

ADVIES
VAN 26 AUGUSTUS 2015
OVER HET VOORONTWERP RUP
OOSTELIJKE TANGENT SINT-NIKLAAS

INHOUD

I.	SITUERING	2
II.	UITGEBREID PLANPROCES	3
III.	ALGEMENE BEOORDELING	4
IV.	VERDUIDELIJK EN MOTIVEER DE KEUZE VOOR HET VOORKEURSALTERNATIEF.....	4
V.	BEWAAK HET EVENWICHT TUSSEN RECHTSZEKERHEID EN FLEXIBILITEIT.....	5
VI.	BEPERK DE OVERDRUK 'ZONE VOOR LANDSCHAPPELIJKE EN FUNCTIONELE INPASSING'	5
VII.	VERDUIDELIJK DE TOELICHTINGSNOTA.....	6
VIII.	MILIEU	7

I. SITUERING

1. SARO ontving op 1 juli 2015 een adviesvraag van Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw over het voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas'.¹ De adviestermijn bedraagt 60 dagen. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de SARO op 26 augustus 2015 komt de raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn.
2. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet voor de ontsluiting van Sint-Niklaas in een kamstructuur die delen van de N41 en de N16 (tussen de E17 en de N70) selecteert als primaire weg categorie II. Bij de herziening van het RSV (in 2010) werd de oostelijke tangent eveneens als primaire weg categorie II aangeduid en werd de functie van de N16 aangepast naar secundaire weg categorie III.
3. Het voorliggend RUP maakt de 2,5km lange verbinding mogelijk tussen de N70 in Sint-Niklaas en de E17. Het noordelijke deel van het plangebied situeert zich in de industriegebieden (Europark) rond de verkeerswisselaar R42/N70. Deze verkeerswisselaar wordt heringericht. Het tracé van de oostelijke tangent kruist verder drie woonlinten: ter hoogte van de Damstraat, Galgstraat en Eigenlostraat. Tussen deze woonlinten bevindt zich een hoofdzakelijk agrarisch open landschap met kleinere landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten en kleine boomgroepen. Het traject tussen de N70 en Eigenlo wordt voorzien van een fietsinfrastructuur. Ter hoogte van Eigenlo wordt een tunnel aangelegd en loopt het tracé verder langs de westelijke zijde van de spoorlijn. In het zuiden sluit het plangebied aan bij het industriegebied rond de E17. Langs de E17, tussen de N16 en de oostelijke tangent wordt de aanleg van parallelwegen voorzien, alsook een verbinding met de E17. Ter hoogte van de kruising van de E17 met de spoorlijn voorziet het plan een nieuwe verkeerswisselaar. Tevens biedt het plan de mogelijkheid de Schoenstraat te verbreden om de ontsluiting langs de Doornstraat te garanderen.
4. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas werd een visie uitgewerkt op de ontsluiting van het stedelijk gebied.² Daarbij werd uitgegaan van een dubbele kamstructuur die onder meer voorziet in de verbinding tussen de N70 en de E17 langs beide zijden van de stad en op die manier een 'ring' (R42) realiseert. De N41 ten westen van de stad werd - in uitvoering van deze visie - reeds gerealiseerd. Het afbakeningsplan van het regionaalstedelijk gebied reserveerde ruimte voor de oostelijke tangent. De uitwerking van het infrastructuurontwerp en de milieueffectenbeoordeling gaven evenwel aanleiding tot aanpassingen aan de bestaande reservatie. Het voorliggend RUP voorziet daarom in een aangepaste reservatiestrook voor de oostelijke tangent. De reservatiestrook zoals opgenomen in het afbakeningsplan van het regionaalstedelijk gebied wordt met dit RUP opgeheven.

¹ Het voorontwerp RUP kan geraadpleegd worden via www.grup.ruimtelijkeordening.be.

² Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, 19 januari 2007.

5. Het plan-MER is tot stand gekomen onder toepassing van het 'integratiespoor' en werd goedgekeurd op 24 september 2013. Het RUP wordt gevat door het reparatiedecreet integratiespoor plan-MER.³

Het RUP vereist geen passende beoordeling, ruimtelijk veiligheidsrapport en erfgoedtoets. Er is geen onteigeningsplan opgenomen in het RUP. De noodzakelijke onteigeningen zullen worden opgenomen in een afzonderlijk onteigeningsplan dat zal worden opgemaakt na de vaststelling van het RUP. Het Agentschap Wegen en Verkeer treedt op als onteigenende instantie.

