

**ADVIES**  
**VAN 22 OKTOBER 2025**  
**OVER DE STARTNOTA GEWESTELIJK RUP**  
**ZELZATE OOST**

## INHOUD

|       |                                                           |   |
|-------|-----------------------------------------------------------|---|
| I.    | SITUERING .....                                           | 1 |
| II.   | ALGEMENE BEOORDELING .....                                | 1 |
| III.  | INTEGRALITEIT EN GLOBALITEIT PLANPROCES.....              | 2 |
| IV.   | PLANDOELSTELLINGEN .....                                  | 3 |
| V.    | BOUWSTENEN EN CORRIDORS.....                              | 4 |
| VI.   | ALTERNATIEVENONDERZOEK .....                              | 4 |
| VII.  | IMPACT OP MILIEU, NATUUR EN LANDBOUW .....                | 5 |
| VIII. | (PLANOLOGISCHE) COMPENSATIE BINNEN HET STUDIEGEBIED ..... | 5 |

### I. SITUERING

1. SARO ontving op 25 juli 2025 een adviesvraag van Vlaams minister van Omgeving Jo Brouns over de startnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gewestelijk RUP) 'Zelzate Oost'.<sup>1</sup> De startnota werd door het departement Omgeving voor de raadsleden toegelicht op de SARO werkgroep van 10 september 2025.

Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 22 oktober 2025, komt SARO tegemoet aan de vooropgestelde adviestermin van 60 dagen.

2. In opdracht van de voormalige Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd tijdens de vorige legislatuur de 'Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate' (COZ) opgestart door het Project Gentse Kanaalzone. Het eindrapport RUIM(TE).DENKEN.ZELZATE dat in december 2023 werd opgeleverd en in januari 2024 aan de Vlaamse Regering werd voorgelegd, vormt samen met eerder gevoerd onderzoek in het kader van R4WO de basis voor deze startnota.<sup>2</sup>
3. De plandoelstellingen en het planvoornemen hebben betrekking op de ruimtelijke inrichting ter hoogte van Zelzate. In de startnota worden drie plandoelstellingen geformuleerd:
  - De (nieuwe) infrastructurele ontwikkelingen rond Zelzate voldoende ruimte bieden met een garantie op multimodale bereikbaarheid van Zelzate;
  - De veelheid aan infrastructuur ruimtelijk en landschappelijk inpassen;
  - De algemene leefomgevingskwaliteit in relatie tot de infrastructuur verbeteren.

Met het gewestelijk RUP 'Zelzate Oost' wordt, in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, een geïntegreerd infrastructuurlandschap voor de omgeving van Zelzate mogelijk gemaakt. Daarbij gaan verkeerskundige functionaliteit samen met een goede ruimtelijke inpassing. Het plan beoogt infrastructuur toe te voegen, te verbeteren en/of aan te passen aan toekomstige behoeften, op een wijze die de omgevingskwaliteit en bereikbaarheid van Zelzate en omgeving kan verhogen.<sup>3</sup>

4. Het studiegebied is gelegen ten oosten en ten zuiden van de agglomeratie Zelzate. De focus ligt vooral op het oost-west gerichte gebied langs de E34 en de noord-zuid georiënteerde zone langs de John Kennedylaan (R4 Oost, ten noorden van de Cosmosrotonde). Dit gebied komt in grote lijnen overeen met het studiegebied uit de COZ.

### II. ALGEMENE BEOORDELING

5. SARO formuleert volgende strategische bemerkingen bij de startnota voor het geplande gewestelijk RUP 'Zelzate Oost':

---

<sup>1</sup> <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/1c20ba04-b6c8-4934-accf-2632605d5683>

<sup>2</sup> <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/beslissingen-van-de-vlaamse-regering/eindrapport-ruimtedenkenzelzate>

