aanrijdt via de ventweg.

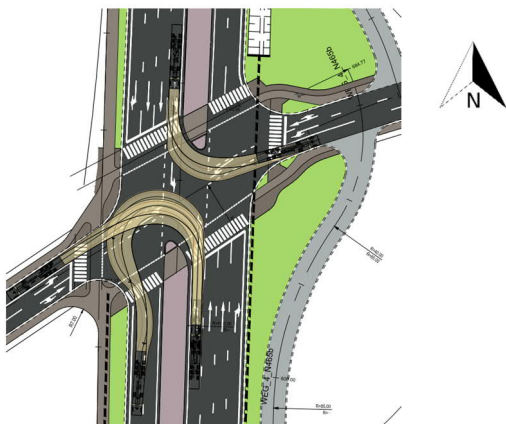
De woningen langsheen de Geraardsbergsesteenweg N465a ontsluiten allemaal via Yshoute.

Op die manier wordt het aandeel vrachtverkeer binnen deze zone beperkt mits het aan- en afrijden via een gescheiden route gebeurt.



Figuur 5-18: Indicatieve aanduiding ontsluiting steengroeve en omgeving om het lussysteem weer te geven

Vrachtverkeer komende van Zottegem kan in de lichtenregeling op de N42 een keerbeweging maken. Daar het een conflictvrije verkeerslichtenregeling betreft, kan het linksaf slaand verkeer vrij afdraaien en vervolgens ook een keerbeweging maken, Figuur 5-19.



Figuur 5-19: Simulatie keerbeweging Yshoute: linksafslaand verkeer kruist voor elkaar

Een aandachtspunt is de kruising met het dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van de uitvoegstrook op de N42. De fietsoversteek wordt daarom bij voorkeur uitgebogen en verhoogd ingericht zie ook § 5.2.4.2.

Noot :

Vanuit besprekingen tussen de initiatiefnemer en de ontginners (Balegro) is tijdens de opmaak van het project-MER gebleken dat er zich een conflict stelt tussen de geplande wegnis aansluitend op de nieuwe afrit richting Berg ter ontsluiting van de groeve en de bestemming van de aangesneden en afgesneden landbouwpercelen cf. het Gewestelijk RUP 'Winning van oppervlaktedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro'".

Voor dit conflictpunt werd in samenspraak met de ontginner een oplossing gevonden door de afslag op de N42 iets zuidelijker te voorzien, net ten noorden van het bosperceel, zoals indicatief aangegeven op de figuur hiernaast.



5.2.5.2 Ontsluiting landbouwverkeer

Voor de landbouwbedrijven en landbouwpercelen die momenteel langs de N42 zijn gelegen worden ventwegen voorzien of zijn deze zijn reeds aanwezig.

- Landbouwverkeer kan, net zoals fietsverkeer en openbaar vervoer, via het **knooppunt Gijzenzelestraat** van oost naar west en vice versa. Auto- en vrachtverkeer dient echter om te rijden via het kruispunt Reigerstraat.
- Ter **noorden van de Gijzenzelestraat** wordt de huidige N42 een ventweg ter ontsluiting van de aldaar gelegen woningen en landbouwpercelen. De Schoolstraat zal aantakken op de deze ventweg. De landbouwpercelen aan de oostzijde van de N42, gelegen (tussen Krëfel-site en Gijzenzelestraat) ontsluiten zoals heden via de Zwaluwstraat naar de Gijzenzelestraat.
- Ten **zuiden van de Gijzenzelestraat** wordt zowel ten westen als ten oosten van de N42 een ventweg aangelegd.
 - De zuidwestelijke ventweg loopt richting Oosterzele ter ontsluiting van de uitbreiding van de ambachtelijke zone. Hierop ontsluiten ook de Oude Wettersesteenweg en Kwaadbeek (enkel fietsers). De uitbreiding van de ambachtelijke zone zal dus ontsluiten via het knooppunt met de Gijzenzelestraat, en niet met de Reigerstraat. Indien het knooppunt met de Reigerstraat op lange termijn wordt afgesloten, zal de woonomgeving van Anker ook via deze ventweg ontsluiten richting knooppunt Gijzenzelestraat.
 - De zuidoostelijke ventweg loopt tot de woning gelegen tegenover de Oude Wettersesteenweg ter ontsluiting van de aldaar gelegen woningen en landbouwpercelen.
- Landbouwverkeer kan, net zoals fietsverkeer en openbaar vervoer, via het **knooppunt Gijzenzelestraat** van oost naar west en vice versa. Auto- en vrachtverkeer dient om te rijden via kruispunt Reigerstraat.
- De woningen in de Roosbloemstraat en de landbouwpercelen in de omgeving ontsluiten via een nieuwe ventweg ten oosten van de N42 richting Heistraat en vervolgens naar het kruispunt Houtemstraat. Het deel Heistraat tussen ventweg en Houtemstraat wordt heraangelegd en verbreed.
- De woningen van Leeg Bracht en de landbouwpercelen in deze omgeving ontsluiten via een oostelijke ventweg ten zuiden van Yshoute naar **kruispunt Yshoute**. Scheurbroek en het OBBC ontsluiten via een oostelijke ventweg ten noorden van Yshoute naar **kruispunt Yshoute**. Aan de westzijde van de N42 ontsluiten de woningen via de reeds aanwezige ventweg die voorzien werd voor de steengroeve richting Geraardbergsesteenweg.



Figuur 5-20: Ontsluiting landbouwverkeer (getoonde ventwegen betreffen bestaande én nieuwe ventwegen)

5.2.5.3 Bereikbaarheid Krëfelsite voor fietsverkeer

De Krëfelsite wordt ontsloten voor fietsers via een karrespoor in de Zwaluwstraat. Deze fietsverbinding heeft de Krëfel-site als eindpunt. Deze fietsverbinding is echter wel van belang om de bereikbaarheid met de fiets te garanderen voor woon-werkverkeer (kantoren en winkels) en in beperktere mate voor bezoekers.

De inrichting met karrespoor is van belang omdat ook landbouwverkeer dient gebruik te maken van de Zwaluwstraat in kader van bereikbaarheid van de landbouwpercelen.



Figuur 5-21: Links: Zwaluwstraat huidige toestand – Rechts: voorbeeld Karrespoor

5.2.6 Overige ontwerpelementen

5.2.6.1 Landschappelijke en landschapsecologische inkleding weg en landschapsecologische invulling restpercelen

Voor de landschappelijke inpassing van de weg wordt rekening gehouden met de aanbevelingen vanuit de milieubeoordeling van het plan-MER, maar aanvullend ook met aanbevelingen van ANB, wensen van omwonenden en met specifieke terreinkennis.



Gezien de valleigebieden, dewelke beekbegeleidende graslanden en (broek)bossen omvatten en de belangrijkste dragers zijn van de ecologische structuur in deze omgeving, wordt ter hoogte van deze valleien hoogopgaand groen voorzien langs de N42, dat mogelijk dienst kan doen als hop-over voor fauna en flora. Op die manier worden potenties geboden tot behoud/herstel van deze natuurverbindingen.

- Hoogopgaand groen thv Hooimeersbeekvallei
- Hoogopgaand groen tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en Klofonteinbeek, onderdeel van de natuurverbinding op provinciaal niveau tussen het Ettingebos en de Oombergse bossen (5N6)

Beide locaties zijn met een rode cirkel aangeduid op de figuur hiernaast. De overige valleigebieden situeren zich ofwel ten oosten ofwel ten westen van de N42 en worden bijgevolg niet onderbroken door deze weg.

Verder zal opgaand groen in de bermen maximaal behouden blijven, vervangen of versterkt worden.

Enkel in een zone ten zuiden van de Gijzenzelestraat waar zich effectief een open kouterlandschap bevindt, zal het landschap open gehouden worden en zullen er geen groenelementen aangebracht worden langs de N42.

Op de volgende plaatsen worden zichtschermen of afschermend groen voorzien :

- Bomenrij tussen de N42 en de parallelweg (oorspronkelijk tracé van de N42) aan de westelijke zijde van de noordelijk toerit naar de onderdoorgang van de N42
- Zichtscherm tussen de woningen ten zuidoosten van de N42 ter hoogte van de zuidelijke toerit naar de onderdoorgang, waar de N42 van het huidige tracé wegbuigt
- Bomenrij aan de westzijde van de N42 van net ten noorden van de Oude Wettersesteenweg tot aan de Korte Ambachtstraat
- Bomenrij aan de westzijde van de N42 langs de industriezone tussen de Korte Ambachtstraat en de fietstunnel van de Roosbloemstraat
- Houtkant ten oosten van de ventweg naar OBBC
- Bomenrij tussen de N42 en de het gedeelte Berg-Geraardbergsesteenweg dat parallel loopt met de N42

Tussen de Zwaluwstraat en het op- en afrittencomplex E40 wordt de bestaande groene middenberm iets zuidelijker doorgetrokken. Vanaf de Zwaluwstraat richting zuiden zal de groene middenberm dan overgaan in 1 barrier. De middenberm ten noorden van de Zwaluwstraat wordt eenvoudig, minimalistisch uitgevoerd en daardoor sterk leesbaar bestaande uit rechte boordstenen van +/- 10 à 15cm hoog. Daarbij wordt voorgesteld om te voorzien in een lage ecologische bloemenrijke beplanting voor de middenberm.

De bermen van de omgebouwde N42 zullen ecologisch en extensief beheerd worden zodat zich hier een soortenrijk grasland kan ontwikkelen. Hiertoe zullen de bermen maximaal aangelegd worden met lokale teelaarde. Waar de bermen breder zijn, is een gradiënt van bloemrijk grasland naar ruigte en struweel mogelijk, voor zover dit niet in strijd is met de principes van vergevingsgezinde wegen.

In bijlage 3 bij dit rapportdeel wordt op basis van een voorstel in het kader van de opmaak van het ontwerp aangegeven op welke manier de restpercelen langsheen de omgebouwde N42 invulling zullen krijgen.

5.2.6.2 Faunapassages

Langsheen de N42 op het tracé tussen Wetteren en Oombergen komen er voornamelijk kleine (marterachtigen, vos) tot middelgrote (ree) zoogdieren voor.

In het ontwerp worden vijf locaties voor faunapassages voorzien. Het betreft volgende locaties:

- Nabij de Schoolstraat

- Tussen bedrijventerrein Oosterzele en fietstunnel Roosbloemstraat
- Ter hoogte van de betoncentrale
- Ter hoogte van fietstunnel Eke-Leenstraat
- Ter hoogte van fietstunnel Roosbloemstraat

De laatst vermelde werd extra toegevoegd aan het project t.o.v. de aanmelding. Op andere plaatsen worden duikers opgebroken en vernieuwd en verbreed.

Faunapassage nabij de Schoolstraat

Hier wordt een horizontale koker voorzien als faunapassage (duiker).

Foto 1 geeft een illustratie van een dergelijke faunapassage



Foto 1: Illustratie horizontale koker (rechthoekige duiker)

Faunapassage tussen bedrijventerrein Oosterzele en fietstunnel Roosbloemstraat



Figuur 8.52 Prefab duiker met betonnen loopstroken.

A: 0,50 - 0,70 m
B: 0,60 m

Foto 2: Illustratie waterloop met loopstrook

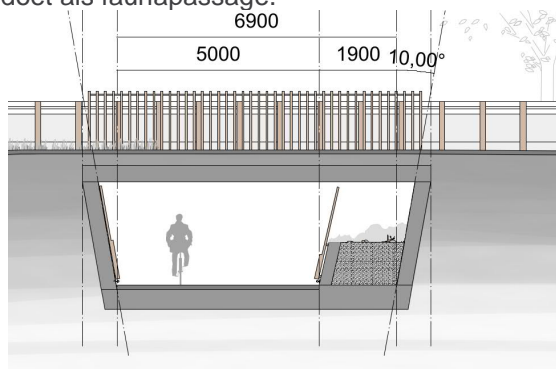
Op deze locatie is gekozen om de faunapassage te combineren met de onderdoorgang van de hooimeersbeek door het toevoegen van loopstroken aan de koker. Foto 2 bevat een illustratie van dergelijke faunapassage.

Faunapassage ter hoogte van de betoncentrale

Deze tunnel is een rechthoekige koker, gelijkaardig aan deze bij de Schoolstraat, die de twee zijden van de N42 met elkaar verbindt. Langs beide zijden (in het bijzonder de oostelijke) van de weg zijn bosfragmenten en bosranden te vinden die door de koker met elkaar worden verbonden.

Faunapassage ter hoogte van de fietstunnel Eke-Leenstraat

Deze faunapassage is een combinatie van een fietstunnel en een afgescheiden zone die dienst doet als faunapassage.



Figuur 5-22: schetsontwerp en concept faunapassage Eke-Leenstraat

Faunapassage ter hoogte van de fietstunnel Roosbloemstraat

De fietstunnel langs de Roosbloemstraat wordt voorzien van een ecopassage, dewelke op dezelfde wijze ontworpen wordt als de passage aan de Leenstraat / Eke. De ecopassage dient voorzien te worden langs de noordzijde van de fietstunnel, in aansluiting met bosranden aan weerszijden van de N42.

5.2.6.3 Compenserende bebossing

De verplichte compensatie voor ontbossing zal in natura voorzien worden, en dit zo veel mogelijk op percelen aansluitend aan bestaand of gepland bos in de directe omgeving, of op restpercelen ontstaan door het project.

Voor de bespreking van het aspect ontbossing en de voorziene boscompensatie kan verwezen worden naar de discipline biodiversiteit in dit MER (rapportdeel II – milieuonderzoek, discipline biodiversiteit).

5.2.6.4 Afwatering

Afwatering N42 en randinfrastructuur

Het algemene principe voor de afwatering van de N42 is om maximaal gebruik te maken van open grachten langs de N42. Hierin kan het hemelwater afkomstig van de weg gebufferd worden en krijgt het de kans om te infiltreren. Om infiltratie- en buffervolumes maximaal te benutten zal er in de langsgrachten met tussenschotten gewerkt worden. Water dat niet infiltreert zal vertraagd geloosd worden op de waterlopen die in de buurt gelegen zijn van het project. Waar nodig zal het systeem van langsgrachten verder aangevuld worden met bufferbekkens om te voldoen aan de eisen die vanuit de provincie worden opgelegd.

De afwatering in de tunnels gebeurt via kolken in de tunnel en op de hellingen. Het regenwater wordt verzameld in een pompput van waaruit het wordt weggepompt naar het bovengronds afwateringssysteem. Dimensionering van de pompen en het buffervolume in de verschillende pompstations gebeurt volgens de norm 'Ontwerprichtlijnen pompstations voor tunnels en laaggelegen wegvakken – versie 0.1'.

Het is de bedoeling om wateroverlast in de kunstwerken te vermijden bij hevige regenval. In de fietstunnels wordt hiertoe bij het ontwerp een composietbui toegepast met terugkeerperiode 25 jaar. De bui-intensiteit horende bij deze terugkeerperiode wordt gebaseerd op de waardes uit de ontwerprichtlijnen. In de wegtunnel op de N42 wordt een composietbui toegepast met terugkeerperiode 100 jaar en wordt uitgegaan van de klimaat robuuste buien 2100.

Hemelwater afkomstig van de fietsbrug of toeritten wordt eveneens opgevangen in het bovengronds afwateringssysteem.

De verharde oppervlaktes in de kunstwerken zullen globaal ook in rekening gebracht worden bij het bepalen van het vereiste buffervolume en de benodigde infiltratieoppervlaktes volgens de opgelegde eisen van de waterloopbeheerder.

Op de carpoolparking wordt een wadi voorzien.

Op basis van de bodemkaart en het feit dat de ontvangende waterlopen een stroomgebied met kritische overstromingen hebben, valt het project op de normenkaart van de provincie in klasse 5 (N42 ten N van Berg) en klasse 7 (N42 ten Z van Berg). Dit betekent dat rekening moet gehouden worden met onderstaande voorwaarden van de provincie Oost-Vlaanderen:

- Klasse 5 (zandleembodem):
 - Er wordt een infiltratievolume van 330 m³/ha aangesloten verharding voorzien (zonder doorvoer)
 - een buffervolume van 100 m³/ha aangesloten verharding met een maximaal doorvoerdebiet van 10 l/s.ha aangesloten verharding
 - Afstroming van opwaarts aangesloten verharde en onverharde oppervlakte mag onvertraagd worden doorgelaten
 - Zowel het infiltratie- als buffervolume dat wordt gevraagd, moet worden voorzien boven de voorjaarsgrondwaterstand (te bepalen obv metingen) indien de voorziening niet afgesloten is van het grondwater.
- Klasse 7 (leembodem):
 - Er wordt een buffervolume voorzien van 330 m³/ha met een maximaal doorvoerdebiet van 10 l/s.ha aangesloten verharding
 - Afstroming van opwaarts aangesloten verharde en onverharde oppervlakte mag onvertraagd worden doorgelaten

- Het buffervolume dat wordt gevraagd, moet worden voorzien boven de voorjaarsgrondwaterstand (te bepalen obv metingen) indien de voorziening niet afgesloten is van het grondwater.

Op basis van infiltratie- en grondwaterpeilmetingen kunnen de klassen en bijhorende randvoorwaarden bijgesteld worden.

De berekeningen m.b.t. deze afwateringsstudie zijn momenteel lopende.

Aanpassing riolering Schoolstraat en Houtemstraat

Er zal van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om samen met de realisatie van het project van de ombouw van de N42, de riolering van enkele zijstraten aan te pakken. Het gaat hier concreet om de riolering in de Schoolstraat en de Houtemstraat op het grondgebied van de gemeente Oosterzele (zie ook § 5.2.4.3). De riolering van de Houtemstraat laatste leidt naar de gracht langs de N42. De ontwerpstudie hiervoor is volop lopende in samenspraak met Farys, (rioolbeheerder in opdracht van de gemeente Oosterzele). Bedoeling is om de gemengde stelsels te vervangen door een gescheiden stelsel. De droogweerafvoer zal hierdoor afgekoppeld worden van de hemelwaterafvoer en naar de RWZI gevoerd worden. Voor de betrokken afstromingsgebieden zal de nodige buffering van hemelwater voorzien worden in de langsgrachten van de N42. Dit wordt mee verrekend in de afwateringsstudie van de N42.

5.2.6.5 Openbare verlichting

De verlichting wordt voorzien cf. de lichtvisie voor gewestwegen (zoals dit op vandaag ook geldt voor de N42). Daarbij geldt een beperking van verlichting en lichtverstrooiing. De verlichting wordt er bij voorkeur beperkt tot wat absoluut noodzakelijk is in kader van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

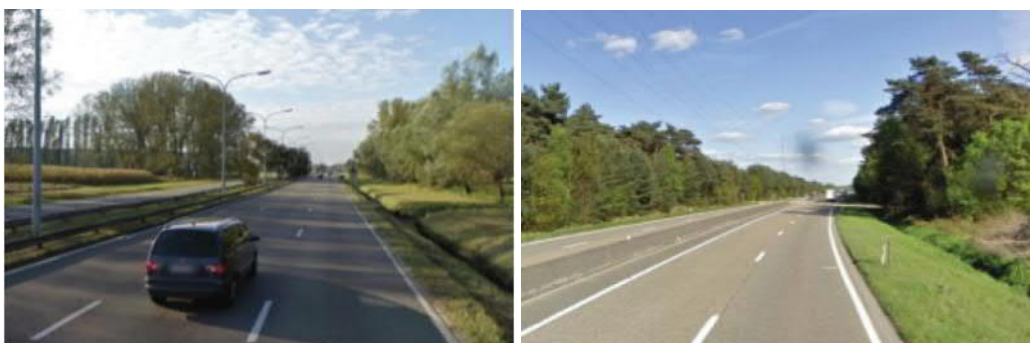
De N42 is volgens de lichtvisie hoofdzakelijk te beschouwen als verbindingsweg en een beperkt deel als autoweg. Beide wegtypes zijn volgens de lichtvisie niet te verlichten, tenzij er bepaalde conflicten of andere redenen zijn, om de weg te voorzien van een verlichtingsinstallatie. De conflicten betreffen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

Concreet betekent dit het volgende :

- De zone tussen kruispunt N46 en Yshoute heeft een tussenafstand heeft van ca. 3,5km. Rekening houdende met de overgangszones (1 richting N46 en 1 richting Yshoute) van ca. 120-150m elk, blijft er nog 3,2 km over. Echter ter hoogte van de uitvoegstrook naar Balegro dient de overgangszone verlicht te worden. De resterende zone tussen Yshoute en de uitvoegstrook, rekening houdende met de overgangszones, blijft 700m. Deze zone is ruim voldoende lang om duister/onverlicht te laten.
- Tussen de kruispunten Yshoute en Houtemstraat is de tussenafstand ca. 1,7km. Rekening houdende met de overgangszones in beide richtingen, blijft nog 1,4km over. Ook deze zone is ruim voldoende lang om duister/onverlicht te laten.
- Tussen de kruispunten Houtemstraat en Reigerstraat is de tussenafstand ca. 1,2km. Rekening houdende met de overgangszones in beide richtingen, blijft nog 0,9km over.

- Tussen de kruispunt Reigerstraat en knooppunt Gijzenzelestraat is de tussenafstand ca. 1,6km. Rekening houdende met de overgangszones in beide richtingen, blijft nog 1,3km over. Ook deze zone is ruim voldoende lang om duister/onverlicht te laten.
- Tussen knooppunt Gijzenzelestraat en complex E40 is de tussenafstand ca. 1,0 km. Rekening houdende met de overgangszones in beide richtingen, blijft nog 0,7km over. Ook deze zone is ruim voldoende lang om duister/onverlicht te laten. Binnen deze zone bevindt zich ook de carpoolparking. Naast de kwaliteit van de inrichting is ook de verlichting van de carpoolparking van belang. De verlichting van carpoolparking is opgenomen in de Code goede praktijk van het BIV. Om de lichthinder op de omgeving te beperken, worden de masten zo ingeplant dat er van buiten naar binnen verlicht kan worden.

In principe zijn er hier dus geen lichtmasten nodig tussen de opeenvolgende kruispunten behoudens ter hoogte van de overgangszones.



Figuur 5-23: Voorbeeld verlichting links overgangszone A12 thv Willebroek – rechts niet verlichte zone N71 Mol

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

Er wordt gekozen voor de meeste efficiënte en meest economische inplanting van de lichtmast in de middenberm (12-14m). Figuur 5-24

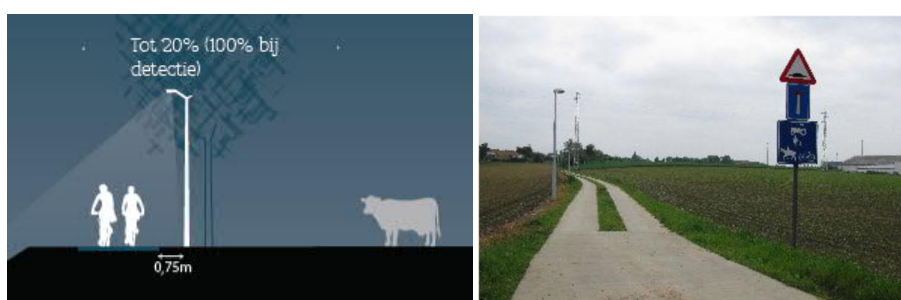


Figuur 5-24: Lichtmasten middenberm (links 12m) - Bron: Lichtvisie Gewestwegen 2017

Echter tussen de Jonasweg en de Gijzenzelestraat wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd dat deel zal uitmaken van het BFF. De randvoorwaarde om een afgescheiden

fietspad te verlichten is tweeledig: 1) onderdeel uitmaken van het BFF en 2) gelegen zijn binnen een straal van 10km van een stedelijk gebied. De N42 situeert zich tussen de stedelijke gebieden Wetteren en Zottegem. Dit betekent dat beide voorwaarden vervuld zijn om het fietspad te verlichten zonder dat de hoofdweg dient verlicht te worden.

Dergelijke fietspaden kunnen uitgerust worden met een dynamische verlichting. Bij dynamische verlichting kan gewerkt worden met detectie, maar ook met een vast regime of een combinatie van beide. De Lichtvisie gaat uit van een vast regime of combinatie van beide. Dit betekent bijvoorbeeld verlichting aan tot 22u, tussen 22-5u dimmen en detectie op vrijdag en zaterdag, en doven en detectie maandag tot donderdag en zondag. Het doel is om de sociale veiligheid van fietsers te verbeteren zonder de omgeving te belasten met al te veel lichthinder.



Figuur 5-25: Lichtmast vrijliggend fietspad - Bron: Lichtvisie Gewestwegen 2017

Samenvattend: het volledige traject langsheen de primaire weg II type 3 N42 dient niet verlicht te worden behalve de overgangszones ter hoogte van de kruispunten. Het vrijliggende dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de N42, de fietstunnels, alsook de carpoolparking dienen apart verlicht te worden.

5.2.6.6 Materiaalkeuze

Onderfunderingen, funderingen en verhardingen worden ontworpen met behulp van de dienstorder MOW/AWV/2010/2.

M.b.t. de materiaalkeuze kan het volgende gesteld:

- De rijweg wordt aangelegd in KWS⁵. Er wordt voor een wegdek in SMA-D gekozen.
- De watergreppels zijn type IIA2.
- De middenberm wordt voorzien van een stootblok.
- Het fietspad wordt aangelegd in KWS.
- De verhoogde verkeersplateau's en oprijelement worden aangelegd in KWS,.

5.2.6.7 Geluidsreducerende maatregelen

Waar geluidsreducerende maatregelen nodig zijn langsheen het project, zal in het MER onderzocht worden binnen de discipline geluid.

⁵ KWS : asfalt

5.3 Fasering voor de realisatie van het project

Het project zal in twee fases gerealiseerd worden waarbij in eerste fase het tracé vanaf Oombergen tot en met de Reigerstraat heraangelegd zal worden. De heraanleg van het kruispunt met de Reigerstraat zit dus vervat in fase 1.

In een tweede fase wordt het vervolg van het tracé tot aan het op- en afrittencomplex van de E40 in Wetteren omgebouwd.