II. UITGEBREID PLANPROCES

6. In 2001 werd in uitvoering van het RSV gestart met het planningsproces voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas. In 2007 werd in het definitief goedgekeurde RUP een strook voorzien voor de oostelijke tangent. De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen voerde in het kader van het planproces het onderzoek naar alternatieven en varianten. Het RUP legde onder meer de principes vast m.b.t. de ontsluitingsinfrastructuur, alsook de principes m.b.t. de ontwikkeling van de regionale bedrijvigheid. De aanleg van de oostelijke tangent heeft o.a. een belangrijke ontsluitingsfunctie in het kader van de uitbreiding van het bedrijventerrein Europark Zuid.

In 2005 werd de startvergadering voor de oostelijke tangent georganiseerd. Het agentschap Wegen en Verkeer initieerde de studieopdracht. Een louter verkeerstechnische benadering bleek echter onvoldoende. Daarom werd een aanvullende studieopdracht uitgevoerd om de studie ook ruimtelijk en stedenbouwkundig te onderbouwen. Dit procesverloop heeft consequenties m.b.t. het alternatievenonderzoek en *'werden niet alle oplossingsvarianten op een gelijkwaardige ruimtelijke manier afgewogen.'*⁴

In 2007 sloot de Vlaamse Regering met Sint-Niklaas een stadscontract af. Het specifieke gedeelte bevat een omschrijving van het project 'voltooiing stadsring Sint-Niklaas' en een aantal concrete engagementen voor de realisatie van de ringweg.⁵ Tevens werd er een specifieke begeleidingsgroep opgericht voor de opvolging van het project binnen de Vlaamse overheid.

In augustus 2007 werd een startnota opgemaakt.⁶ De startnota gaat onder meer in op de probleemstelling, maakt een analyse van de plannings- en beleidscontext en bevat een principiële oplossingsgerichte keuze.

De selectie van de oostelijke tangent als weg van categorie II werd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen ontwikkeld en vervolgens doorgevoerd bij de herziening van het RSV in 2010. Deze herziening heeft een functievoerschuiving van de ontsluitingswegen van Sint-Niklaas tot gevolg: *'Hierdoor wordt de selectie van de N16 tussen de E17 en de N70 bijgesteld naar secundaire weg van categorie III aangezien een deel van de functie van deze weg overgenomen wordt door de oostelijke en westelijke tangent.'*⁷

Parallel aan het plan-MER en het RUP wordt de projectnota opgemaakt. De projectnota vormt de basis voor het detailontwerp.

³ Het reparatiedecreet bepaalt dat het openbaar onderzoek betrekking heeft op het ontwerp RUP en op de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER. De inspraakmogelijkheden m.b.t. het plan-MER zijn beperkt tot de inhoudsafbakening zoals bedoeld in art. 4.2.8 van het DABM.

⁴ Plan-MER, pag. 73

⁵ Stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Sint-Niklaas 2007-2012, pag. 7. e.v.

⁶ De startnota werd na goedkeuring nog aangepast. Ze werd conform verklaard op 21 januari 2008.

⁷ Toelichtingsnota, pag. 9.

III. ALGEMENE BEOORDELING

7. Met voorliggend RUP wordt invulling gegeven aan de visie op de ontsluiting van de stad Sint-Niklaas zoals ontwikkeld bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied. Daarbij wordt uitgegaan van de aanleg van de oostelijke tangent in functie van een betere ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied van Sint-Niklaas. De raad erkent het lange planproces dat aan het RUP is voorafgegaan.

De raad adviseert voorliggend RUP 'oostelijke tangent Sint-Niklaas' voorwaardelijk gunstig mits voldaan wordt aan de hierna opgesomde voorwaarden. De raad dringt aan op:

- het verduidelijken en onderbouwen van de keuze voor het voorkeursalternatief (deel IV),
- het bewaken van het evenwicht tussen flexibiliteit en rechtszekerheid (deel V),
- een grondige ruimtelijke beperking van de overdruk 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing' en een grondige herziening van de voorschriften voor de zone voor landschappelijke en functionele inpassing (deel VI),
- en een verdere verduidelijking van de toelichtingsnota (deel VII).