5.4 Beschrijving van de aanlegwerkzaamheden

5.4.1 Algemeen

Tijdens de aanlegfase zullen in grote lijnen de volgende activiteiten plaatsvinden :

- Vrijmaken van de werkstrook in het projectgebied incl. kappen en rooien van vegetatie
- Opbreken bestaande verharding die dient te verdwijnen of dient vervangen te worden
- Afbreken te slopen gebouwen
- Uitvoeren van compenserende bebossing
- De aanleg van de nieuwe weginfrastructuren (hoofdweg en ventwegen) en het bouwen van de daarbij horende kunstwerken (fietsbrug, onderdoorgang N42, fietstunnels en faunapassages), randinfrastructuur en wegmeubilair, incl bijhorend grondverzet;
- Ombouw van bestaande N42 ten noorden van complex Gijzenzele tot gemeenteweg
- De aanleg van de nieuwe fietsverbinding ten westen van de N42
- De aanleg/vervanging van riolering, langsgrachten en bufferbekkens
- De aanleg van de carpoolparking en bijhorende infrastructuur
- Aanbrengen van beplanting

Voor de aanleg van de berm van de omgebouwde N42 zal maximaal gebruik gemaakt worden van lokale teelaarde.

De werfzone zal op de meeste plaatsen beperkt kunnen blijven tot de eigenlijke projectzone aangevuld met GRUP-contour/reservatiestrook/restpercelen. Minstens op de volgende locaties zal de werfzone evenwel plaatselijk iets ruimer zijn:

- Fietstunnel Eke-Leenstraat
- Fietstunnel Roosbloemstraat
- Ter hoogte van de geplande faunapassages
- Fietsverbinding Roosbloemstraat-Lange Ambachtstraat
- De werf- en projectzone ter hoogte van de af te breken huizen aan de oostzijde van de N42 ten noorden van de carpoolparking betreft de volledige onteigende percelen.

Daarnaast is vermoedelijk nog een tijdelijke ruimte-inname nodig buiten de projectzone voor grondverbetering of voor de tijdelijke stockage van gronden en werfmaterieel. Waar dit zal gebeuren is nog niet bepaald. Hiertoe kunnen vanuit het MER randvoorwaarden of wenselijkheden gesteld worden.

Werkverkeer zal tijdens de werken hoofdzakelijk via de N42 of de projectzone kunnen blijven verlopen. Voor het (doorgaand) verkeer dat van de N42 gebruik maakt, is het in principe de bedoeling dat dit ook tijdens de aanlegfase maximaal van de N42 (bestaande of geplande wegenis) gebruik kan blijven maken. Een concreet minder-hinder-concept waaruit de noodzaak van eventuele tijdelijke wegenis kan blijken, is nog in opmaak. Waar op vandaag een

reservatiestrook aanwezig is, kan er van uitgegaan worden dat dit normaliter wel haalbaar zal zijn. Ter hoogte van het complex Gijzenzele is mogelijk wel extra tijdelijke wegenis nodig voor doorgaand verkeer. Gezien de project- en werfzone hier breder is door de geplande carpoolparking en het volledig onteigenen van de bebouwde percelen ten noorden ervan, kan dit vermoedelijk binnen de projectzone zoals hierboven beschreven.

Vanuit het milieuonderzoek kunnen aanvullend randvoorwaarden of wenselijkheden (aanbevelingen) geformuleerd worden m.b.t. de aanlegwerkzaamheden of werflocaties buiten de projectzone.

5.4.2 Grondverzet

Een berekening van het grondverzet is op dit moment nog niet gebeurd. De berekeningsresultaten zullen in het definitieve MER opgenomen worden. Er zal bij de aanlegwerkzaamheden zo veel mogelijk naar een gesloten grondbalans gestreefd worden.

5.4.3 Bemaling

Voor de aanleg van de onderdoorgang op de N42 ter hoogte van de Gijzenzelestraat dient bemaald te worden. Bij deze bemaling zal het water gedeeltelijk geretourneerd worden. Voor de invloedstraal, op te pompen en te retourneren debieten verwijzen we naar de discipline grondwater in deelrapport 2 van dit MER. In de vergunningsvraag zal preventief een waterzuivering opgenomen worden, voor het geval het bemalingswater dient gezuiverd te worden alvorens het kan geretourneerd worden in het grondwater.

Ook voor de rioleringswerken (zie § 5.2.4.3) is mogelijk bemaling vereist. Desgevallend zal nog een bemalingsnota opgemaakt worden en geïntegreerd worden in de definitieve versie van het MER.

5.4.4 Fasering en timing voor de realisatie van het project

Zoals aangegeven wordt het project van de ombouw van de N42 in 2 fasen gerealiseerd :

- Eerste fase : ombouw tracé vanaf Oombergen tot en met de Reigerstraat worden.
- Tweede fase: ombouw tracé vanaf de Reigerstraat tot aan het op- en afrittencomplex van de E40 in Wetteren

De timing zoals die momenteel wordt vooropgesteld voor beide deelprojecten is als volgt :

- Eerste fase :
 - o Voorziene opstart der werken: voorjaar 2024
 - o Verwachte duur van de werken: 1,5 jaar (tot eind 2025)
 - o Volgens de huidige planning kan de eerste fase in gebruik genomen worden vanaf 2026
- Tweede fase :
 - o Voorziene opstart der werken: vanaf najaar 2025
 - o Verwachte duur van de werken: 1,5 à 2 jaar

- Volgens de huidige planning zal de volledige ombouw van fase 1 én 2 ten vroegste in de loop van 2027 gerealiseerd zijn

5.4.5 Fasering van de werken

Binnen fase 1 zowel als fase 2 zal de werforganisatie op dusdanige wijze gebeuren dat verkeer tijdens de werken maximaal gebruik kan blijven maken van de N42. De concrete fasering en minder hinder maatregelen dienen nog uitgewerkt te worden.

6 Alternatievenonderzoek

6.1 Inleiding

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

In de fase voorafgaand aan deze m.e.r-procedure werden reeds verschillende conceptalternatieven in beschouwing genomen. In volgende paragrafen wordt toegelicht welke alternatieven eerder in overweging genomen werden en welke uiteindelijk geselecteerd werden voor verder onderzoek in dit project-MER.

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

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

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

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

Voor een project-MER met als voorwerp een concreet project, in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning, kunnen andere projectalternatieven in beschouwing genomen worden, maar vallen alternatieven op plan- of beleidsniveau buiten de scope van het alternatievenonderzoek in het MER. Concreet betekent dit voor voorliggend project-MER dat

redelijke projectalternatieven kunnen onderzocht worden binnen de randvoorwaarden van het geldende Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). Voor alternatieven (locatiealternatieven, ...) die buiten deze scope vallen wordt verwezen naar het GRUP (en bijhorend plan-MER) zelf.

6.2 Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de situatie indien het project niet wordt uitgevoerd. Het nulalternatief wordt niet aanzien als een redelijk alternatief, aangezien het niet tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. De situatie van het nulalternatief wordt in het MER wel impliciet meegenomen als referentiesituatie.

6.3 Locatiealternatieven

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

Een volwaardig locatieonderzoek op macroniveau is hier niet aan de orde, daar het project de ombouw van de N42 tot primaire weg II type 3 omvat, wat impliceert dat het project min of meer ter hoogte van de bestaande N42 gerealiseerd wordt.

Een locatiealternatievenonderzoek op meso- en microniveau (directe omgeving van de bestaande N42) heeft reeds plaatsgehad in de fasen van het plan-MER, de startnota en de projectnota. Een toelichting m.b.t. dit alternatievenonderzoek is opgenomen onder § 4.4. Het betrof zowel een locatieonderzoek m.b.t. het wegtracé, de aansluitingspunten op de N42 als de situering van een carpoolparking.

Dit voorafgaand onderzoek m.b.t. mogelijke locatiealternatieven heeft tot een voorkeursalternatief geleid waarvoor een gewestelijk RUP is opgesteld dat het ruimtelijke en juridische kader vormt voor de realisatie van dit project, dat zowel de ombouw van de N42, wegvak E40-N46 omvat als de aanleg van een carpoolparking en enkele aanvullende projectonderdelen (zie § 3.2.2).

Gezien het project concreet invulling geeft aan het GRUP ombouw N42 tot primaire weg binnen het wegvak Oombergen-Wetteren en er in de studiefase voorafgaand aan het GRUP reeds een uitgebreid en onderbouwd locatiealternatievenonderzoek heeft plaats gehad, is verder onderzoek van locatiealternatieven buiten de GRUP-contour in dit project-MER niet meer aan de orde. Ook de locatie van de aansluitingspunten/knooppunten op de N42 en de carpoolparking dient niet meer opnieuw gevoerd te worden.

6.4 Inrichtingsalternatieven

Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen het projectgebied een andere (ruimtelijke) configuratie van oplossingsmogelijkheden te voorzien.

In de voorfase zijn de volgende inrichtingsalternatieven aan bod gekomen en onderzocht:

- **Statuut van autoweg voor de N42:**

Onder §4.4.2.4 is gemotiveerd waarom voor de N42 niet voor een autoweg statuut is

gekozen. Er is geoordeeld dat de negatieve impact van een autowegstatuut (extra ruimte-inname en extra hinder op lokale wegen) niet opweegt tegen de voordelen (verkeersveiligheid op de N42). Deze afweging en beslissing speelden op planniveau en hoeven in de fase van het project niet meer hernomen te worden.

- **Dwarsprofiel 2x1 voor de N42:**

Uit een mobiliteitstoets op planniveau bleek dat een 2x1 profiel onvoldoende capaciteit biedt voor de N42 op wegvakniveau (zie §4.4.2.3). Een 2x1 profiel vormde zodoende geen redelijk alternatief en werd dan ook niet verder weerhouden.

- **Knooppuntoplossing Gijzenzelestraat :**

verschillende knooppuntoplossingen werden reeds in de fase van het plan-MER beschouwd. Een gelijkvloerse oplossing bleek geen redelijk alternatief (zie § 4.4.2.6). Vanuit het plan-MER werd aangegeven dat een overbrugging van de N42 dient vermeden te worden. Beide alternatieven worden daarom niet meer als een redelijk alternatief weerhouden.

- **Knooppuntoplossing Houtemstraat en Yshoute:**

Uit de analyse op planniveau bleek dat het verschil tussen de bestaande lichtengeregelde kruispunten en ongelijkgrondse oplossingen beperkt was. Daar ongelijkgrondse oplossingen een grotere ruimte-inname vereisen (en een grote kost met zich meebrengen die niet in verhouding staat tot de beperkte meerwaarde) werd op planniveau beslist om de bestaande lichtengeregelde kruispunten hier te behouden en te optimaliseren. Een ongelijkgrondse oplossing is hier dus niet meer aan de orde en is gezien voorgaande ook geen redelijk alternatief.

- **Fietsrelatie oost-west thv complex Gijzenzelestraat:**

In de projectnota werden 2 alternatieven beschouwd voor de oost-west fietsrelatie t.h.v. de Gijzenzelestraat. Een eerste alternatief betrof een fietsbrug t.h.v. de Krëfelsite in combinatie met een fietsoverstreek via de rotonde op de Gijzenzelestraat. Een tweede alternatief betrof een fietsbrug over de rotonde van de Gijzenzelestraat. Gezien de perifere ligging t.o.v. het fietsnetwerk van de fietsbrug in het eerste alternatief en daaraan gekoppeld de slechtere bereikbaarheid en het vermoedelijke beperkte gebruik, werd dat eerste alternatief niet als redelijk alternatief behouden.

In het project-MER worden geen specifieke inrichtingsalternatieven voor het basisproject zoals beschreven in hoofdstuk 5 meegenomen. Vanuit het milieuonderzoek in het MER kunnen evenwel wel inrichtingsalternatieven naar voor geschoven worden zo dat nodig of wenselijk blijkt vanuit een van de onderzoeksdisciplines.

6.5 Uitvoeringsalternatieven

Een uitvoeringsalternatief is een alternatief dat slechts van het basisalternatief verschilt door de manier waarop het wordt uitgevoerd/gerealiseerd.

Er worden in het MER geen verschillende uitvoeringsalternatieven in rekening gebracht. Vanuit het milieuonderzoek in het MER zullen evenwel wel randvoorwaarden en aanbevelingen en zo nodig milderende maatregelen geformuleerd worden m.b.t. de aanlegwerkzaamheden, om de milieu-impact van het project te vermijden of te beperken.

7 Geplande ontwikkelingen in de omgeving

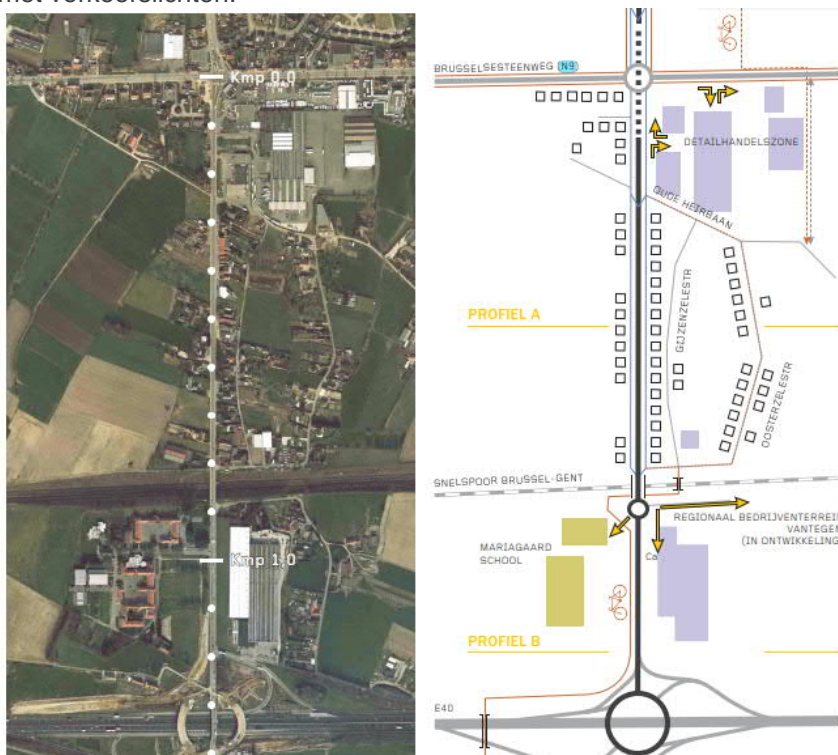
7.1 Geplande infrastructuurwerken hoofd- en gewestwegen

7.1.1 Ombouw N42 tussen complex Wetteren en N9

In de streefbeeldstudie voor de N42 werd voor het wegvak tussen de E40 en de N9 een 2x1-profiel vooropgesteld geflankeerd door ventwegen langs beide zijden en een maximumsnelheid van 70 km/u.

Voor het Bourgondisch kruispunt wordt in de studie een tunnel voor de hoofdrichting N42 – N417 voorgesteld op lange termijn. Op korte termijn volstaat een rotonde.

Het regionaal bedrijventerrein Vantegem krijgt in de studie een rechtstreekse aansluiting op de N42 ter hoogte van de huidige spoorwegbrug. Deze aansluiting wordt gecombineerd met een nieuwe toegang voor de school Mariagaard. Voor dit nieuwe kruispunt is vanwege de ruimtelijke moeilijke configuratie van de ingegraven spoorweg geen ongelijkgronds oplossing mogelijk en wordt gekozen voor de klassieke bovengronds kruispuntoplossing: een rotonde of verkeerslichten. Het kruispunt ter hoogte van Vantegem/Mariagaard werd reeds gerealiseerd met verkeerslichten.



Figuur 7-1: Streefbeeldstudie N42, wegvak N9-E40

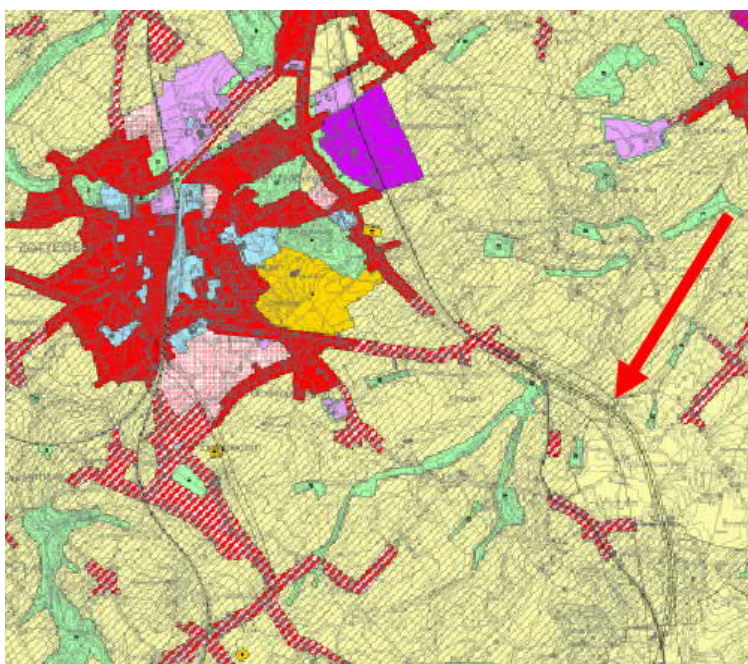
Dit wegvak werd ook meegenomen in het plan-MER Ombouw N42 tot primaire weg Wegvak Wetteren-Oombergen van 2015. Vanuit het MER wordt een combinatie van een 2x1-profiel met gesloten middenberm, zonder erftoegangswegen en zonder middenstrook naar voor geschoven, dit in combinatie met kwalitatieve fietsvoorzieningen.

Het plan-MER stelt tevens dat door de ombouw van de N42 de hoeveelheid verkeer op het regionaal uitwisselingspunt van de N42 met de N9 toeneemt op alle takken. Om dit knooppunt goed te laten functioneren, is een aangepaste inrichting nodig. De doorgaande beweging op de N417-N42 dient volgens het plan-MER ongelijkvloers (in tunnel) te verlopen. Op maaiveldniveau moet de kruispuntconfiguratie afgestemd worden op de overblijvende verkeersbewegingen en wordt een dubbelstrooksrotonde met 2 rijstroken op in- en uitritten voorgesteld, waarbij – omwille van verkeersveiligheid – de fietsers uit de voorrang worden gehouden.

Een concrete timing voor de verdere ombouw (kruispunt Mariagaard/Vantegem is reeds gerealiseerd) van dit wegvak op de N42 is nog niet gekend. In het voorjaar 2023 wordt gestart met de haalbaarheidsstudie, startnota en projectnota voor de omvorming van dit wegsegment. Deze ontwikkeling zal meegenomen worden als ontwikkelingsscenario.

7.1.2 Project N42, Sint-Lievens-Esse

Meer zuidelijk langs de N42, ten zuidoosten van Zottegem, zijn er plannen om de N42b te verleggen naar het gewestplantracé dat hiertoe is voorzien.



Figuur 7-2: situering gewestplantracé voor omleiding N42 ter hoogte van Sint-Lievens-Esse

Hiervoor werd in het verleden reeds een (toen nog) bouwvergunning aangevraagd. Deze vergunning werd in eerste instantie verleend, maar werd op 12 november 2020 door de Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigd. De raad stelde namelijk dat de interpretatie van de MER-regelgeving niet correct was gebeurd en dat voor het project onterecht aangenomen werd dat het onder bijlage III van het MER-besluit viel. Als argumentatie werd hiervoor aangehaald dat het niet uitgesloten kan worden dat het project niet afzonderlijk kan gezien worden van de rest van de projecten om de N42 om te bouwen tot een primaire weg III. Op 23/12/2020 werd cassatieberoep door het Vlaams Gewest ingediend tegen de vernietiging van de

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

Voorliggend project-MER voor de ombouw van de N42 tussen Wetteren en Oombergen heeft niet de bedoeling om ook te voorzien in de m.e.r.-verplichtingen voor het project ter hoogte van Sint-Lievens-Esse. Dat project vormt dan ook geen onderdeel van het project dat het voorwerp vormt van dit MER-dossier. Dat is ook niet noodzakelijk daar beide projecten geografisch van elkaar gescheiden zijn. Er is geen sprake van geografisch nabijheid daar de projecten 4 km van elkaar verwijderd zijn). Er is ook geen sprake van een functionele onderlinge afhankelijkheid. Het is immers niet zo dat de verwezenlijking van de ene, in termen van ordening, slechts belang heeft indien de andere eveneens verwezenlijkt is. De ene verrichting is zonder de andere niet onvolledig. . Het is geenszins zo dat het project voor de aanleg van een rondweg te Zottegem – Sint-Lievens-Esse slechts belang zou hebben indien ook het deel Wetteren-Oombergen wordt gerealiseerd, of omgekeerd. De twee kunnen onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd. Zij hebben elk hun eigen vertrekpunt en hun eigen doelstelling. Er is dus ook geen functionele overlapping. De primaire weg II type 3 tussen Oombergen en de E40 ontsluit Zottegem, Oosterzele en Wetteren, terwijl de N42 te Sint-Lievens-Esse Herzele ontsluit.

Voor het project te Sint-Lievens-Esse is, voor het geval daarvoor alsnog een nieuwe omgevingsvergunning nodig is, in functie van de omgevingsvergunning een afzonderlijke project-m.e.r.-procedure lopende.

De omleiding van de N42 ter hoogte van Sint-Lievens-Esse houdt op deze locatie enkel een verlegging en geen verbreding van de weg in. De zogenaamde rondweg heeft tot doel om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid van verschillende weggebruikers te verhogen. Het bestaande tracé is immers een bochtige en hellende weg, waar hoge snelheden worden gehaald en de kern Wijnhuize wordt doorkruist waardoor de verkeersleefbaarheid onder druk staat. Het project voorziet de aanleg van een rijweg met 2x1 rijstroken (zoals ook het geval is op de bestaande doorweg), met gescheiden fietspaden, geen bochtig tracé en geen rechtstreekse erftoegangen. Het project beoogt een loutere verschuiving van doorgaand verkeer van de huidige doorweg naar de nieuwe rondweg. De rondweg zal geen aanzuigefect met zich meebrengen. Het bestaande wegprofiel (2x1 rijstroken) blijft immers behouden waardoor de capaciteit van de weg hier dezelfde blijft. Aldus zal het project van de rondweg geen impact hebben op de intensiteiten op de N42 ter hoogte van het wegvak E40-N46 en dus ook niet op de resultaten van het MER voor de ombouw van de N42, wegvak E40-N46. Er is ook geen functionele overlapping tussen beide projecten. Het wegvak E40-N46 zorgt voor een betere ontsluiting van de zone Oosterzele/St Lievens Houtem/Zottegem, de rondweg ter hoogte van Sint-Lievens-Esse voor de zone Herzele.

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

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

Tussen beide projecten is ook een afstand ca 4 km gelegen, waardoor ook het studiegebied van beide projecten niet overlapt. Bovendien is de stad Zottegem tussen beide studiegebieden gelegen.

Op basis van bovenstaande kan gesteld dat beide projecten geen impact hebben op elkaar en niet in cumulatieve effecten resulteren. Het is aldus niet nodig om dit project van de rondweg te Sint-Lievens-Esse verder mee te nemen in het milieuonderzoek van het project-MER voor de ombouw van de N42 tot primaire weg II binnen het wegvak N42-N46.

7.1.3 Spitsstroken E40 tussen Merelbeke en Wetteren, optimalisatie in- en uitvoegstroken aan westzijde complex Wetteren en optimalisatie aansluiting R4-E40

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderzoekt momenteel de mogelijkheid van spitsstroken op de E40 tussen Wetteren en Merelbeke incl de optimalisatie van de in- en uitvoegstroken aan de westzijde van complex Wetteren, evenals de optimalisatie van de aansluiting van de E40 op de R4 in Merelbeke.

Studies hieromtrent zijn lopende. Een project-MER-traject hiervoor zal op korte termijn opgestart worden.

Deze ontwikkeling wordt als ontwikkelingsscenario meegenomen in het MER.

7.1.4 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. Voor deze projecten is nog geen duidelijkheid naar invulling toe en op vlak van timing. Daarom worden deze ontwikkelingen binnen discipline mobiliteit meegenomen onder de vorm van sensitiviteitstoetsen (cfr. methodologie discipline mobiliteit).

7.1.5 Ondertunneling kruispunt Reigerstraat

In het GRUP Ombouw N42 tot Primaire weg – wegvak Wetteren-Oombergen is voorzien dat de N42 ter hoogte van het kruispunt met de Reigerstraat en Korte Ambachtstraat op lange termijn als een tunnel onder het kruispunt doorgaat.

Op korte termijn is hier in het project een gelijkvloers lichtengeregeld kruispunt voorzien (zie projectbeschrijving).

De realisatie van de tunnel wordt als een ontwikkelingsscenario meegenomen worden in het MER.

7.2 Andere geplande ruimtelijke ontwikkelingen

7.2.1 Uitbreiding ambachtelijke zone te Oosterzele

In 2018 werd een gemeentelijk RUP opgesteld voor een lokaal bedrijventerrein tussen de N42 en de N465, aansluitend op de bestaande ambachtelijke zone langs de N42 te Oosterzele (zie ook § 3.2.4). Het betreft een lokaal bedrijventerrein van ca. 7,5 ha, waar lokale activiteiten, i.c. een lokaal bedrijventerrein, parking voor personenwagens i.f.v. de naastgelegen basisschool en een gemeenschappelijke vrachtwagenparking en een gemeentelijk containerpark worden gepland.

Onder bedrijvigheid wordt verstaan:

- Productie, opslag, verwerking en/of bewerking van grondstoffen en/of goederen;
- bouwnijverheid;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;
- groothandel;
- garage en autohandel;
- logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie);
- dienstverlenende bedrijven (= bedrijven die diensten leveren aan andere bedrijven);
- kantoren.

De ontwikkeling en invulling van het bedrijventerrein wordt mee opgenomen in de referentiesituatie van dit MER, zodat de verkeersgeneratie die het bedrijventerrein met zich brengt reeds in rekening gebracht wordt bij de effectbespreking van dit MER.

7.2.2 Uitbreiding ontginning steengroeve

In 2017 werd een gewestelijke RUP goedgekeurd voor de uitbreiding van het ontginningsgebied OVL002 'Bracht' in Balegem, gelegen vlakbij de N42 (zie ook § 3.2.5).

In het plan-MER voor het GRUP is aangegeven dat het GRUP een verderzetting en een gefaseerde ontginning van de Balegemse groeve mogelijk moet maken. Tevens is aangegeven dat het huidige tempo van ontginnen en opvullen hierbij maatgevend zal zijn zodat in alle redelijkheid kan aangenomen worden dat de verkeersgeneratie voor de bestaande groeve zich al continueren in de toekomst.

Op deze manier is deze ontwikkeling cf. het GRUP, en in het bijzonder de verkeersgeneratie ervan, reeds een onderdeel van de referentiesituatie.

7.2.3 Nieuwe Aldi ter hoogte van kruispunt N42-Houtemstraat

De Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen heeft recent een omgevingsvergunning toegekend voor de bouw van een Aldi-filiaal op de hoek van de Houtemstraat met de N42. De bedoeling is om de bestaande gebouwen te slopen en er een Aldi-vestiging te bouwen.

Deze ontwikkeling wordt mee opgenomen in de referentiesituatie van dit MER.

7.2.4 Acties AGNAS

Naast de herbevestiging van de agrarische gebieden (zie ook § 3.2.6) zijn de volgende acties opgenomen in het operationeel uitvoeringsprogramma:

- Binnen de regio Schelde – Dender:
 - (41) opmaak van een RUP voor de uitbreiding en structurele versterking van de ecologisch waardevolle Ettingebeekevallei en het Ettingebos en voor de uitbreiding en structurele versterking van ecologisch waardevolle delen in de Kwaadbeek- en –Hooimeersbeekevallei.

- Binnen de regio Vlaamse Ardennen:
 - (120) Kouterkesbeek en Halvecentesbeek, Kottembos-Espenhoek en Bos Godecharle: delen van het valleilandschap kunnen een hoofdfunctie natuur, bos of landbouw hebben. Het is wenselijk de gevarieerde (open/halfopen) valleien, inclusief hun flanken met ruimte voor een natuurlijk overstromingsregime te behouden.
 - (123) opmaak van een RUP voor versterken van de bosstructuur aan het Kottemboscomplex in samenhang met de bovenlopen van de Kottembeek en Klokfonteinbeek en het differentiëren van de omgeving van de Balleikouterbossen - Eetveld als ruimtelijk verweven agrarisch gebied, natuurverwevingsgebied, natuur-, groen- en/of bosgebied eveneens met mogelijkheden voor bosuitbreiding en via een verbinding naar Kampen en Zolderhout. Ruimte voor de Kottembeek in de doorgang in Sint-Lievens-Houtem.
Een RUP 'Sint-Lievens-Houtem en het Kottembos' is ondertussen in opmaak. Het werd op 12 maart 2021 voorlopig vastgesteld (zie § 3.2.7)
 - (126) opmaak van een RUP voor: het versteken van de bosstructuur van de Bos Ten Berg en een groene nabestemming geven aan het ontginningsgebied Verlee en voor het hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen in functie van de landbouwgebieden gekoppeld aan het gehucht Berg.
 - (127) opmaak van een RUP in afstemming met het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied van Zottegem voor: het differentiëren van de bronzones en vallei en de valleisteilrand van de Molenbeek met agrarisch gebied, natuur en natuurverweving en voor het behoud van de historische landbouwfunctie van het kasteeldomein, behoud en uitbreiding van het Bos van Leeuwergem richting de andere boskernen en het beek-geleidend bos rond de Molenbeek.

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

7.3 Relevantie van de geplande ontwikkelingen voor het MER

In onderstaande tabel is de relevantie van de opgelijste geplande ontwikkelingen voor het MER ombouw N42, wegvak E40-N46 samengevat. De onderbouwing van de relevantie is hierboven reeds gegeven.

	Mobiliteit	Geluid	Lucht	Bodem en water	Biodiversiteit	Landschap	Mens-ruimtelijke aspecten	Mens - Gezondheid
Ombouw N42 wegvak E40-N9	O	O	O	/	/	/	/	O
Omleiding N42 – Sint-Lievens-Esse	/	/	/	/	/	/	/	/
Optimalisaties op E40 (project spitsstroken incl optimalisatie in- en uitvoegstroken)	O	O	O	/	/	/	/	O
Aanpassingen kruispunt N42*N46 en complex E40*N42	O	O	O	/	/	/	/	O
Ondertunneling Kruispunt Reigerstraat-Korte Ambachtstraat op de N42	O	O	O	/	/	/	/	O
Uitbreiding ambachtelijke zone te Oosterzele	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Uitbreiding ontginning Steengroeve Balegem	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Aldi thv kruispunt N42-Houtemstraat	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Acties AGNAS	/	/	/	/	O	O	O	/

Ref : onderdeel van de referentiesituatie

O : mee te nemen als ontwikkelingsscenario

/ : niet relevant

8 Ingreep-effectenanalyse en scoping relevante disciplines

De milieubeoordeling omvat een globale milieubeoordeling van de realisatie van het project tijdens de aanlegfase en de exploitatiefase.

Het project-MER beschouwt hierbij het project zoals beschreven onder § 5.

In hoofdzaak wordt in het MER binnen alle disciplines een aanlegfase en een exploitatiefase onderscheiden. De effecten van de ingrepen in de aanlegfase worden voornamelijk kwalitatief beoordeeld, terwijl de effecten tijdens de exploitatiefase waar mogelijk en waar relevant eerder kwantitatief worden beoordeeld.

Dit hoofdstuk bevat de scoping van welke de mogelijke effecten zijn ten gevolge van de realisatie van het project, en geeft dus een beeld van de te onderzoeken effecten. Om de effect(groep)en af te bakenen en te karakteriseren wordt bij deze scoping rekening gehouden met de projectkenmerken enerzijds (zie onderstaande ingreep-effectenschema) en met de omgevingskenmerken zoals besproken in de beknopte omgevingsanalyse in de aanmelding anderzijds.

In onderstaande ingreep-effectentabel wordt voor de verschillende projectingrepen aangegeven welke effecten potentieel (in theorie) kunnen optreden.

Hoofdingrepen	Directe effecten	Indirecte effecten
AANLEGFASE		
Opbreken bestaande wegenis/verhardingen/ infrastructuur, vrijmaken en/of afbakenen werk- en werfzone	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: impact op bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: verhoogde emissies</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Bodem</u>: structuurwijziging, beïnvloeding bodemprofiel, bodemcompactie</p> <p><u>Grondwater</u>: wijziging grondwaterhuishouding</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: direct ecotoopverlies door ruimtebeslag, barrièrewerking fauna en versnippering ecotopen, auditieve en visuele verstoring fauna</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding erfgoed en archeologie, structuur, perceptie</p>	<p><u>Mens en fauna</u>: hinder, rustverstoring en gezondheidseffecten (tgv geluids- en luchtemissies en calamiteiten)</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: impact op afwatering, waterhuishouding</p>
aanleg nieuwe wegenis, plaatsing nieuwe infrastructuur	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: impact op bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid en trillingen</u>: verhoogde emissies, trillingshinder</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Bodem</u>: structuurwijziging, beïnvloeding bodemprofiel, bodemcompactie</p> <p><u>Grondwater</u>: wijziging infiltratie (grondwaterhuishouding en -stroming) door toename verharding</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: wijziging afstromingsregime (kwantiteit), wijziging kwaliteit</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding landschapsstructuur, perceptie</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: barrièrewerking, verstoring, ecotoopverlies</p>	<p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>Mens en fauna</u>: Rustverstoring en gezondheidseffecten (tgv geluids- en luchtemissies en calamiteiten)</p>

Bemaling	<p><u>Grondwater</u>: potentiële daling grondwatertafel door eventuele bemaling,...</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: beïnvloeding drainage, afvoer run-off, impact waterkwaliteit</p>	<p><u>Biodiversiteit</u>: beïnvloeding levensgemeenschappen, ecotoopwijziging</p> <p>Lokale verdroging, standplaatswijziging, ecotoopwijziging</p> <p><u>Landschap</u>: impact archeologisch erfgoed</p>
Werfverkeer	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: verkeersgeneratie en –afwikkeling, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: toename geluids- en trillingsniveau</p> <p><u>Lucht</u>: toename atmosferische emissies, stof</p> <p><u>Mens</u>: verkeershinder en –veiligheid</p>	<p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>Mens en fauna</u>: Rustverstoring en gezondheidseffecten (tgv geluids- en luchtmissies en calamiteiten)</p>
Tijdelijk ruimtebeslag: werforganisatie tijdelijke opslag gronden, materialen en materieel ...	<p><u>Bodem</u>: bodemcompactatie</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: direct ecotoopverlies, verstoring, versnippering en barrièrewerking fauna</p> <p><u>Landschap</u>: beïnvloeding landschapsstructuur</p> <p><u>Bodem en water</u>: Calamiteiten beïnvloeding bodem- en grond- of oppervlaktewaterkwaliteit</p>	<p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p>
EXPLOITATIEFASE		
Aanwezigheid weginfrastructuur, kunstwerken, andere infrastructuur...	<p><u>Grondwater</u>: wijziging infiltratie (grondwaterhuishouding en -stroming) door toename verharding, wijziging grondwaterstroming door ondergrondse constructies (bv. tunnels), drainerend effect van de grachten en eventuele aanvullende buffers</p> <p><u>Oppervlaktewater</u>: wijziging afstromingsregime (kwantiteit), wijziging kwaliteit</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: barrièrewerking en verstoring fauna</p> <p><u>Landschap</u>: permanente impact op landschap (structuur, perceptie, erfgoed)</p> <p><u>Mens</u>: impact op gebruikswaarde</p>	<p><u>Landschap en mens</u>: impact op belevingswaarde</p> <p><u>mens en fauna</u>: Verstoring beïnvloeding levensgemeenschappen, Impact op leefbaarheid populaties en habitatverlies</p> <p><u>Biodiversiteit</u> : biotoop- of habitatwijziging via drainerend effect van de grachten en eventuele aanvullende buffers</p> <p><u>Klimaat (adaptatie)</u>: verdroging/gewijzigde infiltratie wijziging waterregime, gewijzigd overstromingsrisico waterloop, wateroverlast, gewijzigde afvoer (hemelwater)</p>
Gebruik/exploitatie en onderhoud weginfrastructuur	<p><u>Mens-mobiliteit</u>: wijziging verkeersintensiteiten/ ?verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid</p> <p><u>Geluid</u>: wijziging geluidsimmissieniveau</p> <p><u>Lucht</u>: wijziging atmosferische emissies</p> <p><u>Bodem</u>: impact kwaliteit</p> <p><u>Oppervlaktewater en grondwater</u>: impact kwaliteit (olie, strooizouten,...)</p>	<p><u>Landschap</u>: beïnvloeding belevingswaarde</p> <p><u>Biodiversiteit</u>: (rust)verstoring, wijzigen vegetatie door N-depositie</p> <p><u>Mens en fauna</u>: impact op verkeersveiligheid (aanrijdingen)</p> <p><u>Mens en fauna</u>: hinder, rustverstoring en gezondheidseffecten (tgv geluids- en luchtmissies, calamiteiten)</p> <p><u>Klimaat</u> : Wijziging CO₂-emissie via verkeer</p>

Op basis van bovenstaand ingreep-effectenschema, gelinkt aan de omgevingsanalyse uit de aanmelding, kunnen de volgende sleutel- en nevendisciplines gedestilleerd worden:

Sleuteldisciplines:

- Mobiliteit
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem
- Grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens-ruimtelijke aspecten
- Mens-gezondheid

Nevendisciplines:

- Klimaat

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

9 Bijlagen

9.1 Bijlage 1: juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Algemeen				
m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Decreet: 18 december 2002 Uitvoeringsbesluit: 10 december 2004	Regelt de m.e.r.-procedure en geeft de categorieën van projecten of ingrepen waarvoor een milieueffectrapport moet worden opgemaakt	J	Zie § 2.1- m.e.r.-toets
Decreet houdende algemene bepalingen in verband met milieubeleid (DABM)	Decreet: 5 april 1995	Creëert een algemeen juridisch kader voor het milieubeleid ter overkoepeling van de bestaande sectorale regelingen en omvat dus de doelstellingen en de beginselen voor het milieubeleid in Vlaanderen. Het plan-mer decreet (zie hoger) is onderdeel van het DABM.	J	Algemeen van toepassing
Omgevingsvergunningsdecreet en -besluit	Decreet: 25/04/2014 en latere wijzigingen, oa. door de codextrein van 8 december 2017 Besluit Vlaamse Regering omgevingsvergunning: 27/11/2015	Omvat het Vlaamse reglement betreffende de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning in al haar aspecten wordt in meerdere decreten en besluiten van de Vlaamse Regering geregeld. Welke procedures er zijn en hoe ze verlopen is terug te vinden in het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en de uitvoeringsbesluiten van 13 februari 2015 en 27 november 2015. De inhoudelijke bepalingen zoals de doelstellingen, de beoordelingsgronden en de regels over wat vergunningsplichtig of meldingsplichtig is, is opgenomen in de VCRO en de nieuwe titel V van het DABM. Titel V van het DABM bevat ook een aantal essentiële bepalingen over de milieuvorwaarden (hun inhoud, onderlinge verhouding, evaluatie en afwijkingsprocedure).	J	Voor de realisatie van het project is een omgevingsvergunning vereist.
Vlarem II	Besluit Vlaamse Regering Vlarem II: 01/08/1995	In Vlarem II worden de algemene en sectorale voorwaarden beschreven, gekoppeld aan de vergunning tot exploitatie van een hinderlijke	J	Relevant voor de vergunning

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) / Codextrein	Decreet: 15/05/2009, meermaals gewijzigd, oa. door de codextrein van 8 december 2017	inrichting. Daarnaast bevat dit besluit milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (een coördinatie van het vroegere decreet ruimtelijke ordening) voerde vernieuwingen in op drie belangrijke punten: vergunningen, planologie en handhaving. Deze codex regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en vervangt hierbij het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.	J	Basis voor het ruimtelijk planningsstelsel op die bestuursniveaus, regelt de ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, omgevingsvergunningen, ... Voor de uitvoering van het project is een omgevingsvergunning vereist.
Gewestplan	Koninklijk besluit: 28 december 1972	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewestplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).	J	Zie §3.2.1 en kaart 5
GRUP Ombouw N42 tot Primaire weg: Wegvak Wetteren - Oombergen	Besluit Vlaamse Regering 22 januari 2021	Ruimtelijk uitvoeringsplan dat de ombouw van de N42 voor wat betreft het wegvak tussen de E40 en de N46 mogelijk moet maken	J	Zie § 3.2.2
Gewestelijk RUP 'Winning van oppervlaktedelfstoffen Zand- en steengroeve 'Balegro''	Besluit Vlaamse Regering 19 mei 2017	RUP voor de uitbreiding van een bestaande groeve	J	Zie § 3.2.5
Gemeentelijk RUP – RUP 3 - Compensatie-RUP, RUP Open Kouters	Goedgekeurd door de gemeenteraad Oktober 2018	Het compensatie RUP omvat de WUG van alegem en Gijzenzele. Dit RUP wordt opgelegd door de provincie en Ruimte Vlaanderen. Het omvat ± 11 ha ter compensatie van de ingenomen en nog in te nemen HAG gebieden.	J	Zie § 3.2.3
Gemeentelijk RUP Ambachtelijke zone te Oosterzele	Goedgekeurd door de gemeenteraad November 2018	Het RUP Ambachtelijke zone werd opgemaakt om een lokaal bedrijventerrein te kunnen realiseren aansluitend op de bestaande ambachtelijke zone aan de Lange Ambachtstraat. Het RUP voorziet ook ruimte voor de herlocalisatie van het gemeentelijke recyclagepark, voor een gemeenschappelijke	J	Zie § 3.2.4

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
		vrachtwagenparking en voor een parking in functie van de nabijgelegen basisschool.		
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997-2011	Decreet: 23 september 1997	Geeft een toekomstvisie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen (planhorizon loopt tot 2007); Het RSV behandelt de structuurbepalende elementen op Vlaams niveau.	B	Gewenste Ruimtelijke Structuur is richtinggevend op gewestelijk niveau. Binnen het RSV is de selectie van de N42 als primaire weg II van belang. Primaire wegen hebben een verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II vormt de verzamelfunctie de hoofdfunctie.
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	Op 18 juli 2012 keurde de minister de tweede partiële herziening van het PRS goed.	Het PRS behandelt de structuurbepalende elementen op provinciaal niveau. Een nieuw Beleidsplan Ruimte met bijhorende beleidskaders zal op termijn het PRS vervangen.	B	Het plangebied behoort tot de deelruimte 'Zuidelijk Openruimtegebied'. De N42 tussen Wetteren en N460 te Schendelbeke is geselecteerd als primaire wegen type II dewelke het Zuidelijk Openruimtegebied ontsluit naar het hogere wegennet. De N46 van Erpe-Mere tot de N8 te Oudenaarde is geselecteerd als secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau en als aanvullende functie verbinden en toegang geven.
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wetteren, Oosterzele en Zottegem		Het GRS behandelt de structuurbepalende elementen op gemeentelijk niveau	B	De GRS'en worden als algemeen beleidskader meegenomen. Specifieke relevante elementen (visies, acties, ontwikkelingen) langsheen de N42 worden opgenomen in het plan-MER ifv de uitwerking van het GRUP

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	30 november 2016	Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is een beleidsverklaring van de Vlaamse Regering die de strategische krachtlijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de volgende decennia. Het is belangrijke formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en activiteiten die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren.	B	Bespreking?
Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)	De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het BRV goed.	De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen (als opvolger van het RSV).	B	De ruimtelijke ontwikkelingsprincipes uit het BRV vormen de basis om ruimtevragen een duurzame plaats te geven.
Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur	31 maart 2006	Afbakening in uitvoering van het RSV. In 2003 werd een tweede fase opgestart.	B	Zie §3.2.7 en §3.2.6
Provinciaal milieubeleidsplan Provincie Oost-Vlaanderen	21 april 2005	Het provinciaal milieubeleid heeft de bescherming en het beheer van het milieu tot doel.	B	Het document zal als algemeen beleidskader meegenomen worden waar relevant
Gemeentelijk milieubeleidsplannen Wetteren, Oosterzele en Zottegem		Omvat een vertaling van de visie en doelstellingen van het milieubeleid op gemeentelijk niveau in concrete acties en maatregelen.	B	Relevante aspecten worden meegenomen bij de desbetreffende disciplines.
Discipline mobiliteit				
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	17 oktober 2003 Nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vastgesteld op 25 oktober 2013	Bepaalt het Vlaamse mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Dit plan vormt een algemeen kader voor het mobiliteitsbeleid en duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Hierbij worden doelstellingen en beleidsvoornemens inzake verkeersveiligheid geformuleerd. Het plan tracht de bereikbaarheid van steden en dorpen te garanderen, iedereen gelijkwaardig toegang tot mobiliteit te geven, de verkeersveiligheid te vergroten, een leefbare	B	Algemeen kader voor Vlaanderen – niet relevant voor dit project

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Mobiliteitsplannen Wetteren, Oosterzele en Zottegem		<p>mobiliteit te realiseren en de milieuvervuiling terug te dringen.</p> <p>In een gemeentelijk mobiliteitsplan worden alle ruimtelijke en verkeersontwikkelingen in kaart gebracht en worden samenhangende verkeersmaatregelen en ruimtelijke en ondersteunende maatregelen voorgesteld, die nadien in concrete acties worden omgezet.</p>	B	De relevantie van de mobiliteitsplannen wordt nagagaan en besproken binnen discipline Mobiliteit.
Discipline geluid				
Besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai	Besluit Vlaamse Regering: 22 juli 2005	In dit besluit worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven. Daarnaast wordt een methodiek m.b.t. beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd (opstellen geluidsbelastingkaart, vaststellen knelpunten, voorlichting en opmaak actieplan).	B	Dit wordt meegenomen binnen de discipline Geluid
Ontwerptekst verkeersgeluid	ontwerp: 1998	In 1998 heeft Aminor in samenspraak met AWV en een college van erkende MER-deskundigen in geluid en trillingen een ontwerptekst opgesteld voor wegverkeersgeluid. De bepalingen in de ontwerptekst zijn enkel van toepassing op het geluid voortgebracht door het wegverkeer op openbare wegen (gewestwegen, provinciale wegen) met een jaargemiddelde verkeersintensiteit (Iv) van minstens 20.000 voertuigen pae (16 uurswaarde: 6 tot 22 h).	B	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid.
Ontwerp KB 1991	ontwerp: 1991	In het Ontwerp Koninklijk Besluit tot vaststelling van grenswaarden voor lawaai binnenshuis en buitenshuis en van geluidsisolatie-eisen voor woningen uit 1991 worden richtwaarden en maximale waarden voorgesteld voor LAeq,T van wegverkeer.	B	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid.
Gedifferentieerde referentiewaarden		Momenteel zijn er nog geen officiële normen voor Lden en Lnight vastgelegd in het kader van dit besluit van de Vlaamse Gemeenschap. In afwachting van een officieel toetsingskader werden door de Vlaamse Overheid echter "gedifferentieerde referentiewaarden"	B	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
		naar voor geschoven voor wegverkeer en spoorverkeer (discussienota, 19/09/2008).		
Discipline lucht				
Europese richtlijn lucht/Kaderrichtlijn (2008/50/EG)	Europese richtlijn: 21 mei 2008	Deze nieuwe richtlijn bundelt alle vorige richtlijnen in verband met de kwaliteit van de omgevingslucht, stroomlijnt de wetgeving en stelt nieuwe normen voor met betrekking tot fijn stof (PM2,5). Ten laatste 2 jaar nadien moet de richtlijn naar nationale en/of regionale wetgeving zijn omgezet. De uiterste termijn voor naleving van de grenswaarden die in de richtlijn staan, kan worden uitgesteld op voorwaarde dat de EU-wetgeving volledig wordt gevolgd en de nodige beleidsmaatregelen zijn genomen om tegen de nieuwe uiterste datum de grenswaarden wel na te leven. Voor PM10 bedraagt de termijn van mogelijk uitstel 3 jaar na de publicatie van de richtlijn.	X	Niet relevant voor dit project
Europese richtlijn 2001/81/EG het NEC-reductieprogramma	Europese richtlijn: 27 november 2001	De in 2010 te bereiken emissieplafonds (National Emission Ceilings, NEC), worden vermeld in Bijlage 1 van de NEC-richtlijn. Naast het voldoen aan deze emissieplafonds legt de richtlijn op dat de lidstaten een programma opstellen voor een geleidelijke vermindering van de nationale emissies van de betrokken stoffen (NOx, SO2, VOS en NH3). Op 12 december 2003 keurde de Vlaamse regering het reductieprogramma goed. Het programma legt de grote lijnen van het emissiereductiebeleid voor deze stoffen tot 2010 vast.	J	Dit wordt meegenomen binnen het aspect lucht, discipline Mens.
Kyoto protocol	Verdrag: 1997	Protocol waarbij waarin verschillende industrielanden de verbintenis aangaan de uitstoot van broeikasgassen tussen 2008 en 2012 met gemiddeld 5 % te verminderen ten opzichte van 1990. De broeikasgassen die in het Protocol van Kyoto beschouwd worden, zijn koolstofdioxide, methaan, lachgas, HFK's, PFK's en SF6. Het Protocol van Kyoto is in werking getreden sinds 23/10/04.	B	Algemeen van toepassing.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Luchtbeleidsplan 2030	Goedkeuring Vlaamse Regering - Ministerraad 25/10/2019	Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284.	B	Zie uitwerking discipline lucht en klimaat
Discipline bodem				
Decreet betreffende de bodemsanering en bodembescherming Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en bodembescherming (Vlarebo 2008)	Decreet: 27 oktober 2006 Besluit Vlaamse Regering: 14 december 2007 En latere aanpassingen,	Het nieuw bodemdecreet is in werking sinds 01 juni 2008 en vervangt het vroegere bodemsaneringsdecreet. In het nieuwe decreet zijn de fundamentele principes uit het oorspronkelijke bodemsaneringsdecreet behouden. Een aantal wijzigingen situeren zich op het gebied van: - saneringsplicht en overdracht van gronden: er wordt een definitie gegeven van de saneringsplichtige, het begrip overdracht van gronden werd gewijzigd; - bodemonderzoek- en sanering: de procedures werden gewijzigd ifv een efficiënter proces en afstemming met het (her)ontwikkelen van een grond.	J	Voor grondverzet van meer dan 250 m ³ moet een technisch verslag en bodembeheerrapport worden opgemaakt, zelfs indien de uitgegraven grond wordt toegepast binnen dezelfde kadastrale werkzone of op de eigendom van de eigenaars van de uitgegraven grond. Voor verdachte gronden moet altijd een technisch rapport opgemaakt worden.
Materialendecreet en VLAREMA	Decreet: 23/12/2011 Vlarema: goedkeuring 17/02/2012	Het Materialendecreet verankert het duurzaam materialenbeheer in Vlaanderen. Het decreet implementeert de Europese kaderrichtlijn (EG) 2008/98 voor het beheer van afvalstoffen in Vlaanderen. Het afvalstoffendecreet van 2 juli 1981 kwam met het Materialendecreet volledig te vervallen. Vlarema: vervangt het Vlarema. Regelgeving voor het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen. Vanaf 5 juni 2018 moet er bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor bepaalde werken een sloopopvolgingsplan (SOP) gevoegd worden. Art. 4.3.3 van Vlarema bepaalt het toepassingsgebied van het sloopopvolgingsplan	J	Indien bij de werkzaamheden grond vrijkomt, dient deze als afvalstof te worden beschouwd en kan deze enkel gebruikt worden als secundaire grondstof (hergebruik als bodem) als aan de voorwaarden van Vlarema is voldaan. Bij aanvoer moet de aangevoerde bodem voldoen aan de specifieke voorschriften (attest) (zie ook Vlarebo). SOP te voegen bij vergunningsaanvraag in functie van op te breken materialen vanaf 250 m ³ bouwpuin