Tot slot formuleert de raad enkele bemerkingen inzake milieu: mobiliteit, water, lucht, geluid en bodem (deel VIII).

IV. VERDUIDELIJK EN MOTIVEER DE KEUZE VOOR HET VORKEURSALTERNATIEF

8. De raad dringt allereerst aan op een verdere verduidelijking inzake de onderzochte alternatieven. De raad vraagt de keuze voor het voorkeursalternatief te verduidelijken en te motiveren.

Zo leest de raad in de richtlijnennota dat naar aanleiding van de startnota voor de deelaspecten van de oostelijke tangent verschillende alternatieven werden bestudeerd. Deze nota stelt verder: *'De vermelde alternatieven kunnen echter niet als redelijke alternatieven in de zin van de plan-m.e.r.-regelgeving weerhouden worden aangezien deze vanuit verkeerskundig, financieel of milieuoogpunt onhaalbaar bleken.'*⁸ De nota besluit dat er bijgevolg geen uitvoeringsvarianten worden meegenomen in het plan-MER, tenzij hiertoe de noodzaak blijkt uit de effectbespreking in het plan-MER.

De toelichtingsnota stelt aldus dat de verschillende varianten in het kader van de startnota besproken werden en dat *'de bekomen consensus vervolgens werd bestudeerd in het plan-MER.'*⁹

De richtlijnennota voor het plan-MER stelt tevens: *'de voor- en nadelen van elk van deze alternatieven kunnen op analoge wijze in de plan-MER worden gerapporteerd.'*¹⁰ De raad stelt vast dat deze rapportage niet werd doorgevoerd.

De raad merkt tevens op dat het onderzoek naar alternatieven en varianten in het kader van de startnota bezwaarlijk als een volwaardige effectenbeoordeling kan worden beschouwd. De verschillende oplossingsrichtingen werden slechts vanuit verkeerskundig oogpunt geanalyseerd. De startnota geeft zelf aan dat *'niet alle oplossingsvarianten op een gelijkwaardige ruimtelijke manier werden afgewogen.'*¹¹

Ten slotte merkt de raad op dat voor het RUP afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, waarin het tracé voor de oostelijke tangent werd vastgelegd, geen plan-MER werd opgemaakt.

⁸ Richtlijnen plan-milieu-effectrapportage uitgevoerd volgens het integratiespoorbesluit, Gewestelijk RUP oostelijke tangent te Sint-Niklaas, Vlaamse overheid, 1 juli 2010, PLIR-0044-RLpag. 4.

⁹ Toelichtingsnota, pag. 25 en pag. 30

¹⁰ Richtlijn plan-m.e.r., pag. 4.

¹¹ Startnota oostelijke tangent Sint-Niklaas, pag. 57.

V. BEWAAK HET EVENWICHT TUSSEN RECHTSZEKERHEID EN FLEXIBILITEIT

9. SARO merkt op dat bij het vastleggen van de zone voor weginfrastructuur veel ruimte wordt gelaten voor ontwerprijheid. Binnen de bestemming 'gebied voor weginfrastructuur' zal slechts een deel concreet ingenomen worden door de weginfrastructuur. De gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, zullen op een kwalitatieve manier geïntegreerd worden in de omgeving. Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor de zones die niet werden benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming worden toegepast (artikel 2). De concrete ruimte-inname van de weginfrastructuur zal pas blijken op projectniveau.

SARO heeft in het verleden reeds gepleit voor een evenwicht tussen de nodige flexibiliteit en rechtszekerheid. In het geval van grote infrastructuurwerken waarbij onteigeningen onvermijdelijk zijn, is het evenwel aangewezen om reeds op planniveau zo veel mogelijk duidelijkheid te scheppen. Nu wordt de effectieve ruimte-inname beoordeeld op het niveau van de vergunning. Artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften vraagt dat bij de vergunningsaanvraag wordt aangetoond dat: *'de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen.'*

De onduidelijkheden m.bt. de effectieve ruimte-inname zijn bovendien onlosmakelijk verbonden met de te nemen milderende maatregelen. De raad vraagt - met het oog op meer transparantie en rechtszekerheid - een specifiekere invulling van de randvoorwaarden in het RUP.

VI. BEPERK DE OVERDRUK 'ZONE VOOR LANDSCHAPPELIJKE EN FUNCTIONELE INPASSING'

10. De raad stelt vast dat in het centrale deel van het plangebied (tussen Damstraat en Eigenlo) de zone voor landschappelijke en functionele inpassing (artikel 4) zeer ruim is afgebakend en diep insnijdt in het open landschap. De keuze tot afbakening van deze zones wordt in de toelichtingsnota (p. 25) slechts beperkt gemotiveerd. Voor enkele zones wordt aangegeven dat ze voor waterbeheersingswerken of geluidsbuffering zullen worden ingezet.

De raad kan deze ruime afbakening niet ondersteunen. SARO dringt er op aan de 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing' ruimtelijk sterk te beperken en dit tot een smalle strook langs de weg.

11. Voorgaande vraag tot ruimtelijke inperking van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing is bovendien ingegeven vanuit de vaststelling dat de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 4 een veelheid aan doelstellingen formuleert. De landschappelijke inpassing kan gericht zijn op de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand tot de weg- en spoorinfrastructuur. Ook handelingen m.bt. ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding en onverharde paden voor niet-gemotoriseerd verkeer zijn er toegelaten. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten in functie van de realisatie van waterbeheersingsdoelstellingen en natuurontwikkelingsdoelstellingen. Tevens kan deze zone tijdens de aanlegfase fungeren als werfzone.

De ruime aanduiding van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing heeft aldus belangrijke consequenties voor de onderliggende bestemming. De overdruk ligt in hoofdzaak boven agrarisch gebied (ongeveer 18ha). De stedenbouwkundige voorschriften zijn evenwel zeer vergaand en laten heel veel werken en inrichtingen toe zonder enige garantie dat de hoofdbestemming niet in het gedrang komt. Zo kunnen de toegelaten handelingen in functie van waterbeheersing en natuurontwikkeling de onderliggende landbouwfunctie ernstig hypothekeren.

De raad benadrukt dat het niet de bedoeling kan zijn om via een overdruk de realisatie van

allerlei maatregelen mogelijk te maken op het vlak van buffering, natuurinrichting, landschapsinrichting en waterproblematiek zonder dat er een planschade- of onteigenings- of andere vergoeding moet worden voorzien.¹² Indien de overdruk de hoofdbestemming in gedrang brengt, moet dit als dusdanig in kaart worden gebracht en moeten zo nodig flankerende of milderende maatregelen worden genomen ten aanzien van de landbouw.

12. In dit kader merkt de raad op dat artikel 4 bepaalt: *‘Zolang heel het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing’*.

De raad kan dit niet ondersteunen. Deze formulering duidt er op dat minstens in delen van het gebied de eigenlijke uitoefening van de hoofdbestemming niet meer mogelijk zal zijn. Bovendien wijst de raad erop dat op deze manier geen zekerheid wordt geboden over de toekomstige mogelijkheden tot uitoefening van landbouwactiviteiten in dit gebied.

13. De raad pleit aldus voor een ruimtelijke inperking van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing. Ruimte voor buffering moet opgevangen worden binnen de bestemming weginfrastructuur.¹³ Ruimte voor natuur- en bosherstel is volgens het plan-MER enkel nodig voor boscompensatie en wordt voorzien langs de N41 (buiten plangebied). Het verlies aan waardevolle graslanden wordt opgevangen op de wegbermen. Het plan-MER voorziet verder geen natuurcompensatie. Zones voor waterbeheersing moeten bij voorkeur worden aangeduid via een effectieve bestemmingswijziging (cf. art. 6 van het RUP), zodat er effectieve garanties zijn dat de beoogde waterbeheersingswerken kunnen gerealiseerd worden (en niet in strijd zijn met de onderliggende bestemming).¹⁴ De tijdelijke werfzone kan in een afzonderlijke overdruk worden aangegeven.