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Decreet oppervlakte delfstoffen en Uitvoeringsbesluit	Decreet: 04 april 2003 Besluit Vlaamse Regering: 26 maart 2004	Het decreet schept een wettelijk kader dat toelaat beslissingen inzake ontginningen op systematische wijze te nemen. Hierbij wordt er gestreefd naar een beter beheer van de oppervlakedelfstoffen en wil men de effectieve ontginning mogelijk maken.	X	Niet relevant
Mestdecreet	Decreet: 22 december 2006	Het mestdecreet of het decreet houdende de bescherming van water tegen de verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen heeft tot doel het beschermen van het leefmilieu tegen verontreinigingen van meststoffen.	X	Niet relevant
Discipline water				
Waterwetboek	Waterwetboek: Publicatie Staatsblad: 18/12/2018	Het Waterwetboek coördineert de waterregelgeving die tot het beleidsdomein Omgeving behoort en voegt ze samen. In dit besluit gaat het over de regelgeving uit het decreet integraal waterbeleid, het Drinkwaterdecreet, de wet Oppervlaktewateren en de artikelen over de heffingsregeling uit het Grondwaterdecreet. Op 18 december 2018 werd het "Waterwetboek" in het Staatsblad gepubliceerd. De officiële benaming van het Waterwetboek is "Decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018". De nieuwe coördinatie bevat alle (of toch bijna alle) Vlaamse decretale voorschriften voor drinkwater, zwemwater, afvalwater en grondwater. Het nieuwe wetboek bevat geen grote inhoudelijke wijzigingen. Op basis van de gekozen structuur werden wel alle artikelen opnieuw genummerd.	J	Algemeen relevant voor de discipline Water
Grondwaterdecreet	Decreet: 24/01/1984 (en wijzigingen), gewijzigd bij decreten van 12/12/1990 en 20/12/1996	Regelt de bescherming van het grondwater. Het omvat onder meer de reglementering betreffende de grondwaterwinning, alsook bepaalt het de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningen. Wijzigingen met de decreten van 12 december 1990 en 20 december 1996.	J	Binnen de discipline grondwater gaat aandacht uit naar mogelijke invloed op de grondwaterkwaliteit. Ook de impact van bemaling wordt nagegaan.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Wet op de onbevaarbare waterlopen	Koninklijk Besluit: 28 december 1967	Onbevaarbare waterlopen worden ingedeeld in drie verschillende categorieën: - categorie 1 (bevoegdheid Vlaams Gewest) - categorie 2 (bevoegdheid provincie) - categorie 3 (bevoegdheid gemeente) - de niet geklasseerde waterlopen vallen onder de bevoegdheid van de eigenaars van de percelen. Onder de bevoegdheid valt het beheer alsook de bepalingen voor beheer en onderhoud.	J	Relevante aspecten worden aangehaald in de discipline oppervlaktewater in het MER
Wet op de bevaarbare waterlopen	Koninklijk Besluit: 05 oktober 1992	Duidt onder meer aan welke waterlopen als bevaarbare waterlopen worden beschouwd. Ze vallen onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.	J	Geen bevaarbare waterlopen in het studiegebied
Kaderrichtlijn Water (KRW)	Europese richtlijn: 22 december 2002	Deze richtlijn vormt het raamwerk voor integraal waterbeheer van de Europese Unie en haar lidstaten. In Vlaanderen gebeurt de omzetting van deze richtlijn via het decreet integraal waterbeleid.	J	Algemeen van toepassing.
Decreet integraal waterbeleid	Decreet: 18/07/2003 (en aanvullingen) gewijzigd bij decreet 19/07/2013	Legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese Kaderrichtlijn Water. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt beschouwd per deelbekken.	J	Algemeen van toepassing.
Provinciaal beleidskader voor de invulling van de adviesbevoegdheid op stedenbouwkundige vergunningen	Juli 2014	De Provinciale Dienst Integraal Waterbeleid stelde een beleidskader op aanvullend aan de Gewestelijke Hemelwaterverordening. Dit beleidskader bevat strengere dimensioneringnormen op basis van een gebiedsdekkende normenkaart voor Oost-Vlaanderen.	B	Dit beleidskader wordt mee gebruikt als beoordelingselement in de discipline Water.
Wet betreffende Wateringen	Wet: 05 juli 1956	Regelt de bevoegdheid van de wateringen met als doel in te staan voor de permanente afwatering van lageregelegen gronden. Oorspronkelijk was dit voornamelijk in functie van landbouw, maar sinds het	X	Niet van toepassing in dit dossier

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Besluit houdende vaststelling van een gewestelijke steden- bouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie- voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.	05 juli 2013	decreet integraal waterbeleid is de taak van de wateringen meer multifunctioneel. Stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Dit besluit gaat uit van het principe dat hemelwater in eerste instantie dient hergebruikt te worden, in tweede instantie in de bodem infiltreert en in laatste instantie vertraagd wordt afgevoerd. Het besluit is ondermeer van toepassing op het bouwen of herbouwen van gebouwen vanaf 75 m ² dakoppervlakte, uitbreidingen vanaf 50 m ² dakoppervlakte en aanleg van verharde grondoppervlaktes vanaf 200 m ² .	J	Verordening is niet van toepassing op verharde grondoppervlakken die tot het openbaar wegdomein behoren.
Krachtlijnen voor een geïntegreerd rioleringsbeleid + hieruit volgende codes van goede praktijk	23 maart 1999	Dit besluit regelt de voorwaarden en de verhoudingen waarin het Gewest bijdraagt bij de bouw en verbetering van openbare riolen. Tevens werden een aantal codes van goede praktijk (herwaardering van grachtenstelsels en hemelwaterputten en infiltratievoorzieningen) toegevoegd aan de bestaande codes	J	Van toepassing voor de afwatering van het openbaar domein
Stroomgebied, bekken en deelbekkenbeheerplannen	/	Vlaanderen is ingedeeld in 11 rivierbekkens. De organisatie van het rivierbekkenbeleid gebeuren op basis van een deelbekkenbeheerplan.	B	Het project bevindt zich in het stroomgebied van de Schelde, bekken van de Beneden-Schelde en Bekken Gentse kanalen en in het deelbekken De drie Molenbekken en de Gentse binnenwateren.
Klimaat				
Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020	28 juni 2013	Het plan bestaat uit een overkoepelend luik en twee deelplannen: het Vlaams Mitigatieplan (VMP), om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en het Vlaams Adaptatieplan (VAP) om de effecten van klimaatverandering in Vlaanderen op te vangen. Het plan geeft aan dat het aspect klimaat zal opgenomen worden in de milieueffectrapportage.	B	Algemeen van toepassing

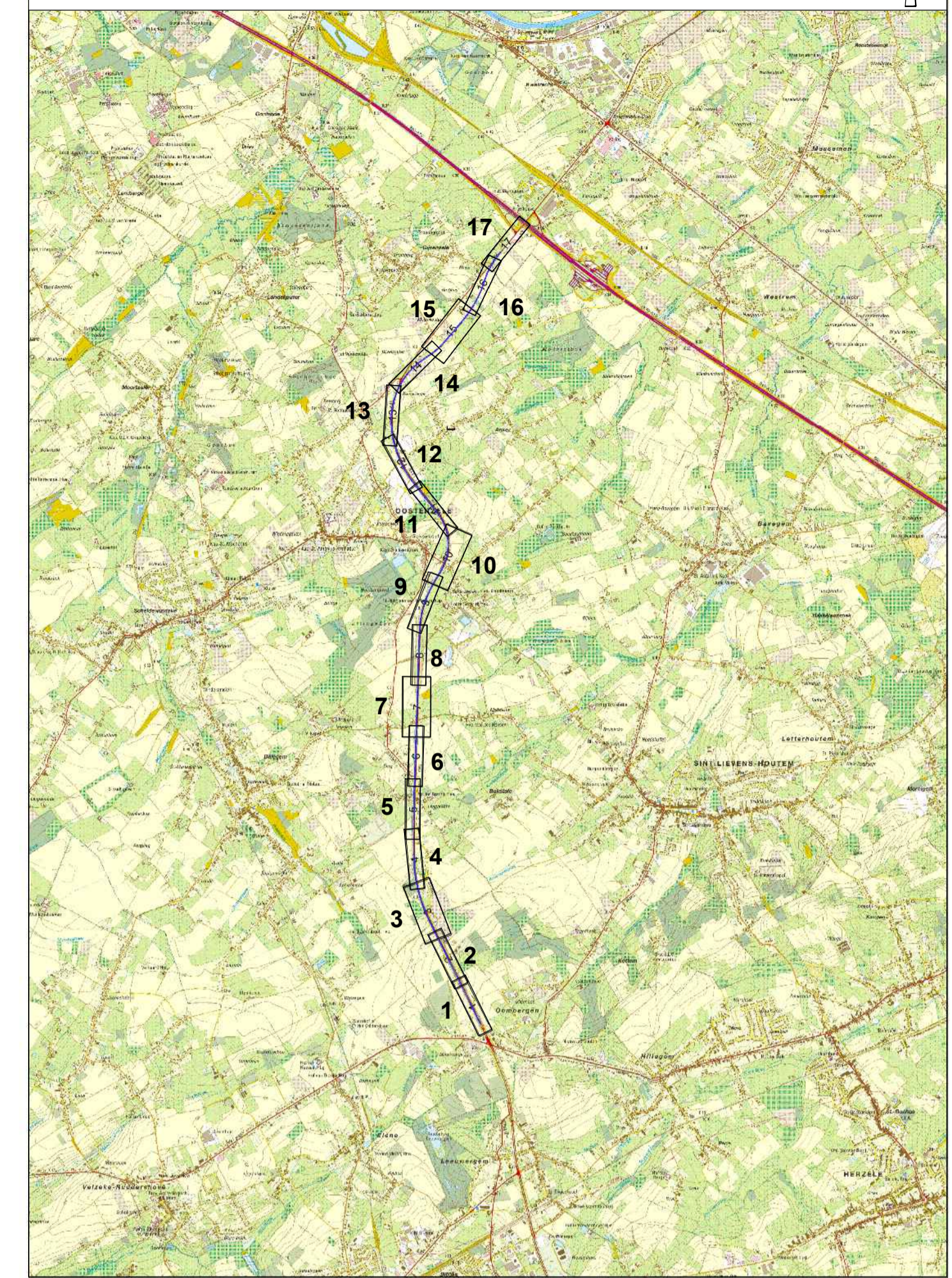
	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
		<p>Met het VMP wil Vlaanderen de uitstoot van broeikasgassen tussen 2013 en 2020 verminderen om de klimaatverandering tegen te gaan. Tegelijkertijd wordt in dit plan ook de basis gelegd voor verdere inspanningen voor emissiereducties tegen 2050.</p> <p>De ambitie van dit het VAP is om het beleid zodanig aan te scherpen dat er op een goede manier gereageerd wordt op de klimaatverandering. Hiervoor wordt een klimaatreflex als integraal onderdeel van elke relevante beleidsafweging noodzakelijk geacht, wat betekent dat er een bewustmaking en gedragsverandering moet plaatsvinden binnen de betrokken organisaties.</p>		
Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030	9 december 2019 Definitieve goedkeuring Vlaamse Regering	Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 legt de krijtlijnen vast voor het klimaatbeleid in de periode 2021-2030 in het Vlaamse Gewest. Samen met het Vlaams Energiebeleidsplan 2021-2030 vormt het de Vlaamse inbreng voor het ontwerp van Belgisch geïntegreerd energie- en klimaatplan.	B	Klimaat wordt als een aparte nevendiscipline uitgewerkt in dit MER
Klimaatplannen gemeenten	Wetteren : 2018 Oosterzele : in opmaak Zottegem : in opmaak	Gemeentelijke klimaatplannen bevatten de klimaatambities van de betrokken gemeenten	B	Klimaat wordt als een aparte nevendiscipline uitgewerkt in dit MER
Discipline biodiversiteit				
Regelgeving betreffende vrije vismigratie	26 april 1996 en 18 juli 2003	In de Beschikking van de Benelux Economische Unie (26 april 1996) en in het Decreet Integraal Waterbeleid wordt vooropgesteld dat in alle waterlopen van de hydrografische stroomgebieden van de Benelux vrije migratie van alle vissoorten mogelijk gemaakt wordt tegen begin 2010.	X	Niet relevant
NATURA 2000:	Europese richtlijnen:	NATURA 2000 is het streven van Europa om een samenhangend Europees netwerk te vormen van	J	Zie kaart 12 en discipline biodiversiteit

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Vogelrichtlijn Habitatrichtlijn	- april 1979 - 21 mei 1992	gebieden en beschermingszones. Omvat speciale beschermingszones aangewezen in toepassing van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese richtlijnen zitten vervat in de verschillende decreten op Vlaams niveau (natuurdecreet, kaderrichtlijn water,)		Het betreft onderdelen van de habitatrichtlijngebieden: 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen'
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu	Decreet: 21 oktober 1997 (en wijzigingen en aanvullingen)	Dit decreet heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstill principe en de zorgplicht (Art. 14). Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Art. 16, art. 26 bis en art. 36 ter leggen de opmaak van respectievelijk een natuurtoets, VEN-toets en passende beoordeling vast. Art. 32 en 33 bieden het kader voor de erkenning van natuurreservaten. Het betreft natuurgebieden die van belang zijn voor het behoud en ontwikkeling van de natuur of het natuurlijk milieu.	J	Zie kaart 12 en discipline biodiversiteit Relevante VEN-gebieden zijn : - VEN-gebied 217 'Oosterzeelse bossen' - VEN-gebied 224 'Kottem'
Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de voorwaarde voor de erkenning van natuurreservaten en van terreinbeherende natuurverenigingen en houdende toekenning van subsidies	Besluit Vlaamse Regering van 27 juni 2003	Omvat gebieden die van belang zijn voor het behoud en de ontwikkeling van natuur, aangewezen of erkend door de Vlaamse regering.	X	
Bosdecreet	Decreet: 13 juni 1990	Regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen.	J	Relevantie wordt in het MER nagegaan in de discipline biodiversiteit.
Bermbesluit	Besluit Vlaamse Regering: 27 juni 1984	Doet aanbevelingen naar bermbeheer in functie van de bescherming van fauna en flora.	J	De wegbermen zullen na de werken in overeenstemming met de regelgeving moeten worden beheerd.
Ramsargebieden	Conventie: 2 februari 1971	De Conventie van Ramsar heeft tot doel 'het behoud en het oordeelkundig gebruik van alle watergebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage	X	Er zijn geen Ramsargebieden gelegen binnen of in de ruimte omgeving van het projectgebied

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
Besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer	Besluit Vlaamse Regering: 15 mei 2009	Regelgeving die bescherming regelt van dieren en planten in Vlaanderen. Het besluit beoogt een meer systematische omzetting van de rechtstreekse soortenbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Vlaamse regelgeving. Er wordt aangegeven welke soorten bescherming genieten, welke verbodsbepalingen gelden en welke actieve beschermingsmaatregelen genomen kunnen worden.	J	Bij de discipline Biodiversiteit zal worden nagegaan of er beschermde soorten in het studiegebied voorkomen.
Overeenkomst voor de bescherming van vleermuizen als uitvloeisel van de Conventie van Bonn	Ondertekening conventie: 1 oktober 1990 (België) en 3 mei 2002 (Vlaanderen); bekrachtigd: (in werking): 2 juni 2003	Deze conventie handelt over de bescherming van migrerende wilde diersoorten, dus bescherming over de grenzen heen. Bepaalt dat het opzettelijk vangen, houden of doden van vleermuizen verboden is. Tevens dienen sites te worden aangeduid en beschermd die belangrijk zijn voor instandhouding van deze dieren (zoals ook voorzien in de Europese Habitatrichtlijn 92/43/EEG (21 mei 1992).	J	Desgevallend aangehaald onder de discipline Biodiversiteit
Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie				
Decreet onroerend erfgoed	12 juli 2013, gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014 (BS 17/10/2013 en 15/04/2014)	Het onroerenderfgoed decreet betreft één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie. Het decreet betreffende bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten (03/03/76 en aanvullingen), decreet betreffende landschapszorg (16/04/96 en aanvullingen), Decreet houdende maatregelen tot behoud van erfgoedlandschappen (13/02/2004) en het decreet op het archeologisch patrimonium (30/06/1993 en 28/02/2003) zitten vervat in één onroerenderfgoeddecreet en –besluit. Het hoofdstuk m.b.t. archeologie is sinds begin 2016 gefaseerd in werking getreden. Het decreet voorziet de vaststelling van inventarissen die de Vlaamse overheid kan inzetten om onroerend erfgoed te behouden. De vaststelling van een	J	In de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden de beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten, alsook erfgoed voorkomend op een vastgestelde of wetenschappelijke inventaris gelegen in de omgeving van het projectgebied beschreven.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Duiding relevantie of verwijzing
		inventaris verbindt een aantal rechtsgevolgen aan erfgoedobjecten die waardevol, maar niet beschermd zijn. Het nieuwe decreet voorziet in de vaststelling van minstens vijf inventarissen: <ul style="list-style-type: none"> - Inventaris bouwkundig erfgoed - Landschapsatlas - Inventaris van archeologische zones - Inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde - Inventaris van historische tuinen en parken 		
Regionaal landschap		Een regionaal landschap is een duurzaam samenwerkingsverband ter bevordering van ondermeer streekeigen karakter, natuur en beheer van kleine landschapselementen (Art. 54 van het decreet op natuurbehoud).	X	Niet van toepassing
Conventie van Malta	Conventie: 16 januari 1992	Art. 5.3 van dit verdrag stelt dat milieueffectrapportages en de daaruit voortvloeiende beslissingen ten volle rekening houden met archeologische vindplaatsen en hun context. Art. 5.4 legt op om zorg te dragen, wanneer bestanddelen van het archeologische erfgoed zijn gevonden gedurende bouwwerkzaamheden. In artikel 6.2. wordt bepaald passende maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat bij grote particuliere of openbare ontwikkelingsprojecten de totale kosten van eventuele noodzakelijk daarmee verband houdende archeologische verrichtingen worden gedekt door gelden afkomstig uit de overheid- of privésector, al naargelang. Op de begroting voor deze projecten dient eveneens een post opgenomen te worden voor het vereiste onderzoek.	B	Algemeen van toepassing Maatregelen dienen te worden genomen om het archeologisch bodemarchief te beschermen of te onderzoeken. Hierop zal verder ingegaan worden bij de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

9.2 Bijlage 2: Ontwerpplan



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikkaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toesnelider ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Rue de la Liberté 43 B-9000 Gent T +32 9 241 81 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
---	---	-----------------------	-----------------------	----------------------

Dossiergegevens externen:	plotbestand ###WEG01_B###.pfd	Cad-bestand 23020036_1_WEG_01.zip
------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG01_B ###
---	--

Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
-----------------	--------------------------

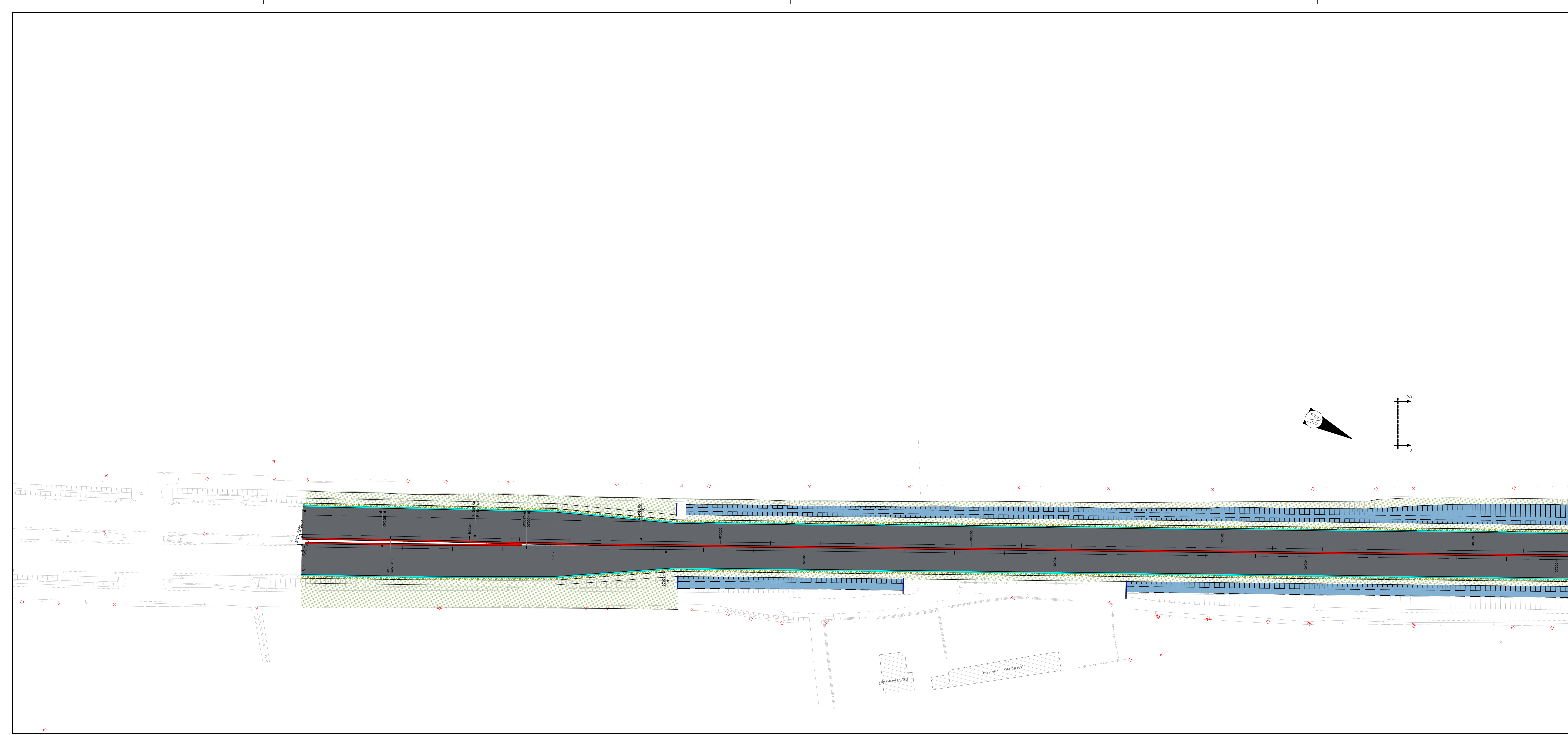
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen												
DIRxxxx	<table border="1"><thead><tr><th>Ind.</th><th>Aard</th><th>Datum</th></tr></thead><tbody><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></tbody></table>	Ind.	Aard	Datum									
Ind.	Aard	Datum											

N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0,87m ²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
---------------------------------------	-----------------	--



RESTAURANT
BANJING JAVAS



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikkaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toesnelider ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Baldernak 43 9000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand Cad-bestand	#####WEG02_B#.pdf 23020036_I_WEG_01.zip	

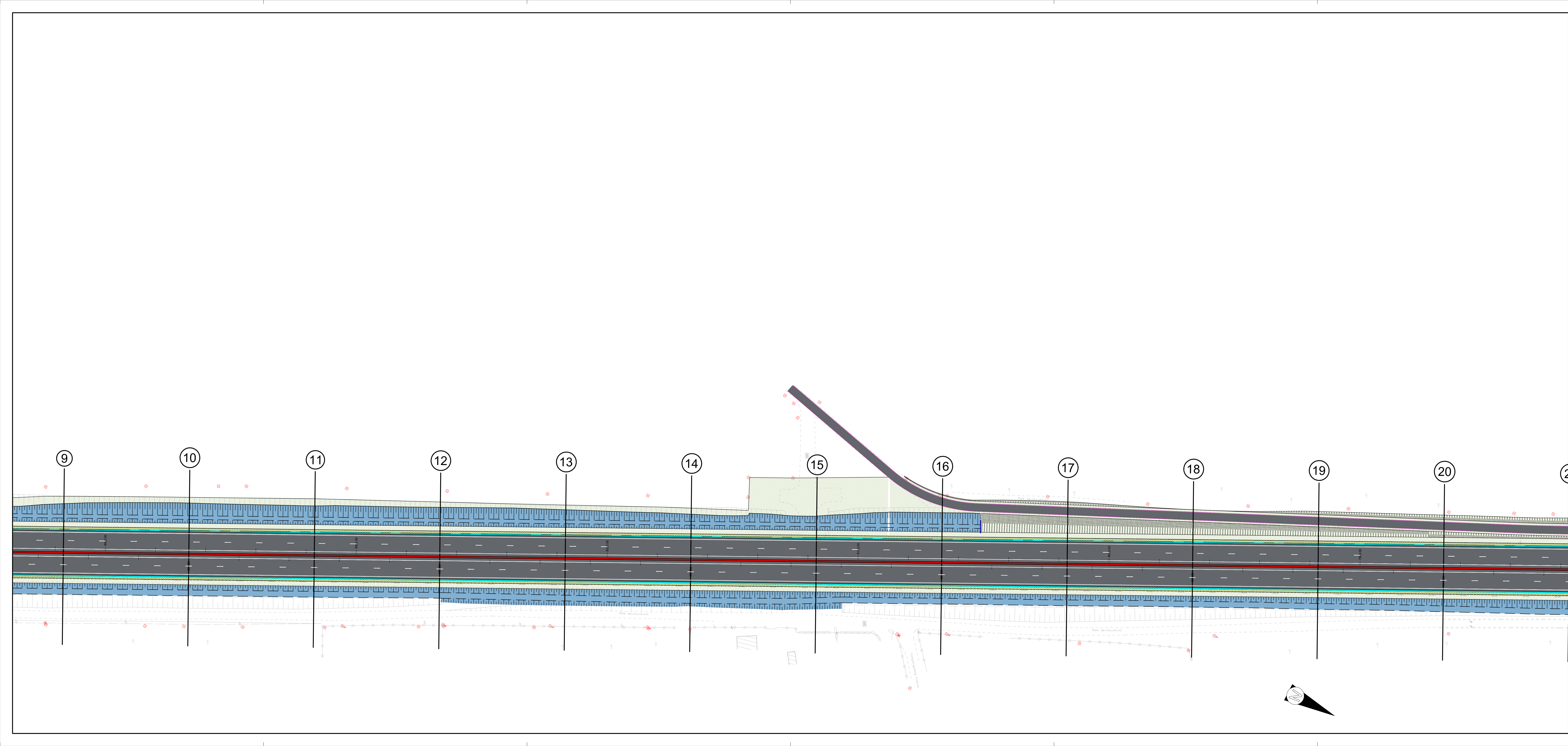
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG02_B ### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIRxxxx	Ind. Aard Datum