VII. VERDUIDELIJK DE TOELICHTINGSNOTA

14. Het plan-MER formuleert een ruime lijst van milderende maatregelen. De toelichtingsnota toont aan hoe deze milderende maatregelen uit het plan-MER werden doorvertaald naar voorliggend RUP.¹⁵ Een onderscheid wordt gemaakt in maatregelen, randvoorwaarden en aanbevelingen die betrekking hebben op het voorgenomen plan en (a) die ruimtelijk vertaald kunnen worden, (b) die niet ruimtelijk kunnen vertaald worden en (c) die geen betrekking hebben op het plan, maar wel op de aanlegfase of de latere inrichting.

Deze indeling is gebaseerd op de methodologie van het plan-MER, maar strookt niet met de uiteindelijke doorvertaling naar het RUP. Tal van randvoorwaarden die worden aangeduid als ‘niet ruimtelijk vertaalbaar’, blijken toch in de stedenbouwkundige voorschriften te worden opgenomen. Zelfs een aantal maatregelen m.b.t. de aanlegfase vinden een doorwerking in de stedenbouwkundige voorschriften. De raad wijst onder meer op bepalingen betreffende de heraanleg van de poel tussen de spoorlijn en de oostelijke tangent, het principe van goede verlichting en de groeninkleding voor de aansluiting bij het omliggend landschap. De raad wijst erop dat dit de leesbaarheid van de toelichtingsnota niet ten goede komt.

¹² Artikel 4: *‘Na de realisatie van de weginfrastructuur moeten de nodige werken en maatregelen worden uitgevoerd om de verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. Daarbij moeten perceelsrestanten en overhoeken maximaal worden ingezet voor natuurontwikkeling of als buffer voor het verhogen van de woonkwaliteit. ‘... ‘In het gebied zijn eveneens toegelaten, in zoverre in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken ...of van het beperken van de milieu-impact.’*

¹³ De voorschriften in art. 4 ‘overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing’ overlappen voor een groot deel met de handelingen die zijn toegestaan in artikel 2 ‘gebied voor weginfrastructuur’. Langs de E17 wordt de zone voor weginfrastructuur ruimer afgebakend dan in het RUP ‘Afbakening regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas’ en worden alle werken en handelingen in functie van de landschappelijke en functionele inpassing voorzien binnen de reservatiestrook.

¹⁴ In de alinea die handelt over de werken i.f.v. het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast is de bepaling opgenomen dat deze werken de hoofdbestemming niet in het gedrang mogen brengen.

¹⁵ Toelichtingsnota: pag. 30-57.

15. Aanvullend merkt de raad op dat met voorliggend RUP - volgens de ruimtebalans - 53ha wordt bestemd als 'gebied voor wegeninfrastructuur', 2ha als 'zone voor waterbeheer' en 0,5ha als 'gebied voor openbaar pompstation voor ballonluchtvaart'. Volgens de toelichtingsnota gebeurt de herbestemming ten nadele van woongebied (-2ha), industrie (-15ha), landbouw (-15ha) en overig groen (-3ha).¹⁶ De raad vraagt verdere verduidelijking hieromtrent aangezien de som van deze laatste bestemmingscategorieën (35ha) niet gelijk is aan de nieuwe bestemmingen (55,5ha).
16. Tenslotte formuleert de raad nog volgende technische bemerking bij het grafisch plan waar bij een welbepaalde groene overdruk 'artikel 3' staat vermeld terwijl hier de voorschriften van 'artikel 4' horen.'

VIII. MILIEU

17. Mobiliteit. Artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften voorziet in de afbakening van het 'gebied voor wegeninfrastructuur'. Omdat de weg op bepaalde plaatsen bestaande verbidingsnetwerken doorkruist, stelt dit voorschrift als voorwaarde dat: *'de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen.'* Verder wordt de verbidingsproblematiek gevat door de bepaling dat 'kruisende en parallelle infrastructures' zijn toegelaten.

De raad wijst op de versnippering ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg. De Damstraat en de Galgstraat zullen worden geknipt ter hoogte van de kruising met de oostelijke tangent. Ter hoogte van de Damstraat resulteert dit in een barrière voor fiets- en voetgangersbewegingen tussen oost en west. Het knippen van de Galgstraat heeft o.a. directe gevolgen voor 1° de verbinding tussen de stoeterij De Brabandere en de paardenpiste en 2° de bereikbaarheid van landbouwgronden voor een aantal bedrijven.

De raad is van oordeel dat de voorwaarden in de stedenbouwkundige voorschriften onvoldoende garanties bieden voor het herstel van lokale verbindingen. Het plan-MER geeft bovendien aan dat een voetgangerstunnel of - brug in de buurt van de knip van de Damstraat reeds in de fase van de startnota is overwogen en niet werd opgenomen. De raad vraagt de specifieke oplossingen die mogelijk zijn op het vlak van lokale mobiliteitsverbindingen te verduidelijken en mee te nemen in het RUP.

18. Het zuidelijke deel van het plangebied bevindt zich in de reliczone 'Bolle akkers van het Waasland'. Het plan-MER vraagt het ruimtebeslag in deze zone te beperken en de verbinding tussen de Schoenstraat en Doornstraat te realiseren via buurtweg nr. 50.

De raad stelt vast dat deze optie in het kader van het RUP werd onderzocht en ook werd opgenomen. Met voorliggend RUP wordt deze buurtweg ingekleurd als 'gebied voor wegeninfrastructuur' (artikel 2). De raad vraagt evenwel om na te gaan in welke mate de voorwaarden opgenomen in artikel 2 zonder meer ook kunnen worden toegepast op de aanleg van deze verbidingsweg. SARO vraagt om in functie daarvan eventueel specifieke voorschriften op te nemen voor deze weg.

19. Water. Ter hoogte van de aan te leggen tunnel onder Eigenlo loopt de Barbierbeek. Bij de aanleg van de tunnel zal de beek tijdelijk worden omgelegd. Het plan-MER geeft aan dat de huidige structuurkwaliteit van de Barbierbeek eerder beperkt is. Het RUP biedt echter een opportuniteit om de kwaliteit en verbidingswaarde van de Barbierbeek te verbeteren door middel van een optimale inkleding na de werken. Het plan-MER doet de aanbeveling de beek bovenop de tunnel heraan te leggen en de verbinding met het stroomopwaartse gedeelte te verbeteren. Ook de

¹⁶ Toelichtingsnota, pag. 59.

gracht die gekruist wordt door de oostelijke tangent ten noorden van Eigenlo kan via het tunneldak worden omgeleid.

De toelichtingsnota geeft aan dat deze aanbevelingen zijn meegenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. De raad stelt evenwel vast dat dit niet het geval is en vraagt alsnog de specifieke bepalingen zoals beschreven in de toelichtingsnota (p. 32) op te nemen in het RUP: *'1° de Barbierbeek ter hoogte van de kruising met de oostelijke tangent na de aanlegwerken van de voorziene tunnel opnieuw aan te leggen als een open waterloop met een natuurvriendelijk profiel dat de verbindingswaarde voor fauna en flora versterkt; 2° de gracht die gedwarst wordt ten noorden van de Eigenlostraat om te leiden via het tunneldak.'*

20. **Lucht.** Het plan-MER concludeert dat de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en de blootstelling aan geluid globaal genomen minder zijn in het planalternatief dan in het nulalternatief. Met betrekking tot de luchtverontreiniging stelt het plan-MER (p. 305): *'Het aantal inwoners in straten waar een verbetering in luchtkwaliteit optreedt is veel hoger dan het aantal inwoners op plaatsen waar een vermindering optreedt (2120 vs. 100).'*

SARO erkent dat de globale impact van het plan op het vlak van geluid en luchtverontreiniging een verbetering betekenen ten opzichte van het nulalternatief. Dit neemt niet weg dat op bepaalde plaatsen een overschrijding wordt verwacht van de dagnorm voor PM₁₀. Deze overschrijding is in de eerste plaats te wijten aan de achtergrondconcentratie. Met het oog op de mildering van deze luchtverontreiniging wijst het plan-MER op voorbeelden van maatregelen die van toepassing zijn op industrie, huishoudens, de tertiaire sector, landbouw en natuur.