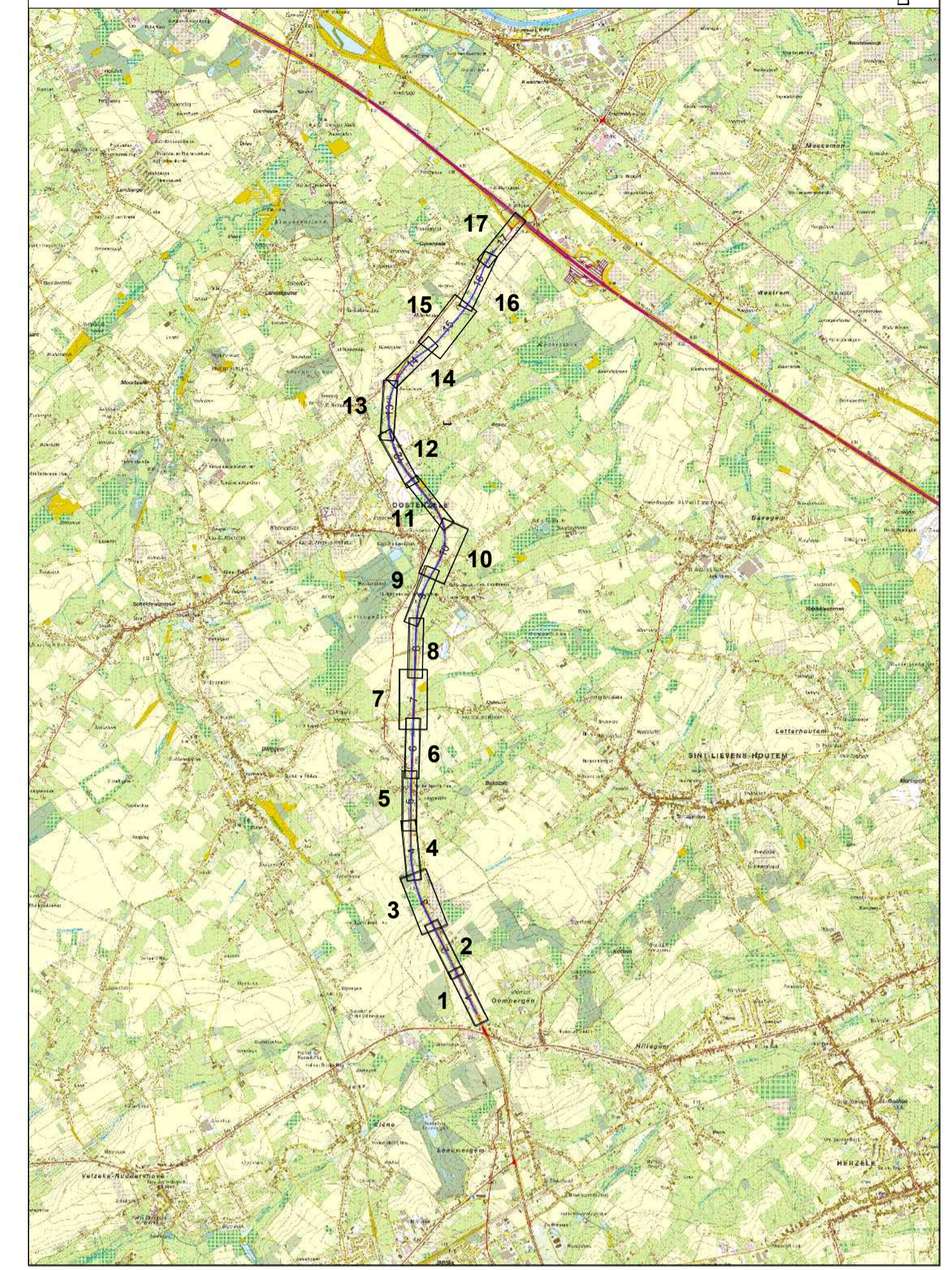
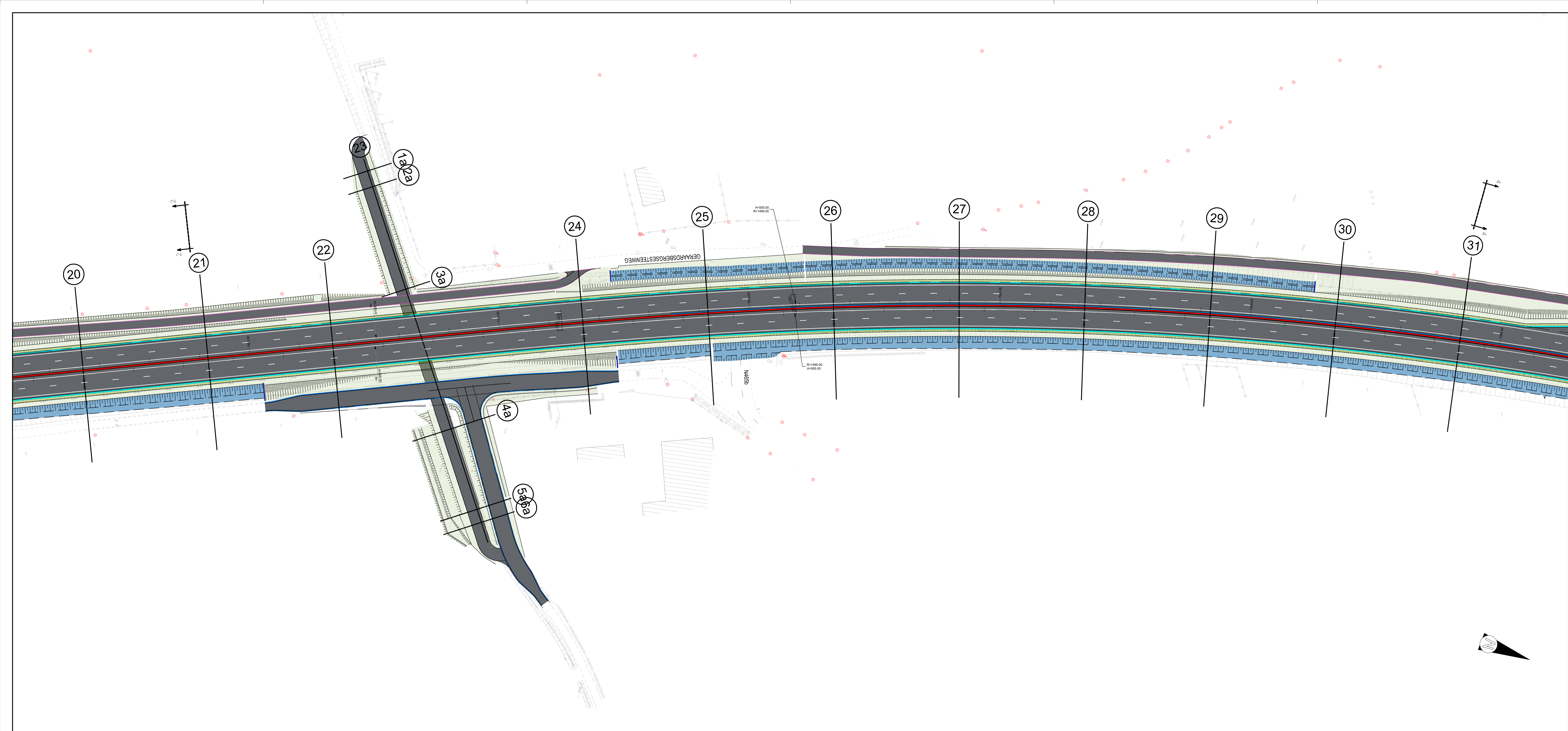
**N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0,87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
---------------------------	-----------------	--





Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toeslender ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Blaasveld 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG03_B#.pdf		
		Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG03_B ###
	entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016

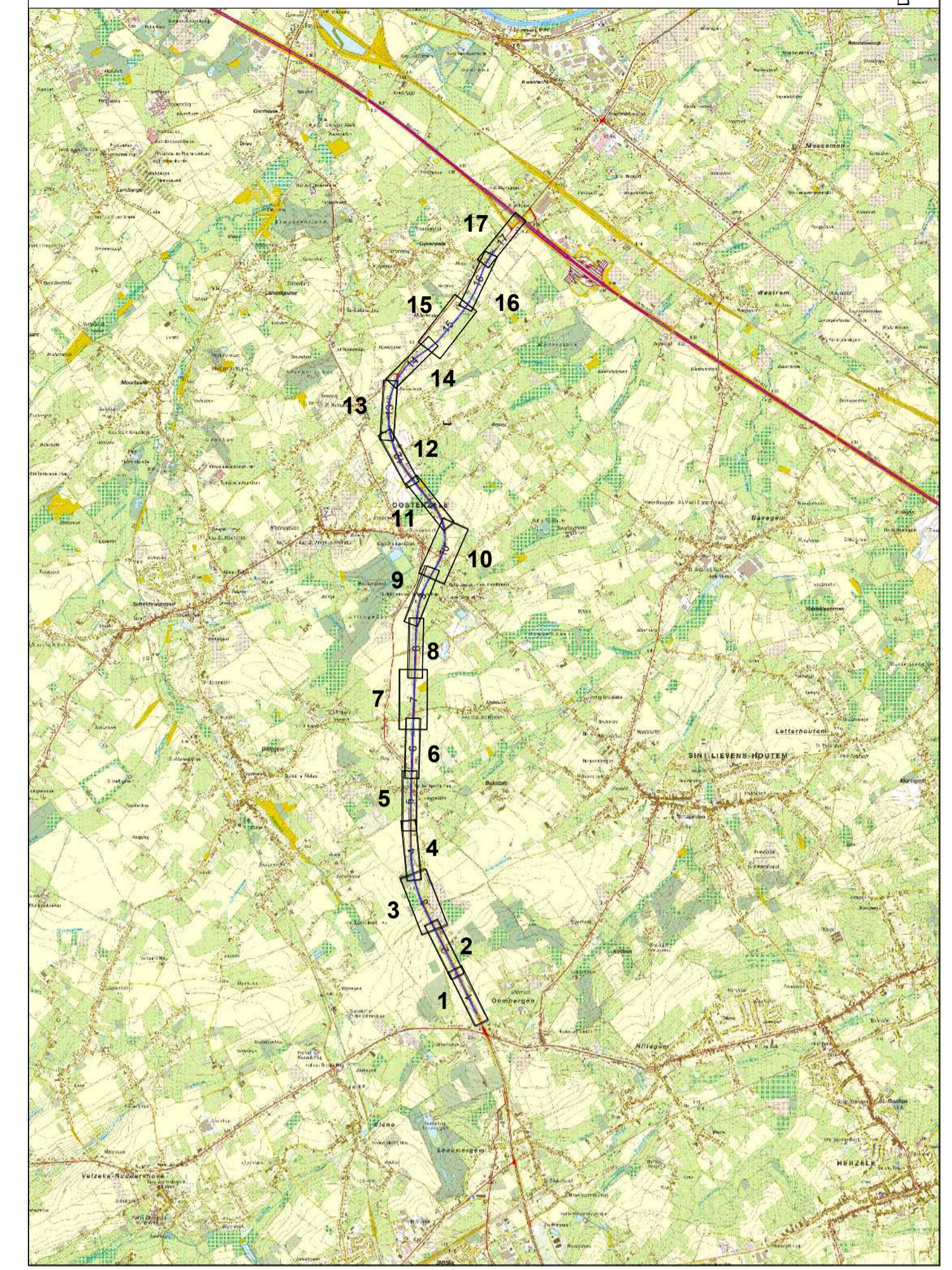
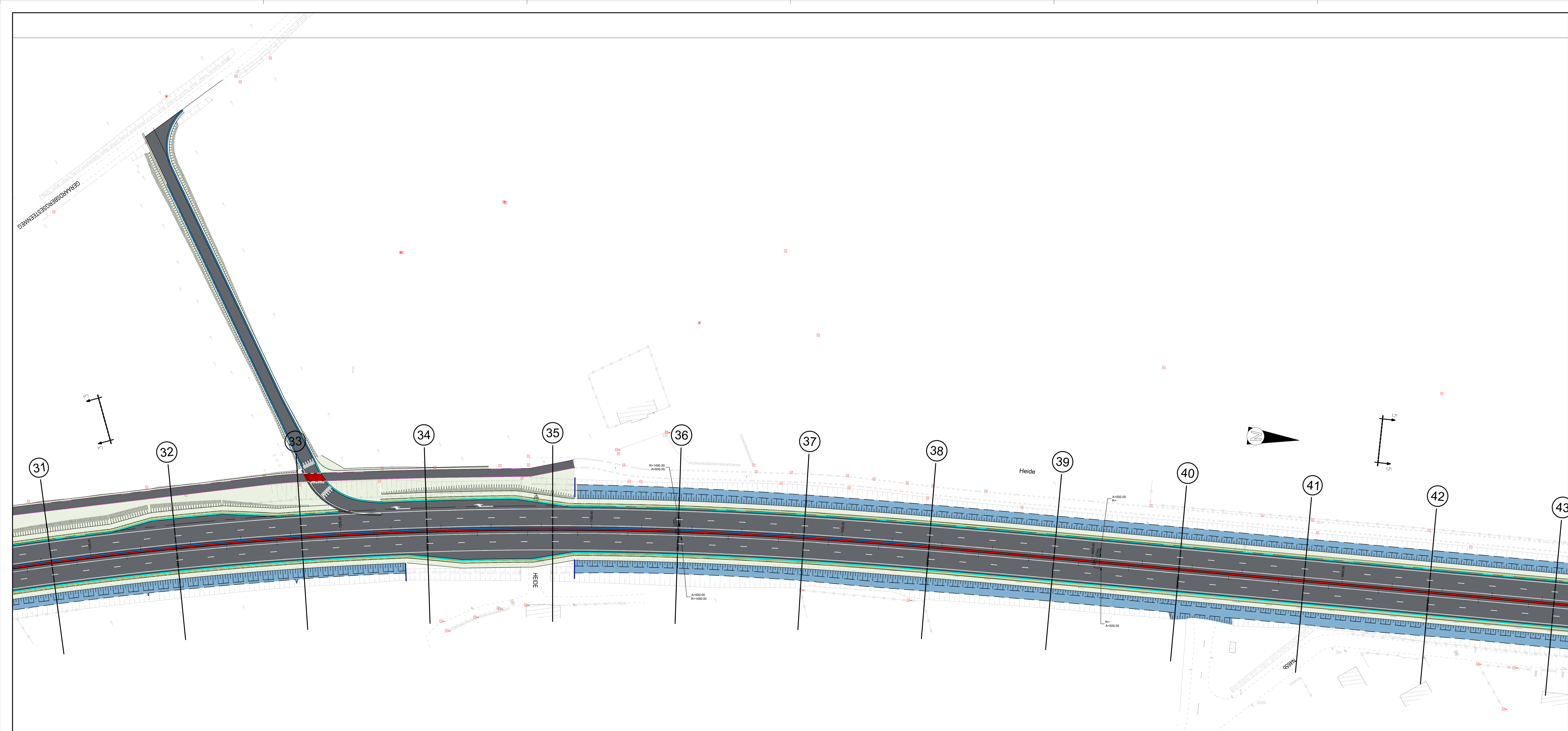
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Ind.	Aard	Datum
DIRxxxx			

**N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelingsgebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toesnelider ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Blaasveld 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG04_B#.pdf	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

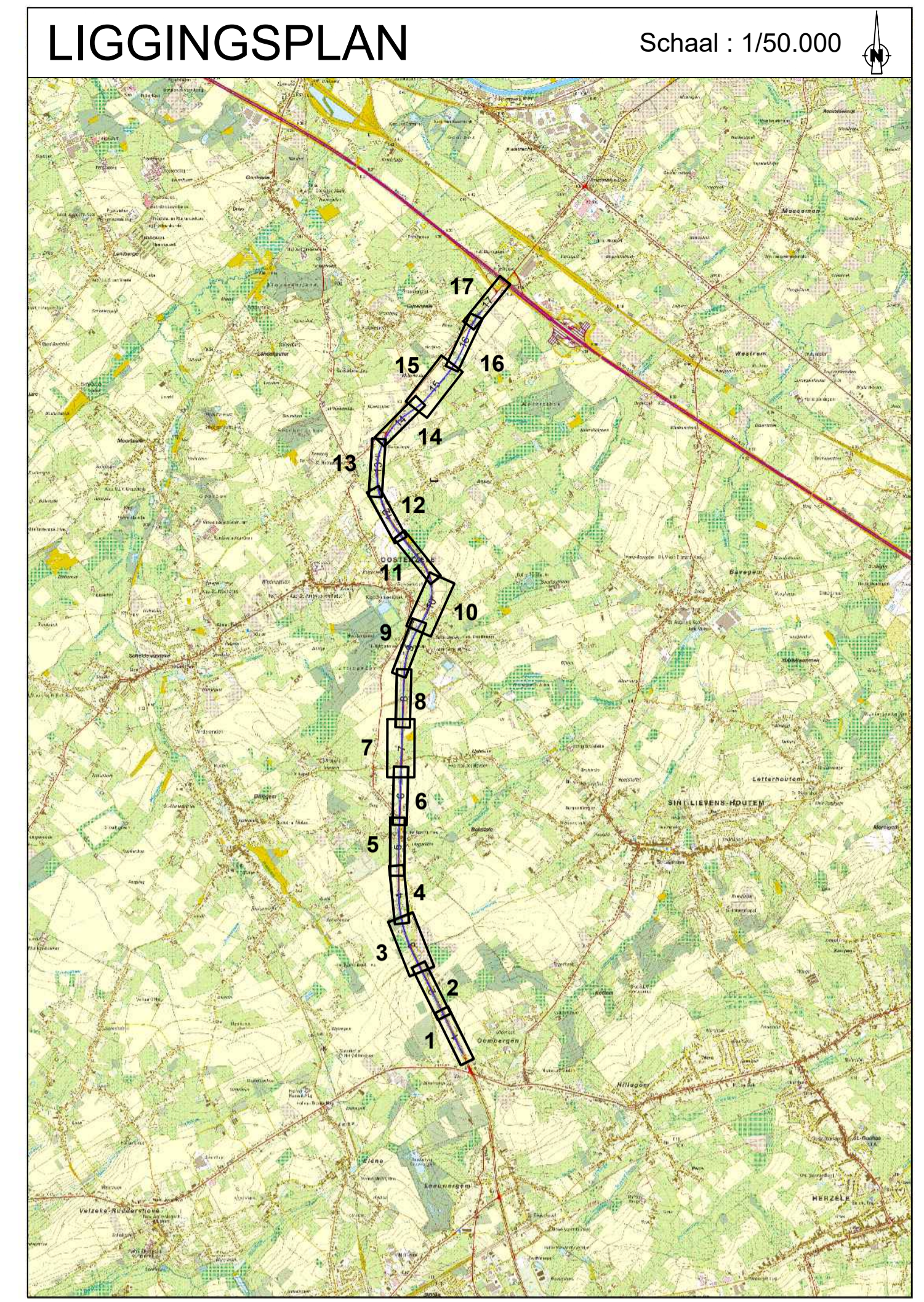
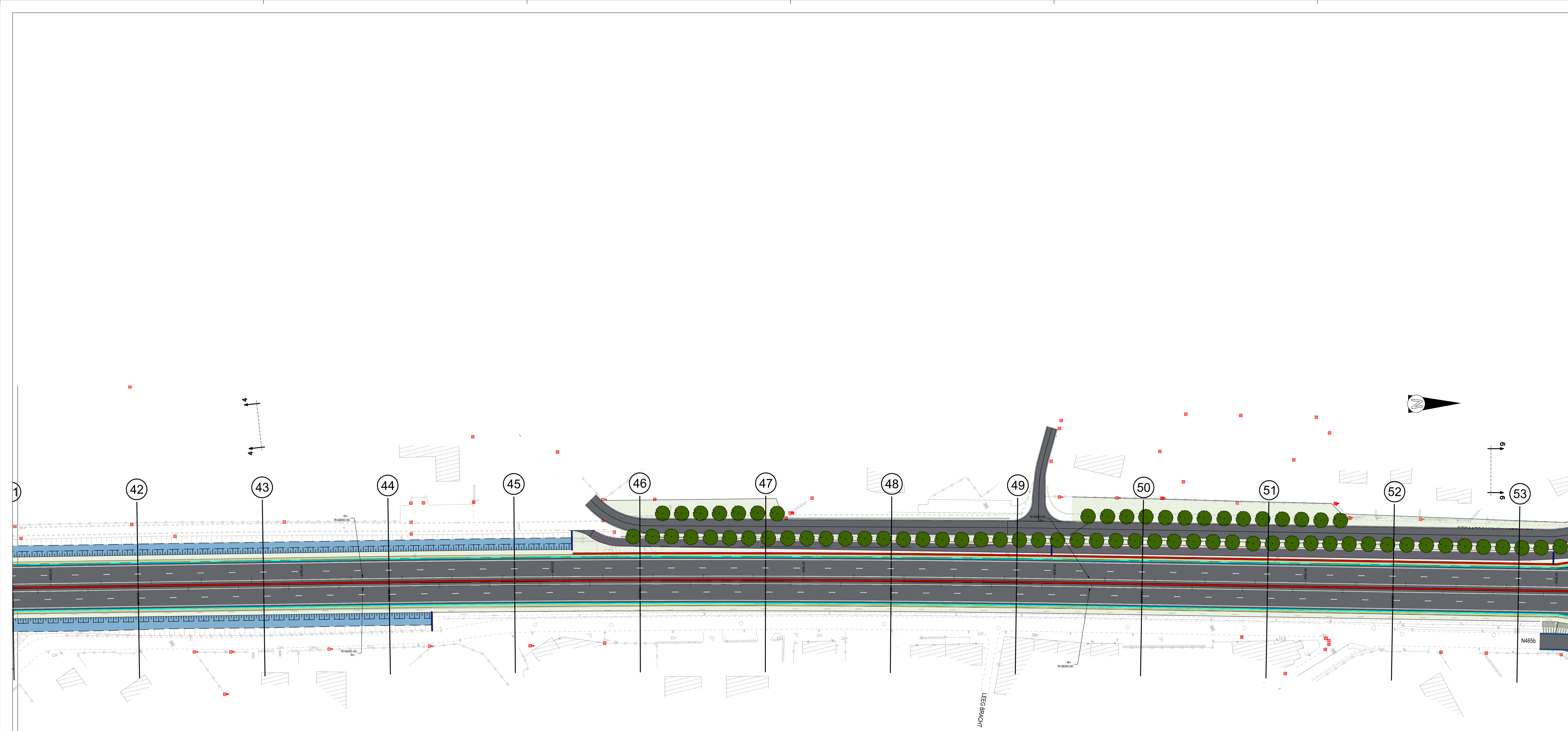
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG04_B ### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIRxxxx	Ind. Aard Datum

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelingebouw
Koningin Maria Hendrikkaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: SWECO vesting Gent Ing. Thomas Devois Toesnelider Ing. Krisof Mannaert	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
	plotbestand #####WEG05_B###.pfd		
	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Dossiergegevens extern:
.....
.....

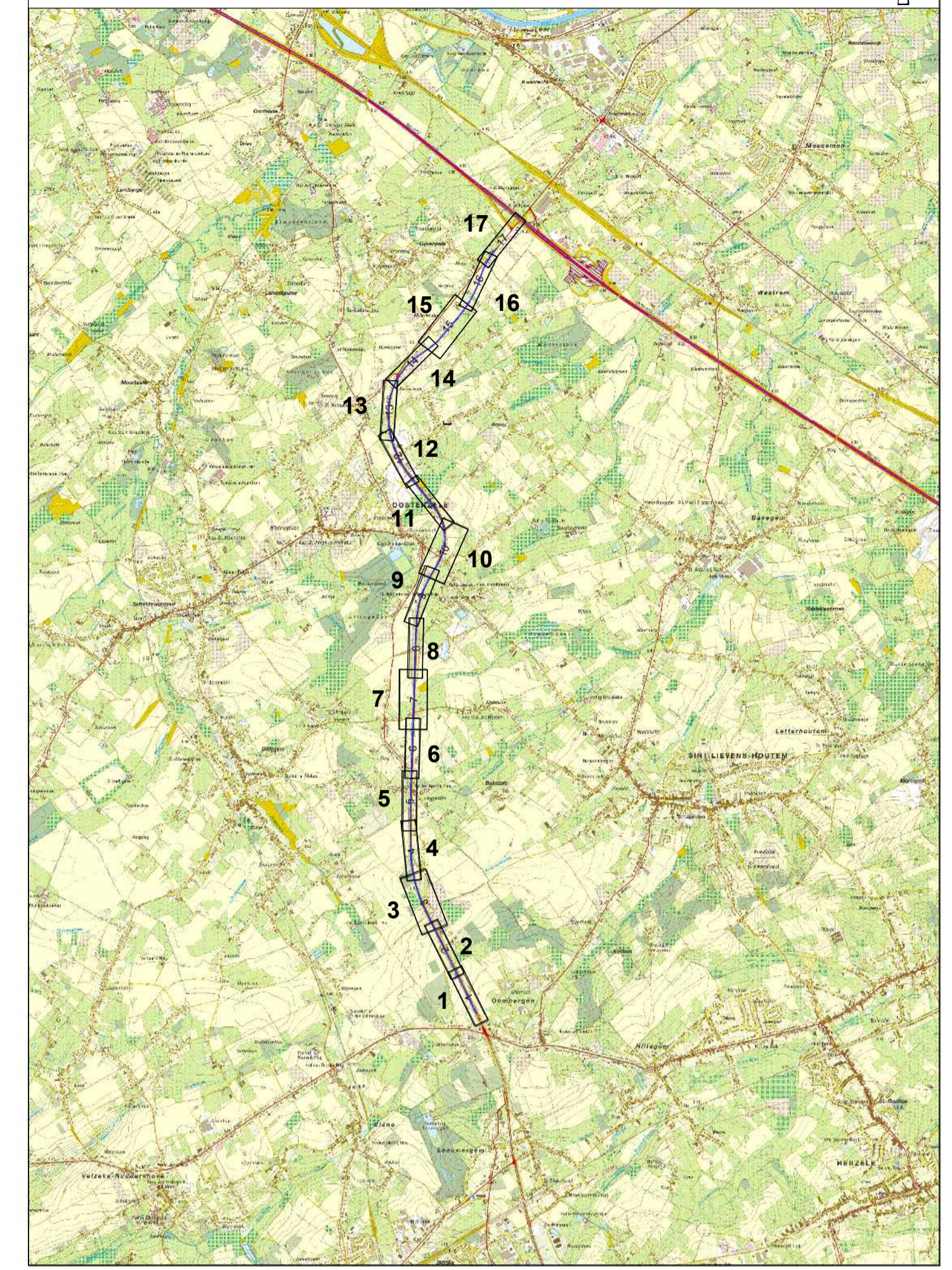
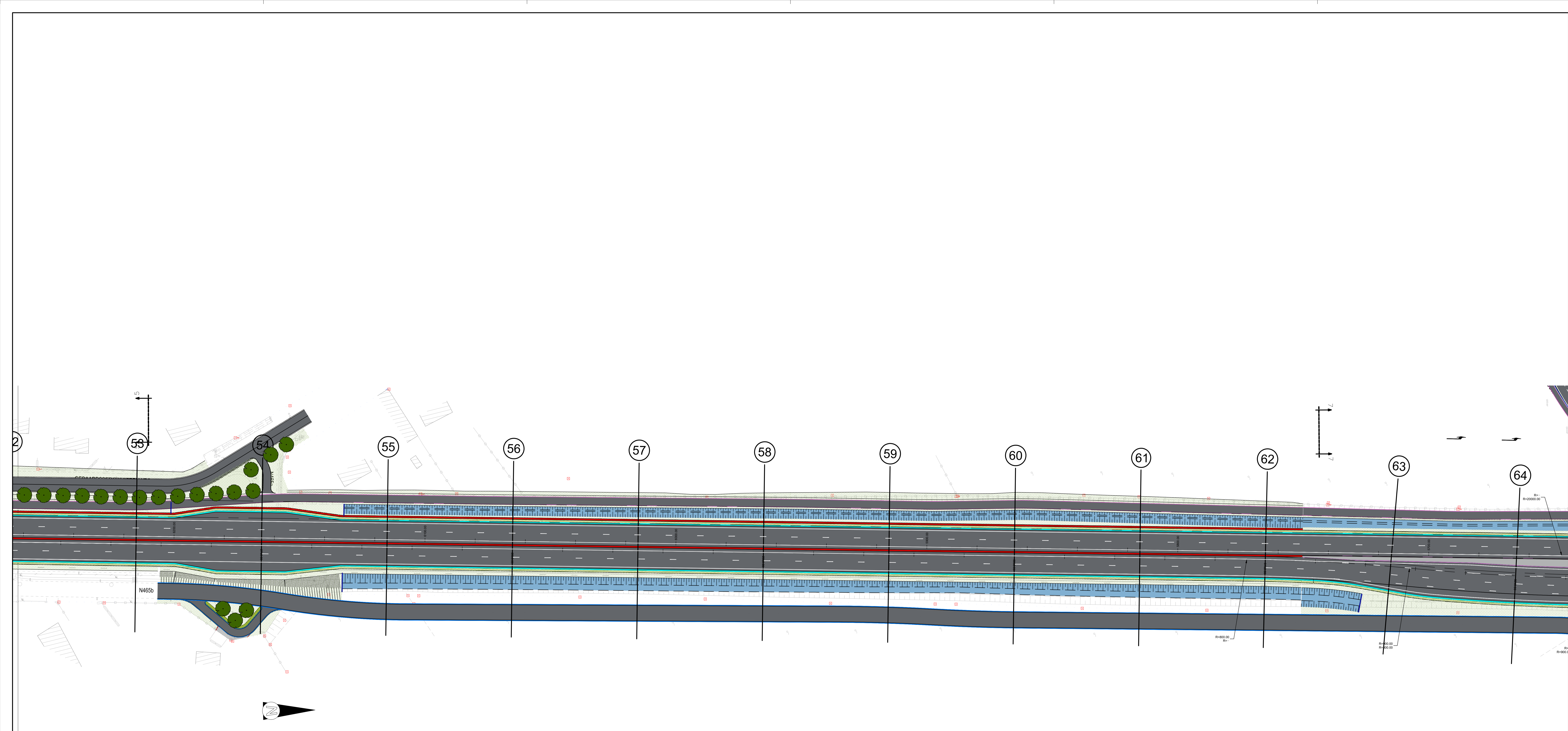
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG05_B ### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIRxxxx	Ind. Aard Datum

**N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelingsgebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Teamleider ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Blaasveld 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG06_B.mxd	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

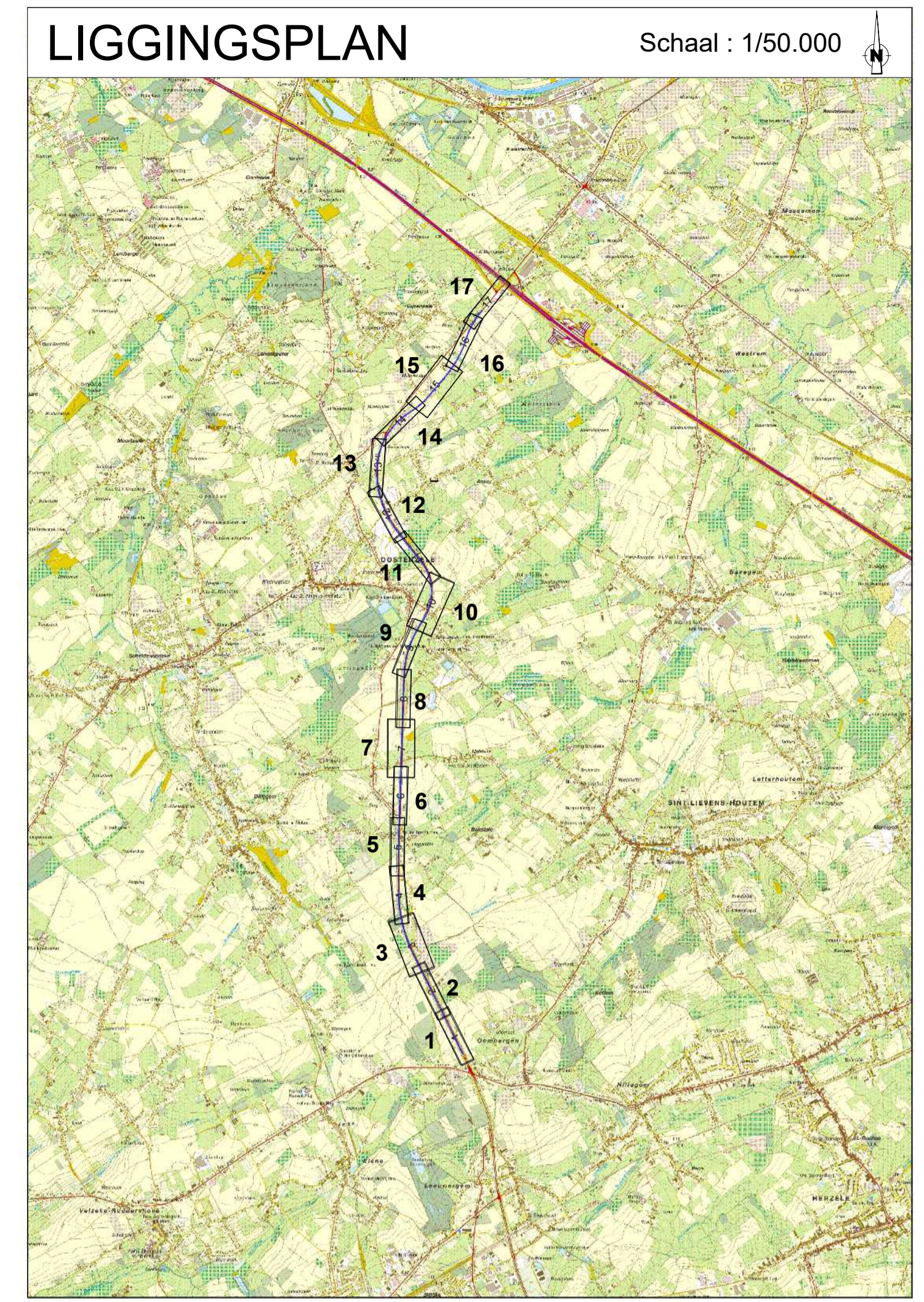
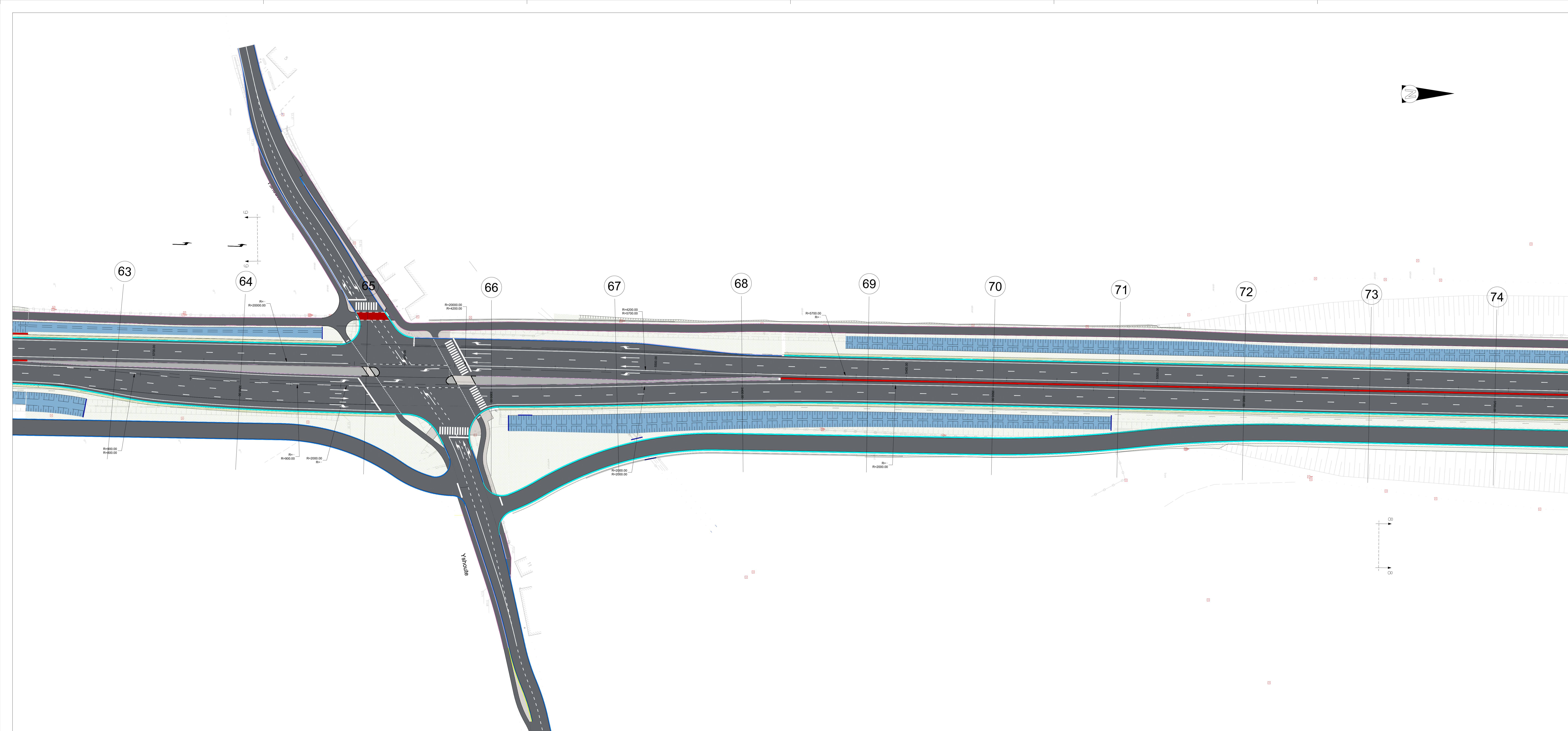
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG06 B ### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIRxxxx	Ind. Aard Datum

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m ²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Teamleider ing. Krisof Mannaert	SWECO vesting Gent Eghendriem 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG07_B#.pdf	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur,
AWV-gemeente-1

Getuigenis van het plan
WEG07_B ###
entiteitscode prefix volgnummer fase index

Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016		
Getuigenis van de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen		
DIRxxxx	Ind.	Aard	Datum

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m ²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelingsgebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Teamleider ing. Krisof Mannaert	SWECO vesting Gent Boulevard 43 B-2000 Gent T +32 9 241 91 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG08_B#.pdf	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

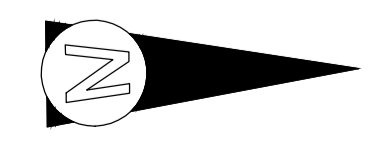
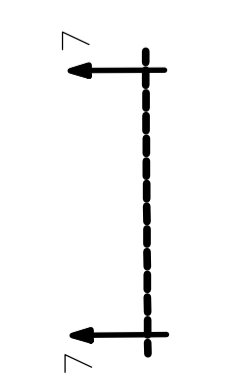
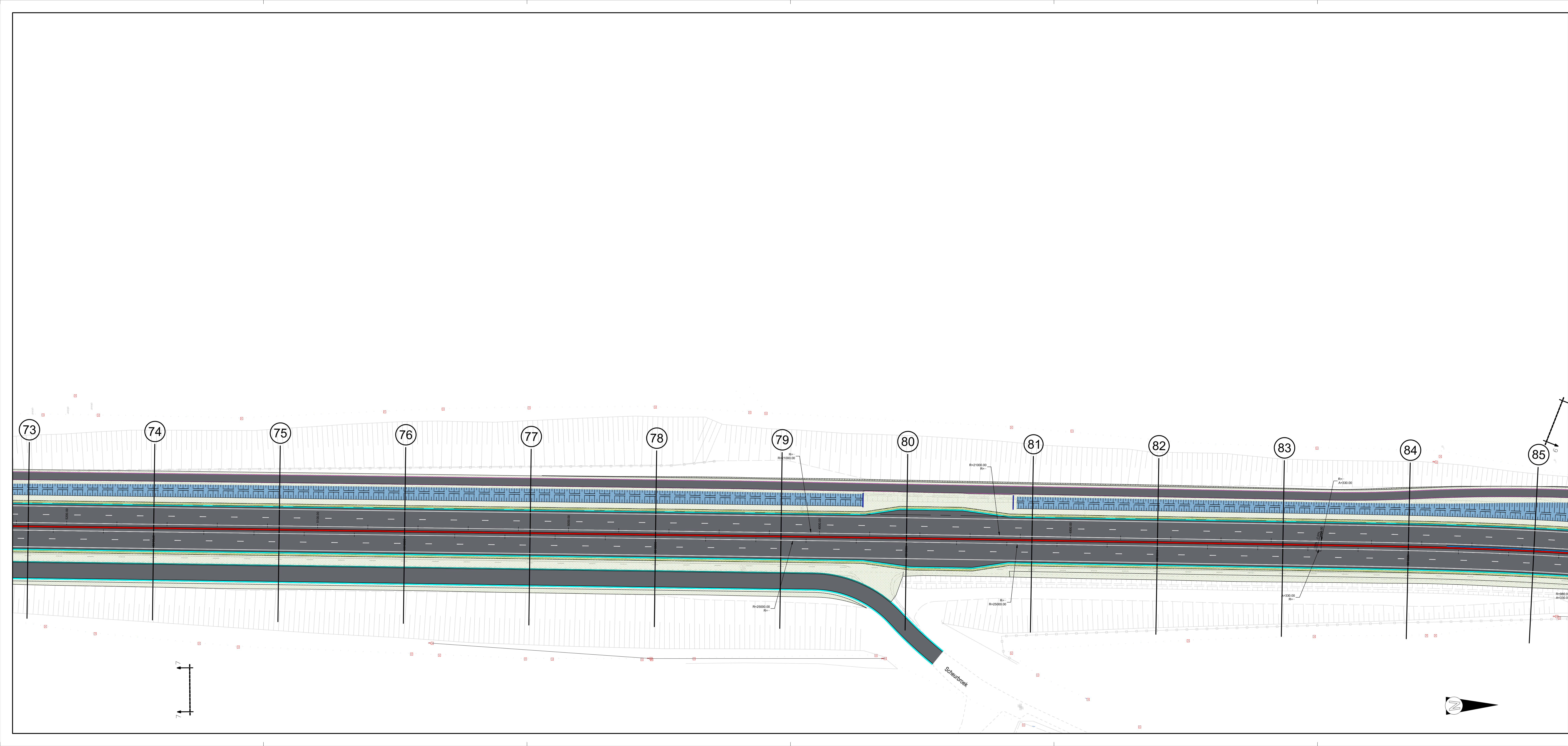
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG08_B ###
Pieter Bernaert	entitelcode prefix volgnummer fase index
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Datum opmaak: 00/00/2016
DIRxxxx	Aangebrachte wijzigingen
	Ind. Aard Datum

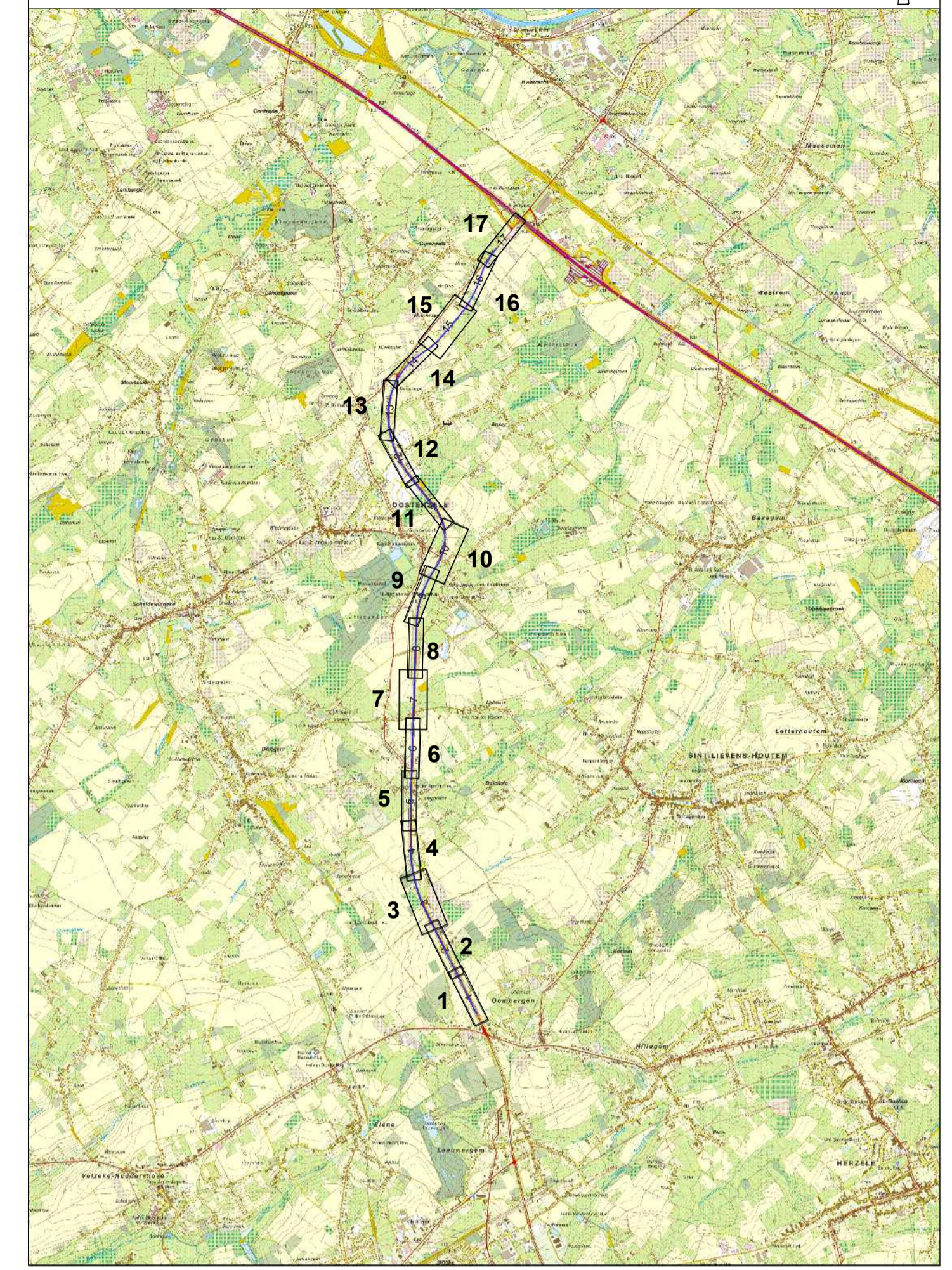
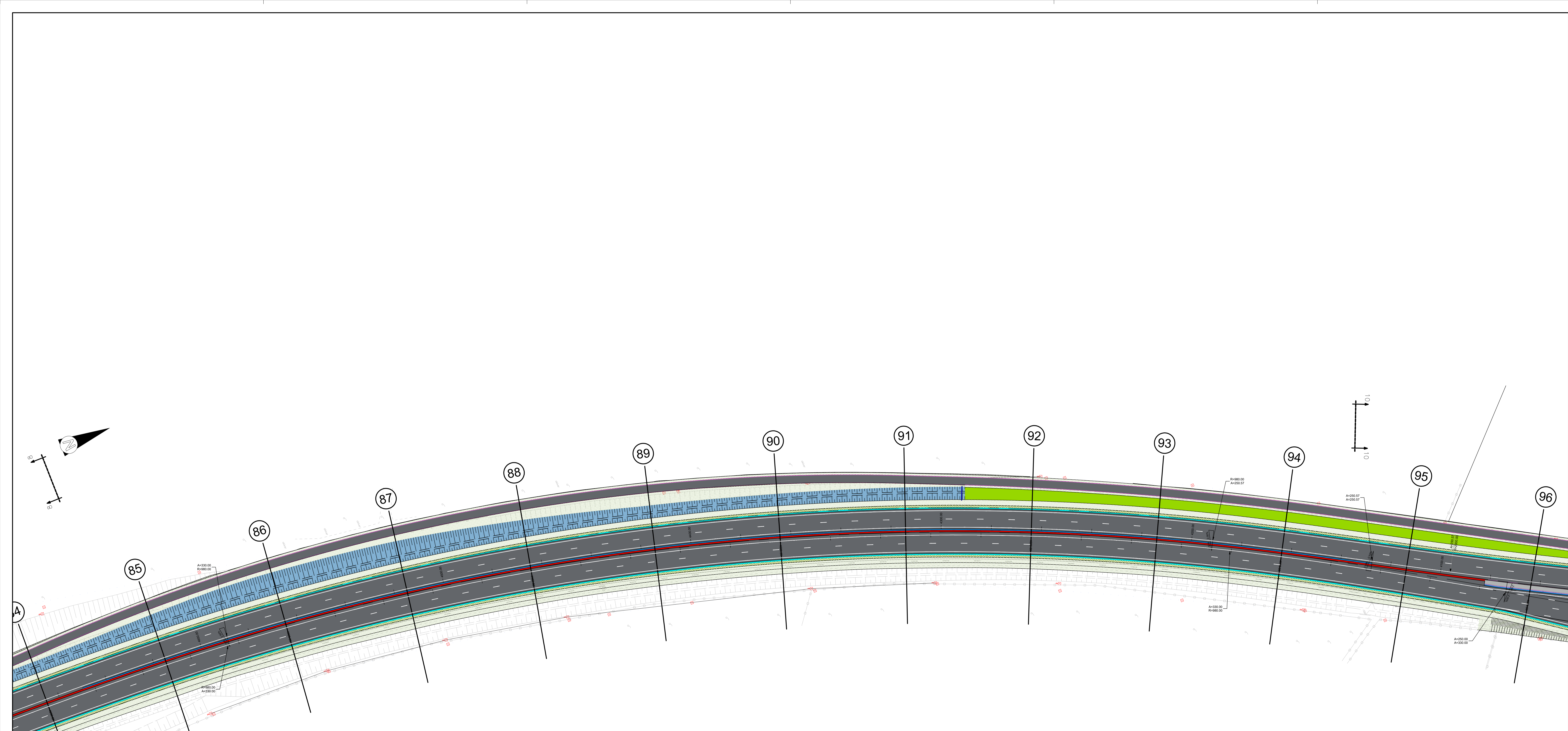
**N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0,87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
---------------------------	-----------------	--





Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wigen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toesnelider ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Blaasveld 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.sweco.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG09_B#.pdf	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

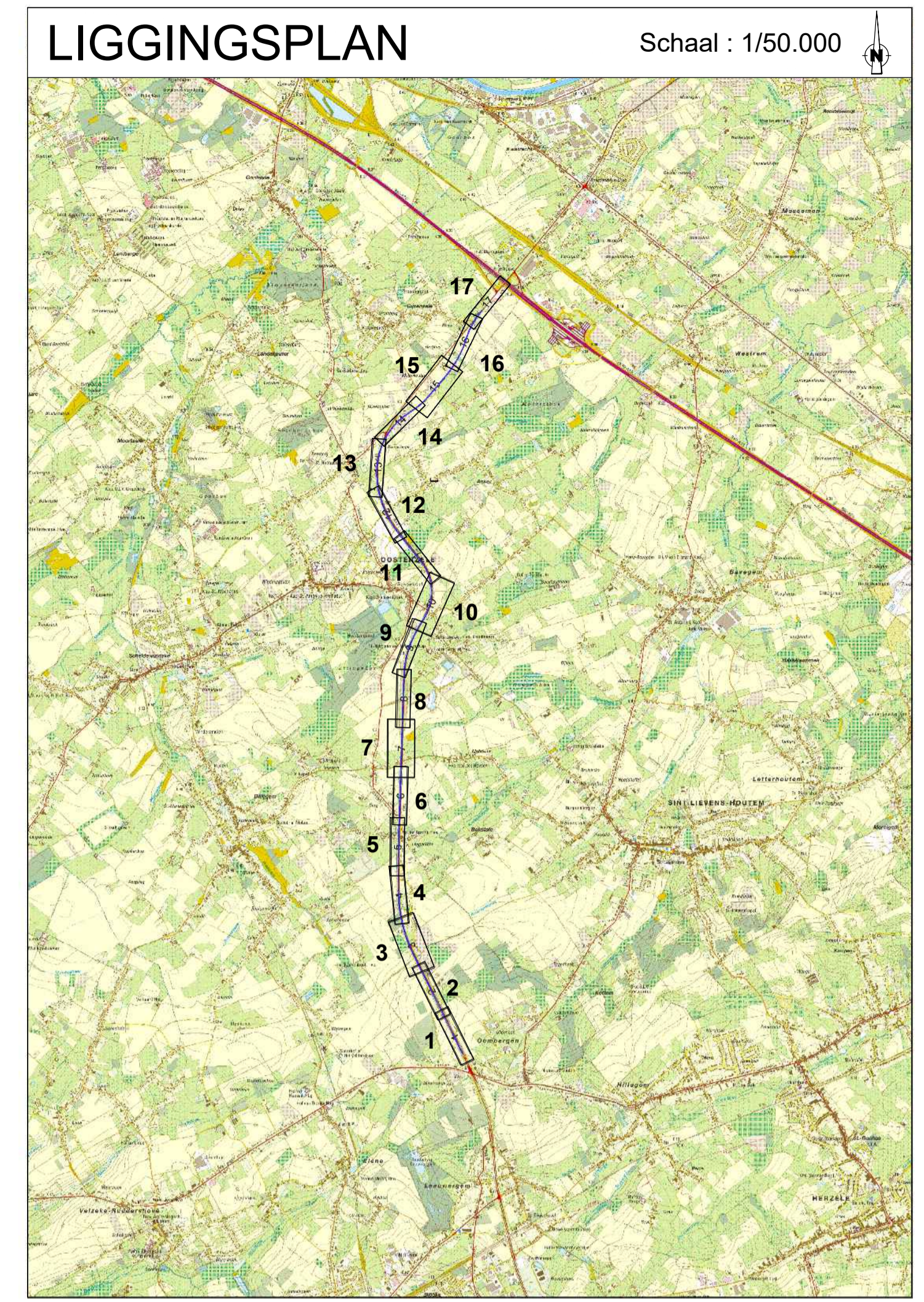
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG09_B ### entiteitscode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIRxxxx	Ind. Aard Datum