De raad merkt op dat het plan-MER verder geen concrete voorstellen doet tot mildering van de luchtverontreiniging. Uit de berekeningen van de PM₁₀-waarde blijkt dat de dagnorm voor wegsegmenten 16 en 17 overschreden wordt. Deze segmenten bevinden zich ter hoogte van de tunnelmonden in Eigenlo. De stedenbouwkundige voorschriften nemen geen enkele milderende maatregel op met betrekking tot de luchtverontreiniging op deze locatie. De toelichtingsnota argumenteert: *'Maatregelen die inwerken op de achtergrondconcentratie vereisen een vertaling in generieke maatregelen die het werkingsgebied van het voorliggende GRUP overstijgen en daardoor niet tot de inhoud van het GRUP kunnen behoren.'*

De raad wijst erop dat de vaststelling dat de luchtverontreiniging grotendeels wordt veroorzaakt door achtergrondconcentratie niet automatisch betekent dat er geen milderende maatregelen op specifieke locaties zijn aangewezen. In die zin wenst de raad het belang te benadrukken van de flankerende maatregelen die in het plan-MER worden voorgesteld met betrekking tot luchtverontreiniging. Het betreft onder meer maatregelen die het verkeersvolume maximaal beperken, parkeermaatregelen, een verschuiving van vrachtverkeer naar scheepvaart of spoorverkeer en van wegverkeer naar fiets- en of openbaar vervoer.

21. **Geluid.** Ook ten gevolge van geluidshinder worden gezondheidseffecten verwacht (plan-MER, p. 227): *'Voor woningen langs het tracé (Galgstraat, Damstraat,...) is het aangewezen dat hiervoor mildere maatregelen worden uitgewerkt.'* Het plan-MER wijst op een aantal ingrepen die verder onderzocht moeten worden op projectniveau. Het betreft 1° een absorberend geluidsscherm van 3m langs de oostelijke tangent, de aard van het scherm en een grond dam van 3m rond de tunnelmonden. Verder veronderstelt het plan-MER dat de tunnelmonden van absorberende panelen zijn voorzien.

Artikel 2 stelt m.b.t. geluid als voorwaarde: *'De buffering gebeurt zodanig dat de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid worden bereikt.'* De stedenbouwkundige voorschriften voorzien 'specifieke geluidswerende maatregelen' ter hoogte van de Damstraat en Galgstraat en aan de tunnelmonden. Het plan-MER (pag. 322) wijst er evenwel op dat de geluidbuffering mogelijk niet in overeenstemming gebracht kan worden met de maatregelen voor landschappelijke inpassing die hier reeds zijn voorzien.

De raad vraagt verdere verduidelijking over de manier waarop de verschillende maatregelen

met betrekking tot buffering op elkaar zullen worden afgestemd.

22. Bodem. De raad merkt op dat het plan-MER een heel aantal milderende maatregelen voorstelt voor de discipline 'bodem'. Zo moeten de uitgegraven gronden zo maximaal mogelijk worden gebruikt binnen het plangebied. Met betrekking tot de aan te leggen taluds, vraagt het plan-MER deze zo snel mogelijk in te zaaien na aanleg. Tevens moeten de oevers die te stijl worden aangelegd, gestabiliseerd worden om bodemerosie tegen te gaan. Verder wijst het plan-MER erop dat voorafgaand aan de werken de nodige sonderingen moeten worden uitgevoerd om bodemzetting te vermijden. De manier waarop de weg wordt aangelegd moet afgestemd worden op de resultaten van de sondering. Ter hoogte van de tunnel onder de Eigenlostraat waarschuwt het plan-MER voor het risico op zettingen. Een aangepaste uitvoeringstechniek voor de bemaling en de monitoring van de zettingen kunnen dit risico mildereren. Tot slot vraagt het plan-MER een wegdek te kiezen waarbij het opspattend water – en het risico op bodemverontreiniging – beperkt blijft.

De raad stelt vast dat de milderende maatregelen met betrekking tot de discipline 'bodem' gedeeltelijk worden doorvertaald naar het RUP. Zo merkt de raad op dat onder artikel 2 is opgenomen dat de realisatie van de weg- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden toegelaten is voor zover daarbij een aantal maatregelen genomen worden voor onder meer: *'het tegengaan van oevers en taluds'*. De raad vraagt dit aan te passen naar *'het tegengaan van erosie van oevers en taluds'*. Verder vraagt de raad de voorzorgsmaatregelen met betrekking tot bodemzettingen niet door te schuiven naar het niveau van de vergunning, maar reeds op te nemen als voorwaarde in het RUP.