N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0,87m ²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
---------------------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wigen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toeslender ing. Krisstof Mannaert	SWECO vesting Gent Erfelijkheid 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG10_B#.pfd		
		Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur,
AWV-gemeente-1

Nummer van het plan
WEG10_B

entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 00/00/2016

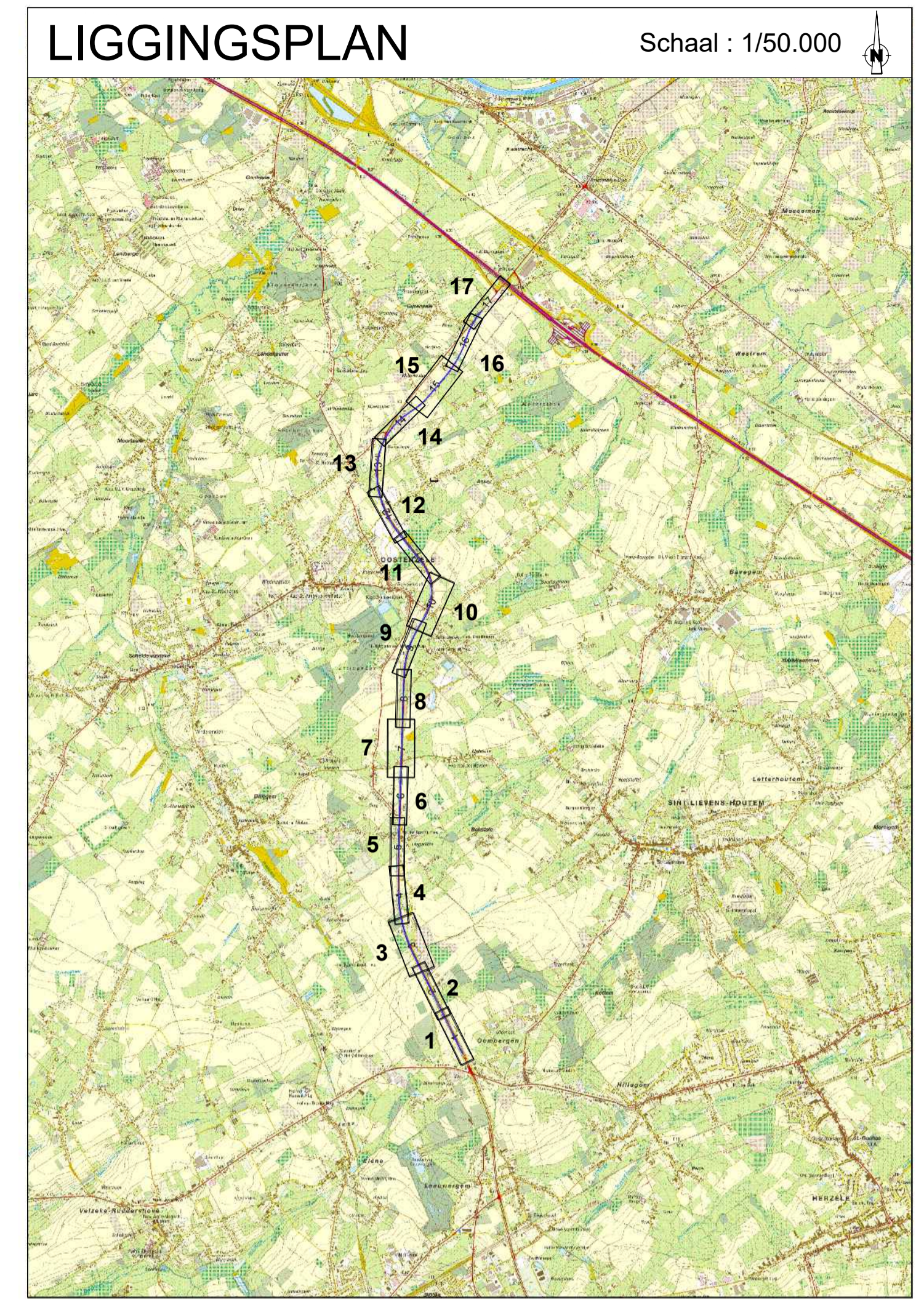
Pieter Bernaert	Aangebrachte wijzigingen		
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Ind.	Aard	Datum
DIRxxxx			

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelingsgebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Teamleider ing. Krisof Mannaert	SWECO vesting Gent Eldredale 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG11_B#.pfd	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur,
AWV-gemeente-1

Nummer van het plan
WEG11_B

entitelcode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 00/00/2016

Pieter Bernaert

Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen,
AWV-gemeente-2

DIRxxxx

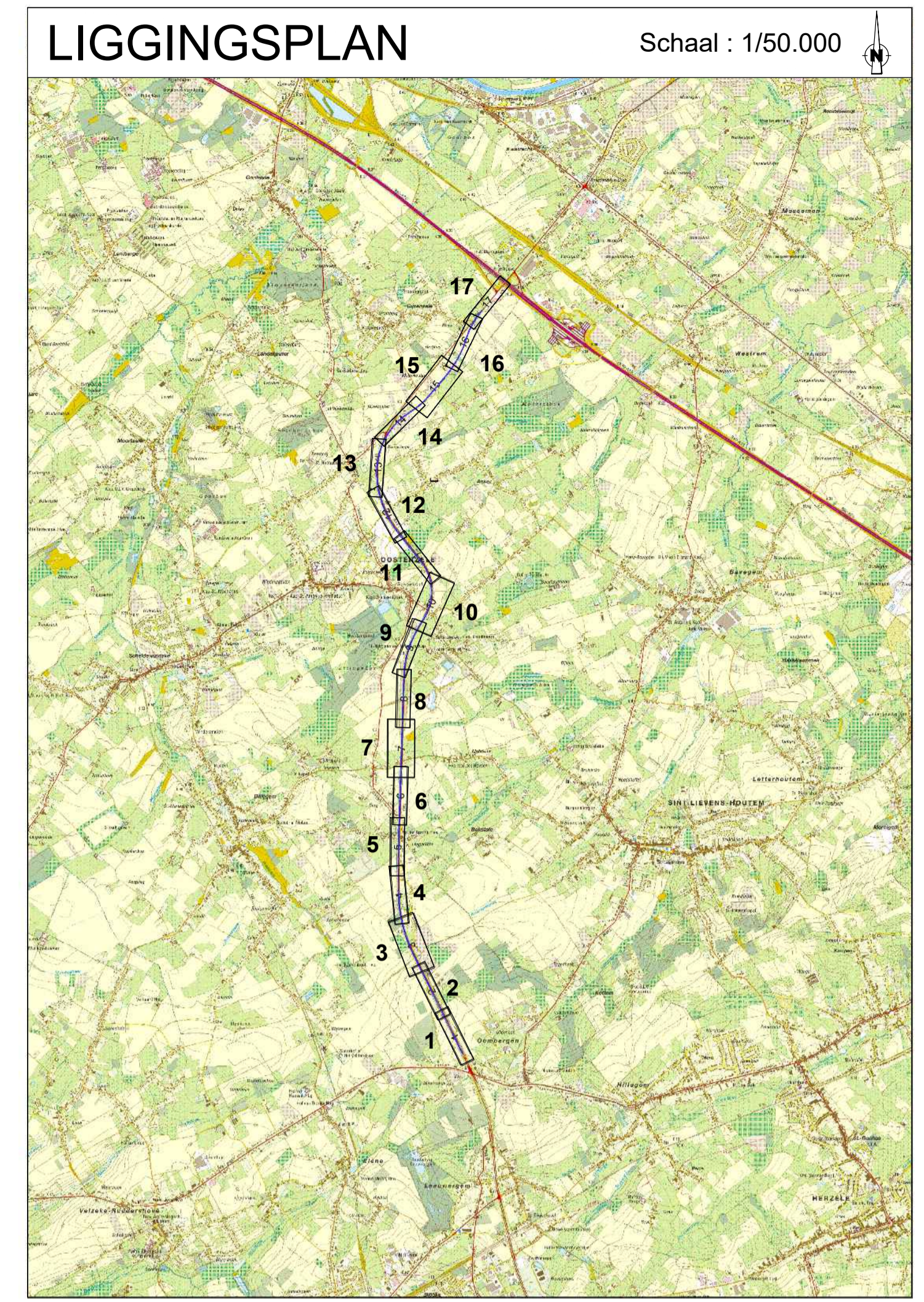
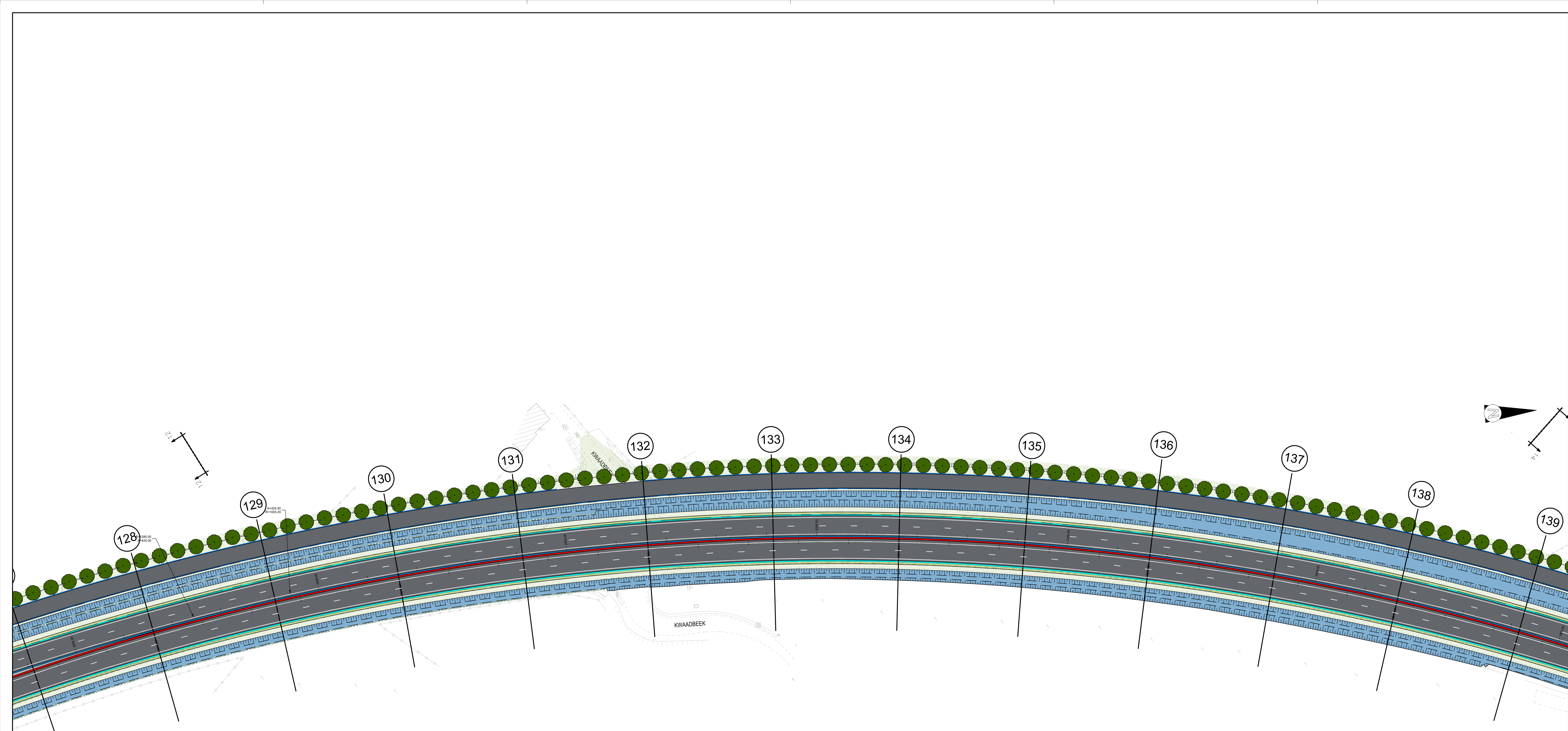
Aangebrachte wijzigingen		
Ind.	Aard	Datum

**N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m ²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelingebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: SWECO vesting Gent 8000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Projectleider ing. Thomas Devois	plotbestand #####WEG13_Bem.pfd		
Teamleider ing. Krisof Mannaert	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Dossiergegevens externer:

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### WEG13 B ##### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016

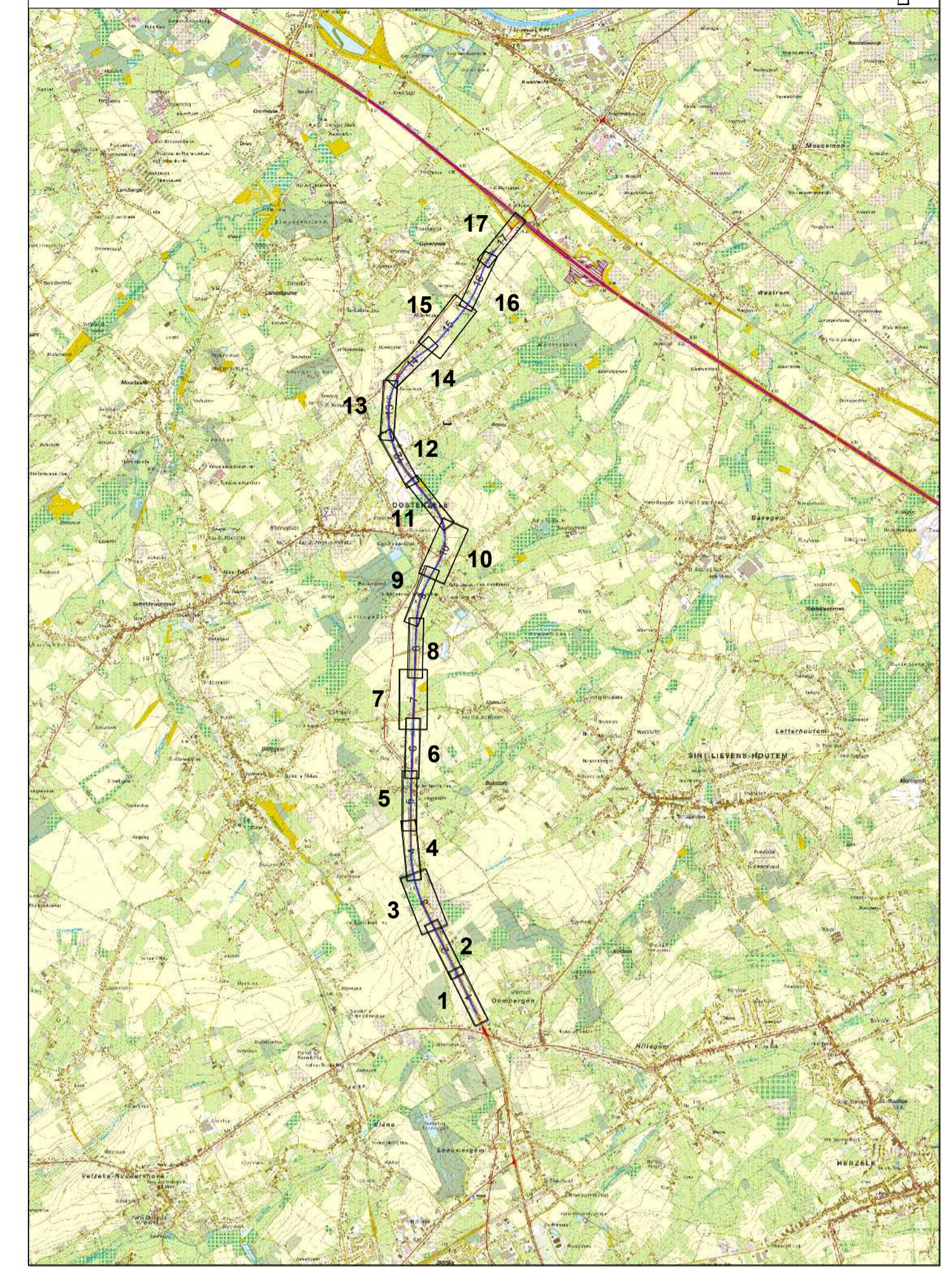
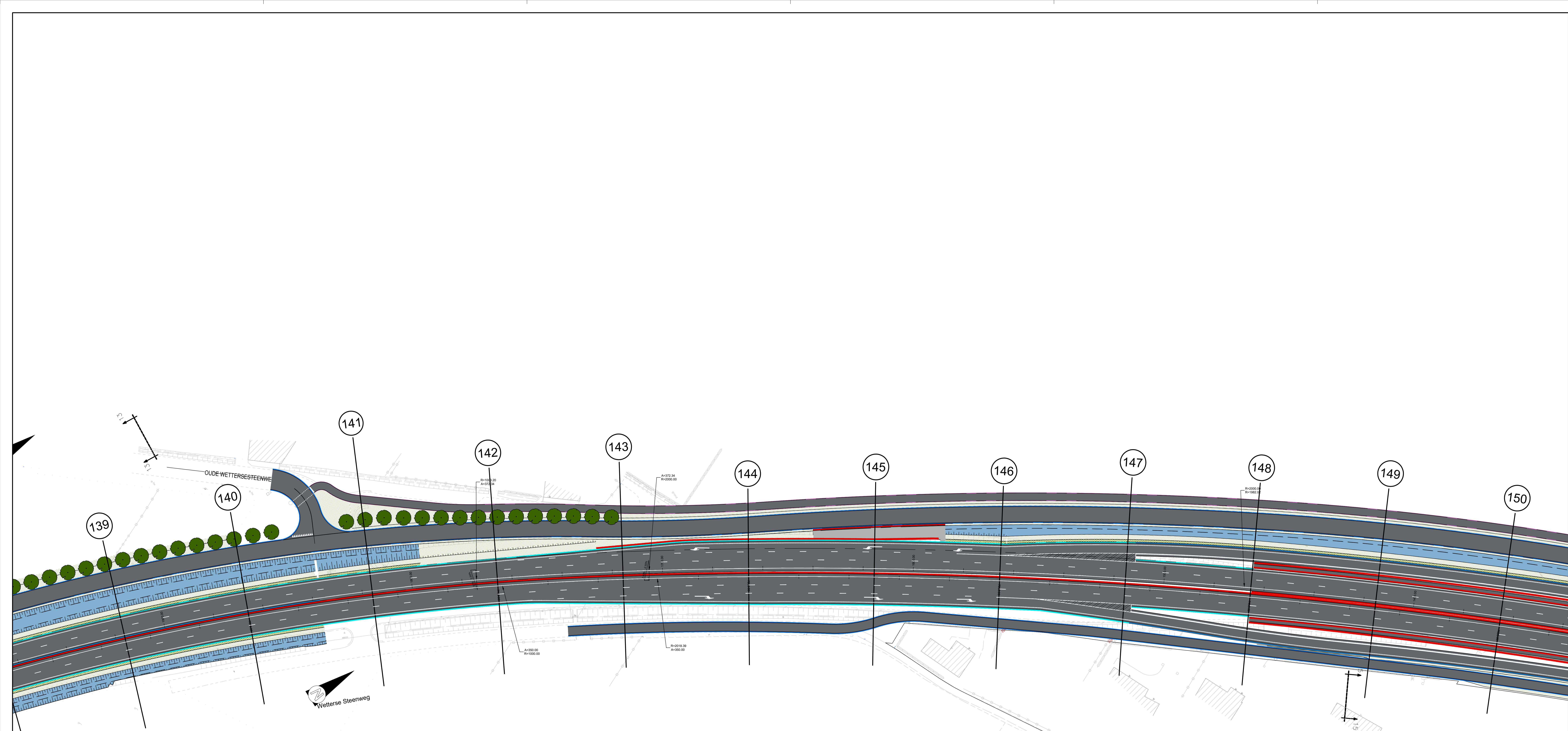
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Ind. Aard Datum
DIRxxxx	

**N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0,87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
---------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: SWECO vesting Gent ing. Thomas Devois Toeslender ing. Krisstof Mannaert	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
	plotbestand #####WEG14_B#.pdf		
	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Dossiergegevens externer:
.....
.....

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur,
AWV-gemeente-1

Nummer van het plan
WEG14 B
entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 00/00/2016

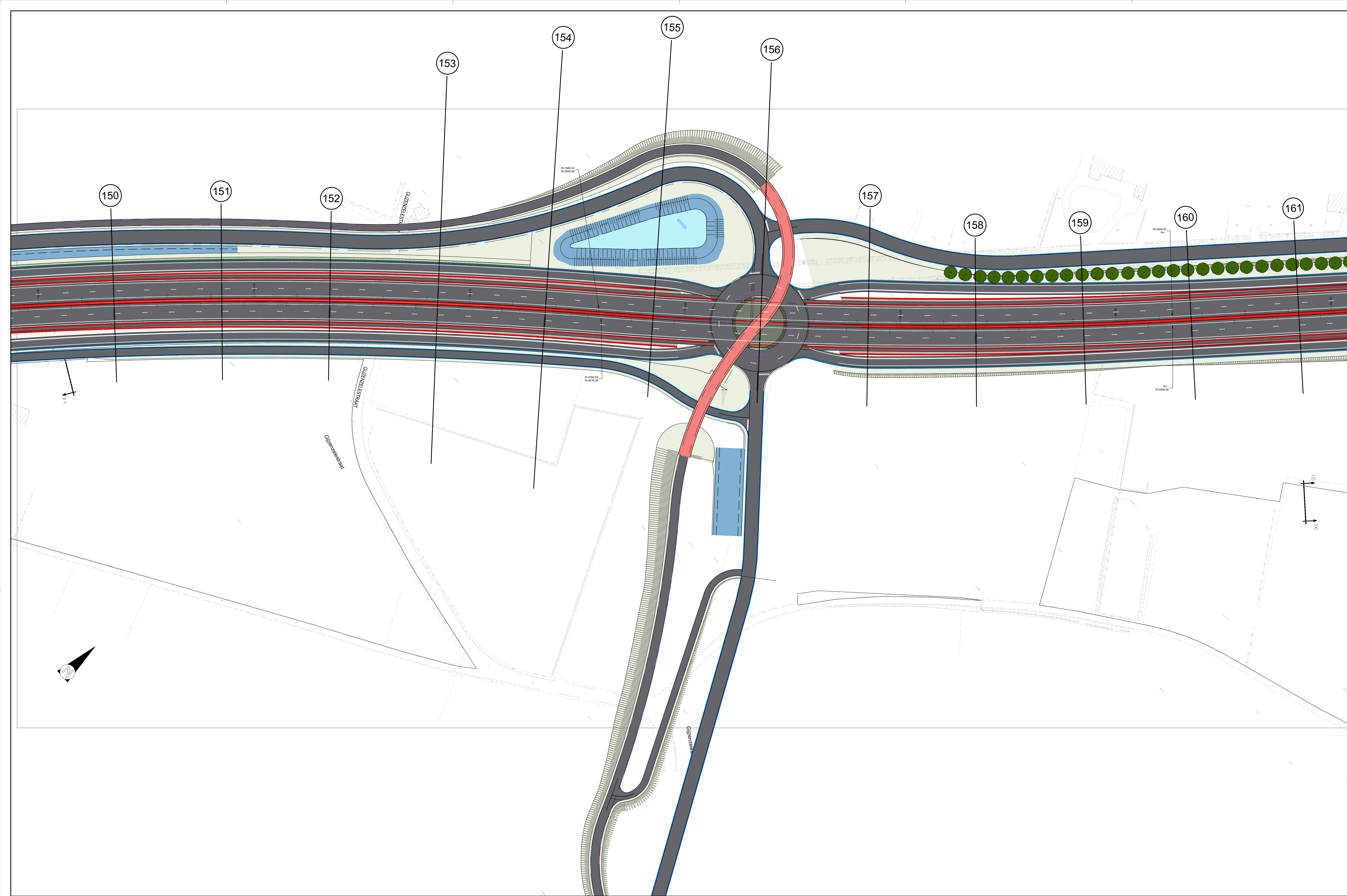
Pieter Bernaert	Aangebrachte wijzigingen		
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Ind.	Aard	Datum
DIRxxxx			

**N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 0.87m²	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0.000 tot 0.000
---------------------------	-----------------	--



LIGGINGSPLAN

Schaal : 1/50.000



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Vingelste Driehoekgebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 279 26 00
e-mail: wegen@oostvlaanderen@mvw.vlaanderen.be

Studiebureau: SWECO wegengedienst ing. Thomas Davos Teamleider ing. Kristof Mannaert	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
	plottbestand #####	plottbestand #####	plottbestand #####
	Cad-bestand 23020036_L_WEG_01.rvt	Cad-bestand 23020036_L_WEG_01.rvt	Cad-bestand 23020036_L_WEG_01.rvt

Dossiergegevens
externen:

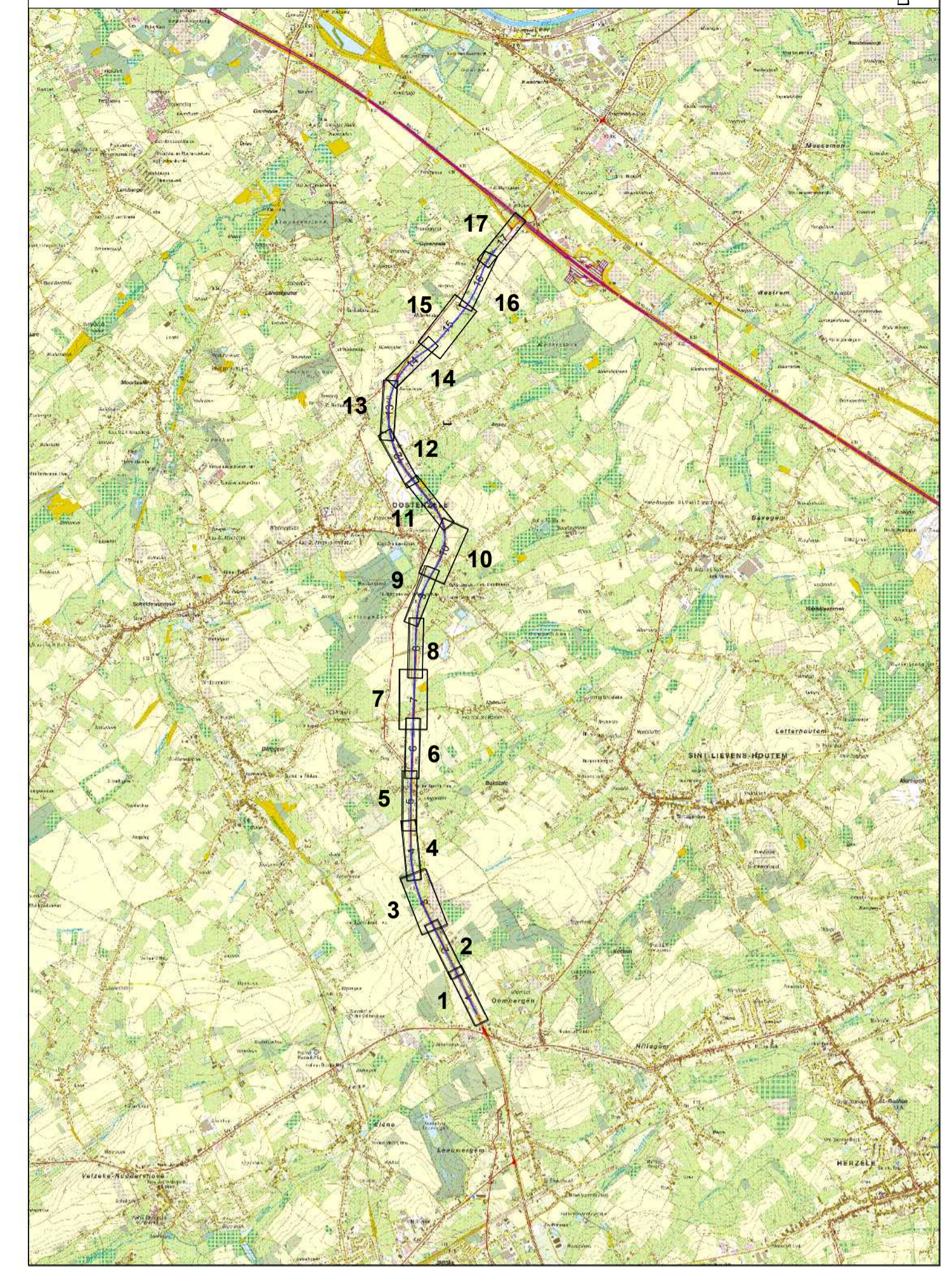
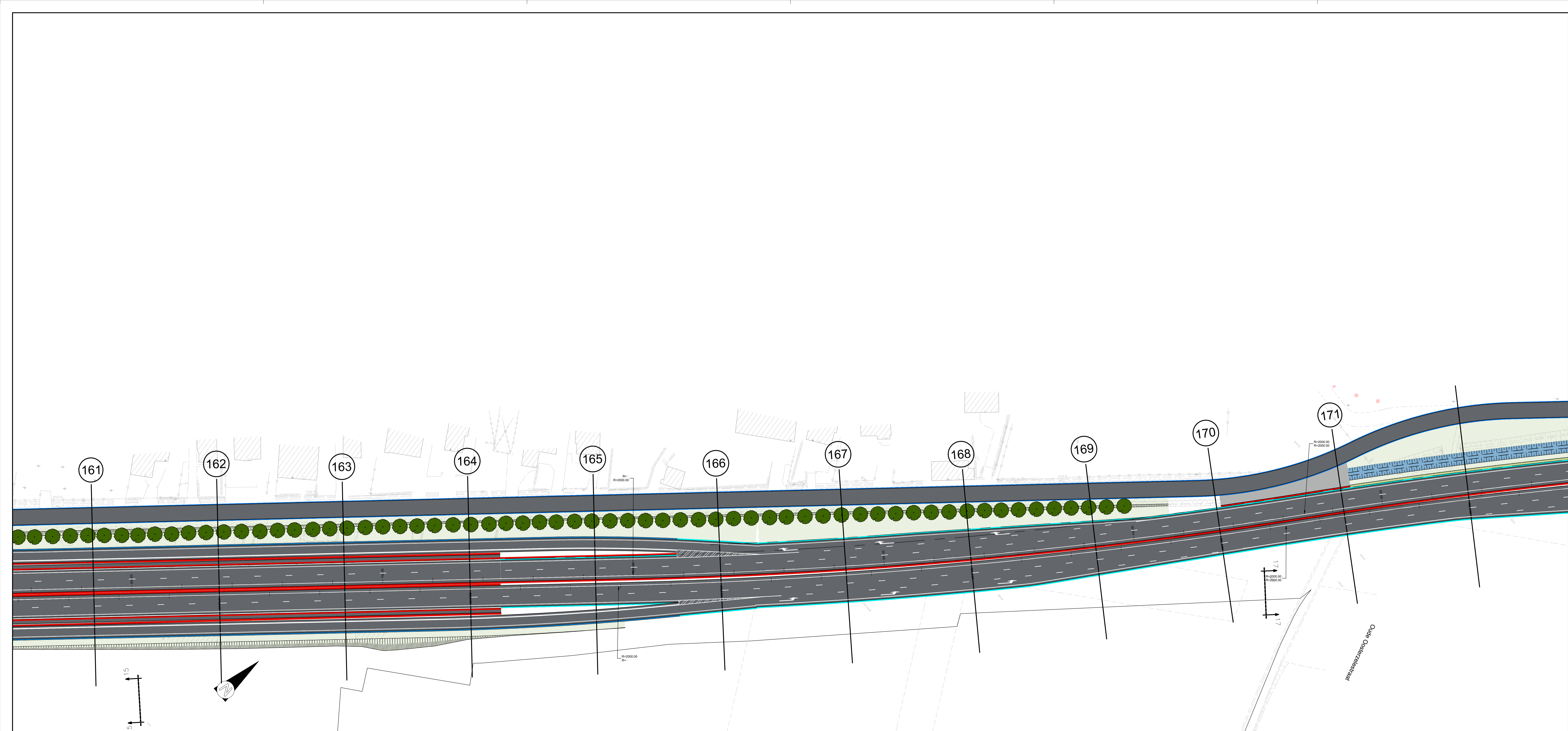
Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	##### # WEG15_B # ##### # WEG15_B # ##### # WEG15_B # ##### # WEG15_B #
Pieter Bernaert	00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. sr. investeringen, AWV-gemeente-2	Ind. Aard Datum
Dirxxxx	

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

Afmetingen plan 1:24m	Schaal 1/500	Kilometerpunten van 0,000 tot 0,000
--------------------------	-----------------	--



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelingsgebouw
Koningin Maria Hendrikkaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: SWECO vestiging Gent ing. Thomas Devois Teamleider ing. Krisstof Mannaert www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
	plotbestand #####WEG16_B###.pdf		
	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip		

Dossiergegevens externer:

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur,
AWV-gemeente-1

Nummer van het plan ##### WEG16 B #####			
entitelcode	prefix	volgnummer	fase index

Datum opmaak: 00/00/2016

Pieter Bernaert

Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen,
AWV-gemeente-2

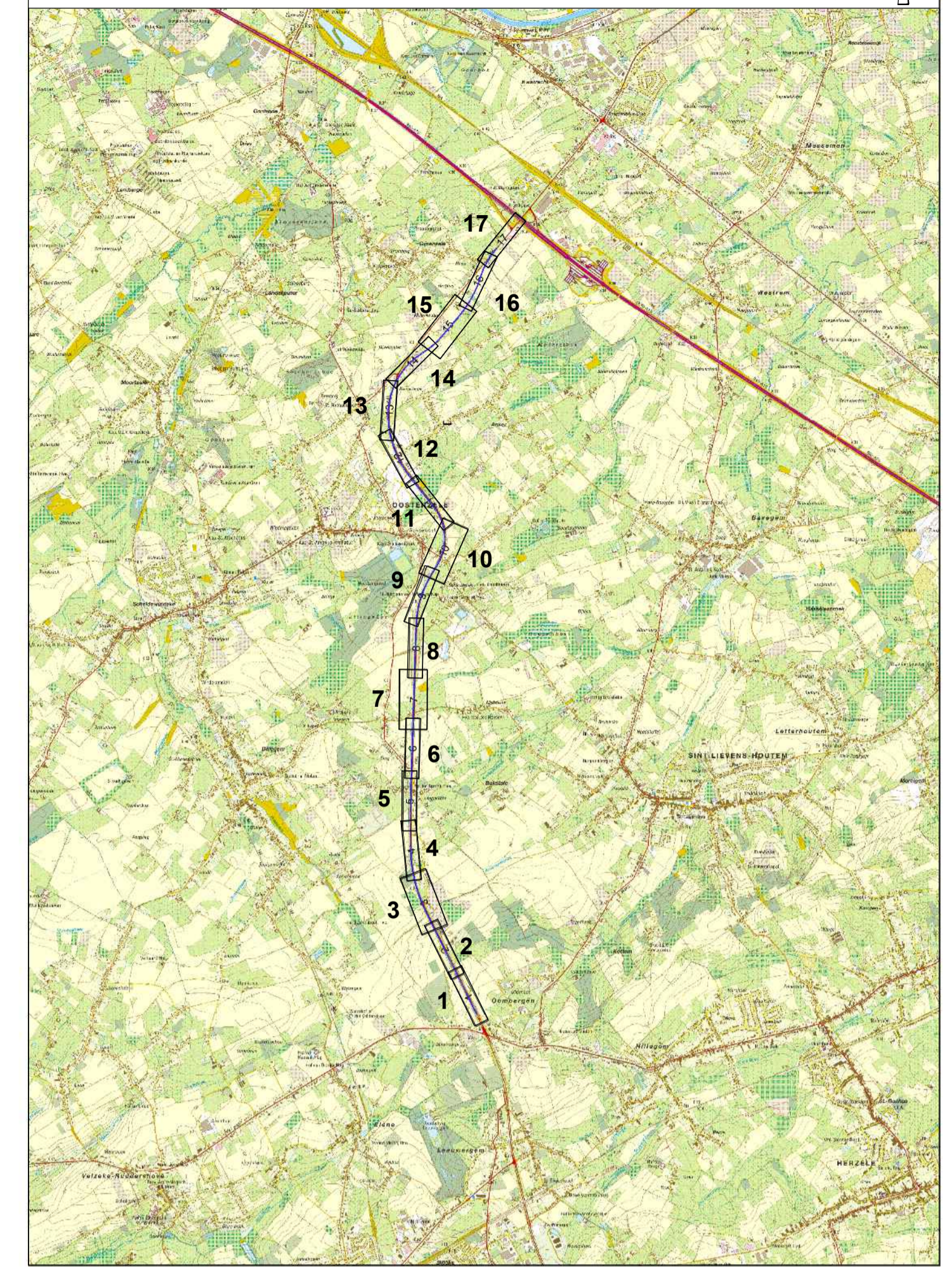
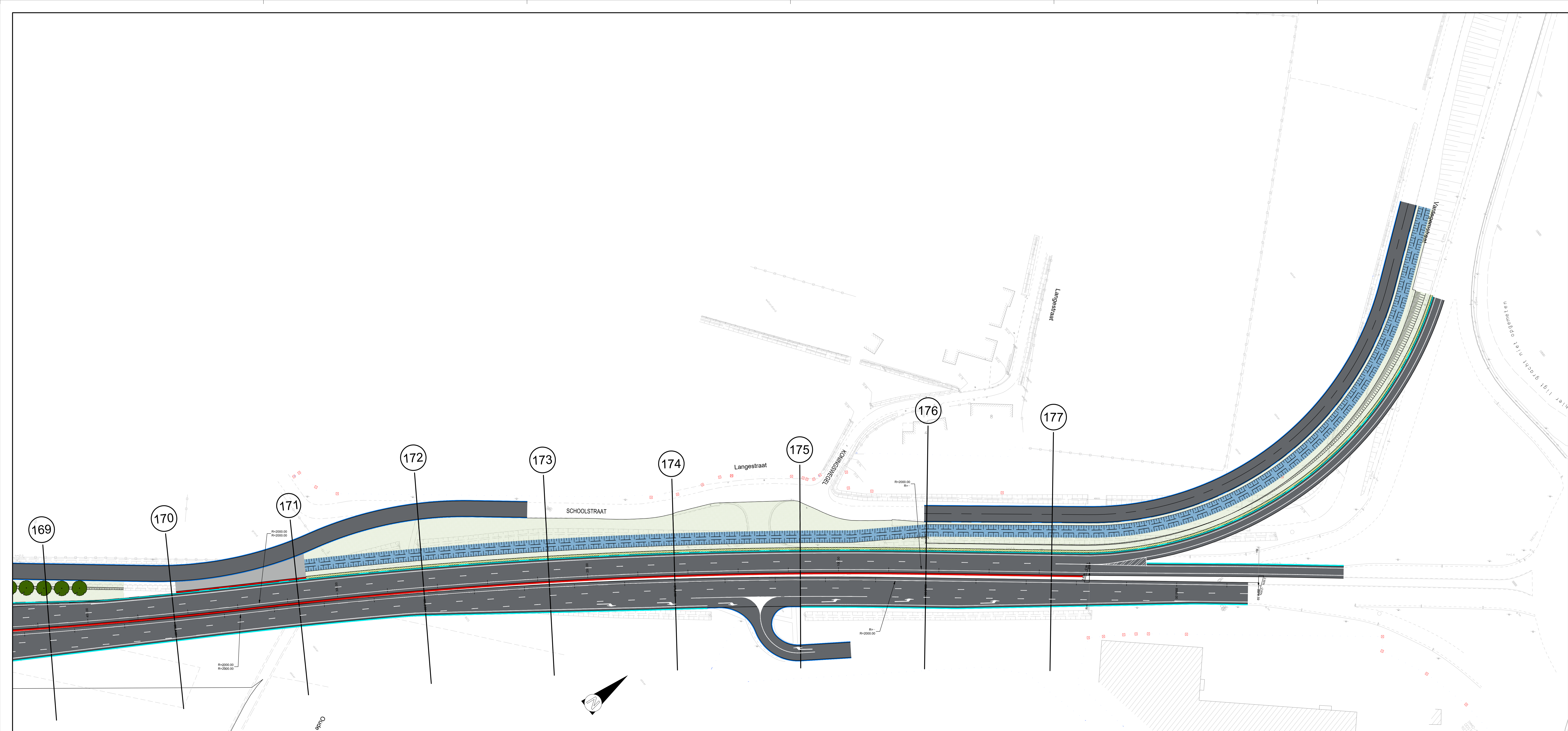
Aangebrachte wijzigingen		
Ind.	Aard	Datum

DIRxxxx

N42
GEMEENTE WETTEREN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81, 9000 Gent
Tel. 09 276 26 00
e-mail: wegen.oostvlaanderen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau: Projectleider ing. Thomas Devois Toesnelider ing. Krisof Mannaert	SWECO vesting Gent Baldernak 43 B-2000 Gent T +32 9 241 18 20 www.swecogroup.be	Projectnummer xxxx	Dossiernummer xxxx	Besteknummer xxxx
Dossiergegevens externen:		plotbestand #####WEG17_B#.pdf	Cad-bestand 23020036_I_WEG_01.zip	

Nagezien door de verantwoordelijke ingenieur, AWV-gemeente-1	Nummer van het plan ##### # WEG17 B ##### entitelcode prefix volgnummer fase index
Pieter Bernaert	Datum opmaak: 00/00/2016
Gezien en goedgekeurd door de dir. ir. investeringen, AWV-gemeente-2	Aangebrachte wijzigingen
DIxxxx	Ind. Aard Datum

**N42
GEMEENTE WETTERËN - OOSTERZELE - ZOTTEGEM**

Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
Wegvak E40-Oombergen

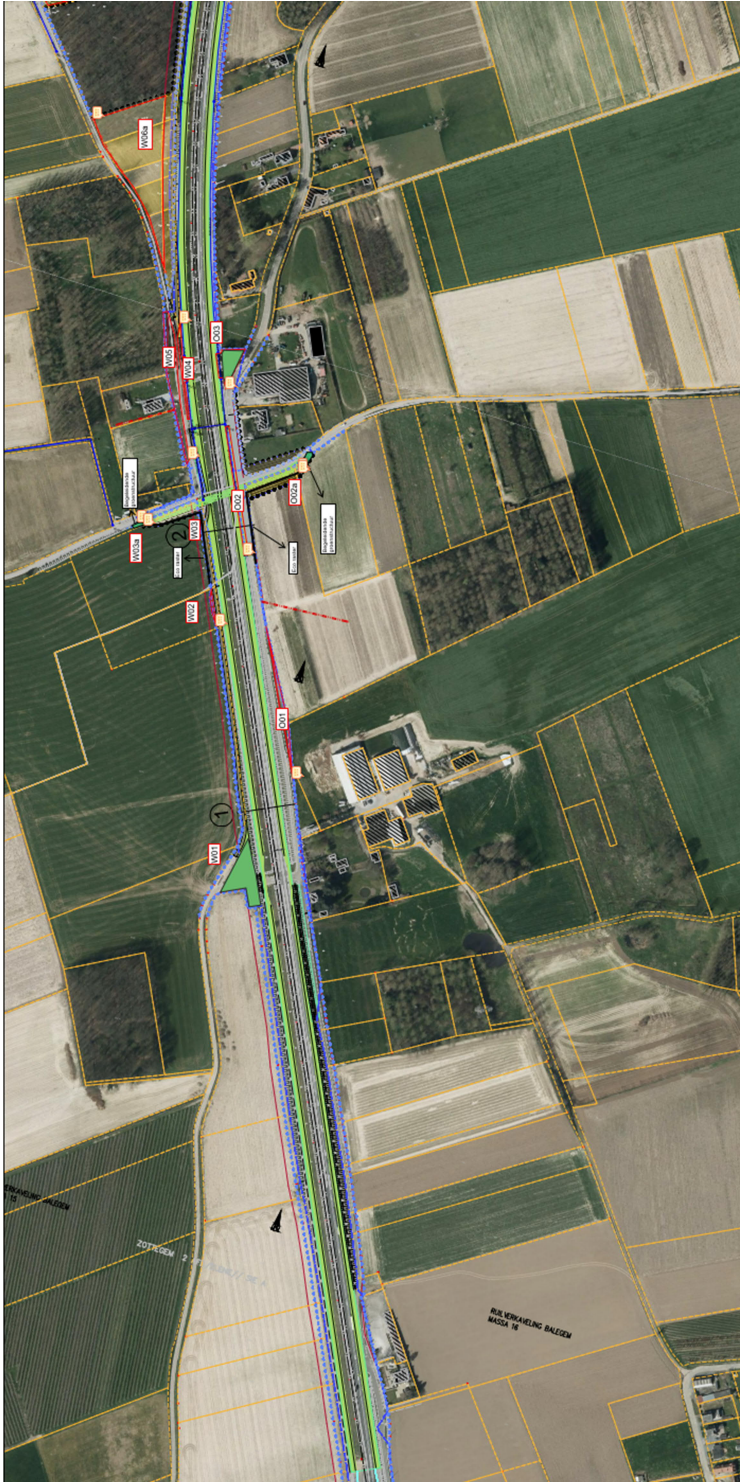
XXXX
XXXX
ONTWERP
XXXX

9.3 Bijlage 3: Invulling restpercelen en boscompensatie

Hieronder wordt op basis van een voorstel in het kader van de opmaak van het ontwerp aangegeven op welke manier de restpercelen langsheen de omgebouwde N42 invulling zullen krijgen. De codes in de tabellen hieronder verwijzen naar de erna volgende figuren.

Restperceel		Opp (m ²)	Voorstel (landschaps)ecologische invulling restpercelen
code	situering		
W01	Ter hoogte van Jonasweg, op te breken doodlopende weg?	1283	Soortenrijk grasland
O01	Zone naast de onverharde weg en tussen de weide	490	Houtkant
W02	Tussen de parallelweg en veld (833A)	62	Soortenrijk grasland
W03	Zone tussen het fietspad en de tunnel EKE	86	Soortenrijk grasland
W03a	Zone aan inrit tunnel Eke	50	Raster + kleine groene aanplant
O02	Zone tussen N42 en parallelweg	500	Soortenrijk grasland
O02a	Zone aan inrit tunnel Eke	100	Raster + kleine groene aanplant
O03	Op te breken zijstraat N42	610	Aanplanten loofbomen
W04	Op te breken zijverbinding N42	288	Soortenrijk grasland
W05	Tussen de parallelweg en woning 124A	1140	Soortenrijk grasland
O04	Kleine zone naast parallelweg	26	Soortenrijk grasland
W06	Cultuurgrasland, soortenarm naast loofbos	10670	Oorspronkelijk gedacht aan boscompensatie – blijft evenwel behouden
W06a	Cultuurgrasland, soortenarm naast loofbos	5376	Zone voor boscompensatie
W06b	Opgehoogd terrein – reeds ontgonnen gebied	10049	Zone voor boscompensatie
W07	Zone tussen de parallelweg en de N42	113	Soortenrijk grasland
O05	Op te breken zone van geraardsbergse steenweg + Groenzone	568	Aanplanten loofbomen
W08	Naast de bestaande parallelweg	465	houtkant bloemrijk sleendoorn... meidoorn...
W09	Naast de bestaande parallelweg Berg	750	houtkant bloemrijk sleendoorn... meidoorn...
W09a	Naast de bestaande parallelweg Berg	200	Nieuwe bomenrij
W10	zone tussen Parallelweg Geraardsbergse steenweg en N42	4850	1 grote boom + graslandbeheer + nieuwe gracht + bomenrij
O06	zone tussen parallelweg en gracht N42	1861	Soortenrijk grasland
O07	Ter hoogte van het kruispunt N42 X Yshoute	340	Soortenrijk grasland + wadi
O08	Ter hoogte van het kruispunt N42 X Yshoute	1000	Soortenrijk grasland + wadi
O09	Zone tussen weiland, bos en parallelweg	1845	langs ventweg houtkant + inkleden faunapassage
W11	Gelegen tussen parallelweg en cultuurakker	2172	aanleg in functie van Faunapassage
O10	Talud tussen OBBC en parallelweg	4780	Zoveel mogelijke behouden
W12	Talud tussen Parallelweg en	9200	Zoveel mogelijke behouden
O11	Talud naast scheurbroek, richting E40	3725	Zoveel mogelijke behouden
W12a	Reservatiestrook N42	200	Nieuwe houtkant
O12	Zone tussen N42 en nieuwe parallelweg die aansluit op de Heistraat	210	versterken houtkant
O13	Zone naast O12	260	Valt buiten GRUPzone, soortenrijk grasland
W13	Op te breken Roosbloemstraat binnen GRUPzone	680	te ontharden weg, soortenrijk grasland

W14	Zone ter hoogte van de tunnel roosbloemstraat	1043	113m ² binnen GRUPzone, mogelijke inrichting wadi/poel
W15	zone tussen fietspaden	30	soortenrijk grasland
W16	Zone tussen fietspad en buffergrachten N42	300	Soortenrijk grasland + solitaire boom
O14	Zone tussen fietspad en buffergrachten N42	500	houtkant doortrekken
O15	Zone tussen fietspad en tunnel roosbloemstraat	862	mogelijke inrichting wadi/poel
O16	Zone tussen fietspad en bestaande bos, ter hoogte van faunapassage	5000	Bestaande begroeiing behouden, waar rooi noodzakelijk was, terug aanplanten met houtkant.
W17	Zone tussen fietspad en bestaande bos, ter hoogte van faunapassage	3920	Bestaande begroeiing behouden, waar rooi noodzakelijk was, terug aanplanten met houtkant.
O17	Zone tussen Vanaf obstakel vrije zone tot gruplijn	590	soortenrijk grasland
O18	Te verwerven zone ter hoogte van het kruispunt N42 x Reigerstraat	1645	Zone voor boscompensatie
W18	Zone tussen fietspad en N42	600	Nieuwe bomenrij
W19	Zone Naast kruispunt N42 x Korte ambachtstraat	114	soortenrijk grasland
W20	zone tussen parallelweg en gracht N42	2020	soortenrijk grasland
W21	Zone tussen parallelweg en weilanden	475	soortenrijk grasland + aanplant nieuwe bomenrij
W22	Zone tussen parallelweg en buffergracht N42	1539	soortenrijk grasland
W23	Zone tussen Parallelweg en omliggende weilanden	805	soortenrijk grasland + aanplant nieuwe bomenrij en houtkant
W24	Zone T-punt parallelweg en oude Wettersesteenweg	3287	soortenrijk grasland
O18	Zone opbraak huidige oprit N42	200	Soortenrijk grasland
O19	zone tussen karrespoor en Parallelweg	75	Soortenrijk grasland + solitaire boom
W25	Zone tussen fietspad en woningen	663	Soortenrijk grasland
W26	Zone tussen Fietspad en parallelweg	1320	Soortenrijk grasland
W27	Zone talud naast fietspad	6725	Gelijkvloers hooiland + solitaire struiken meidoorn, sleedoorn
W28	Zone tussen talud fietspad en parallelweg	745	Begroeide verticale keerwand fietsbrug + Soortenrijk grasland
W29	Zone tussen parallelwegen	4085	Soortenrijk grasland
O20	Restpercelen voor de talud fietsbrug	10620	Soortenrijk grasland
O20a	Restperceel	3470	Zone voor boscompensatie
O21	Zone tussen parallelweg en rotonde	7315	soortenrijk grasland, extensief beheer + kleine heesters
O22	Zone rond nieuwe carpoolparking	8071	Soortenrijk grasland De carpoolparking zal ingericht worden als een landschappelijk park waar clusters van bomen en heesters verspreid staan in een ecologisch te beheren grasland of ruigte. Naast de parkeerplaatsen is er nog ruimte voor een aantal bomen en een poel/wadi waar het regenwater van de parking kan infiltreren.
W30	zone tussen parallelwegen	5195	Soortenrijk grasland + bomenrij
O23a	Zone afbraak woningen	12100	Zone voor boscompensatie
O23b	Zone naast parrallelweg en N42	3276	Soortenrijk grasland
O24	Zone naast karrespoor	1892	Faunapassage in deze zone
W31	Zone naast parallelweg	1830	Faunapassage in deze zone
w32	Verharding Langestraat/afrit	3160	Soortenrijk grasland
W33	Zone tussen Langestraat en Koningshof	2130	houtkant doortrekken + wadi
W34	Zone tussen afrit en rotonde	2816	houtkant doortrekken



Figuur 9-1: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 1



Figuur 9-2: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 2



Figuur 9-3: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 3



Figuur 9-4: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 4



Figuur 9-5: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 5



Figuur 9-6: Situering restpercelen en boscompensatiepercelen – deel 6