<sup>3</sup> Startnota, pag. 34

- a. De raad vraagt aandacht voor de integraliteit en globaliteit van het planproces en andere lopende planprocessen bij de ombouw van de E34 naar een Europese hoofdweg. De raad acht de opmaak van een overkoepelend streefbeeld voor de gehele E34 noodzakelijk en urgent (zie deel III).
- b. De raad kan de drie plandoelstellingen algemeen onderschrijven. SARO formuleert wel een aantal bedenkingen en aandachtspunten bij de voorliggende plandoelstellingen (zie deel IV).
- c. De startnota definieert een aantal bouwstenen die samen een antwoord moeten bieden op de ruimtevragen en -uitdagingen, en die gecombineerd worden in twee ruimtelijke corridors. De raad neemt akte van deze bouwstenen en corridors. SARO vraagt te onderzoeken of het wenselijk is om landbouwverkeer als een aparte bouwsteen te benoemen (zie deel V).
- d. De raad neemt akte van de in de startnota opgenomen te onderzoeken locatie- en inrichtingsalternatieven (zie deel VI).
- e. De raad vraagt aandacht voor de impact van het geplande gewestelijk RUP op milieu, natuur, landbouw en landschap. SARO wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen (zie deel VII).
- f. De startnota geeft aan dat (planologische) compensaties binnen de contour van het studiegebied worden voorzien en dat – indien noodzakelijk – onderzoek naar mogelijke compensatiegebieden mee opgestart zal worden. De raad merkt op dat dit desgevallend ook een aanpassing van het studiegebied impliceert (zie deel VIII).

### III. INTEGRALITEIT EN GLOBALITEIT PLANPROCES

6. Algemeen. De raad vraagt aandacht voor de integraliteit en globaliteit van het planproces en andere lopende planprocessen in de ombouw van de E34 naar een Europese hoofdweg. De raad verwijst hierbij naar zijn bemerkingen dienaangaande in het SARO-advies van 25 juni 2025 over de startnota van het gewestelijk RUP 'E34 - Complex Kaprijke'.<sup>4</sup>

Gelet op de internationale context van de E34 (zie punt 7) en de veelheid van processen en projecten die verband houden met de ombouw van de E34 (zie punt 8), acht de raad de opmaak van een overkoepelend streefbeeld voor de gehele E34 noodzakelijk en urgent.

7. Internationale context E34. De raad benadrukt het belang van de internationale context en de positionering van de E34 daarin. Als Europese hoofdweg vormt de E34 een strategische corridor die de havens van Oostende, Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port met elkaar verbindt. Het herdefiniëren van de E34 als een multimodale corridor en (interne) verbinding tussen onze zeehavens is een belangrijke sleutel tot een duurzame toekomst voor Vlaanderen, het versterken van onze concurrentiepositie en het vernieuwen van verouderde infrastructuur.

De E34 maak deel uit van het TEN-T netwerk. Binnen dit kader heeft Europa recent ook militaire corridors aangeduid, waarbij de E34 is geselecteerd. De weg tussen Zeebrugge en Antwerpen is een essentiële schakel in de 'militaire mobiliteit'. Dit heeft mogelijk (infrastructurele) gevolgen. Het is aangewezen dit ook mee op te nemen.

8. Samenhang projecten. Met de ombouw van de E34 zijn er heel veel projecten verbonden die niet afzonderlijk maar in onderlinge samenhang moeten bekeken worden. Het betreft onder andere de realisatie van de Oosterweelverbinding, de optimalisatie van de AX, de Tractaatweg, de Waaslandhaven, de Leidingstraat Zelzate - Kallo, het Schakelpunt N49 Moerbeke - Kruisstraat, het E34-complex Kaprijke, Zelzate Oost enz.

<sup>4</sup> <https://www.sarovlaanderen.be/advies-startnota-rup-e34-complex-kaprijke>

#### IV. PLANDOELSTELLINGEN

9. Algemeen. De raad erkent dat met het geplande gewestelijk RUP wordt gestreefd naar een geïntegreerd infrastructuurlandschap voor de omgeving van Zelzate, waarin verkeerskundige functionaliteit samengaat met een kwalitatieve ruimtelijke inpassing. De raad kan de drie plandoelstellingen algemeen onderschrijven. SARO formuleert bij deze plandoelstellingen wel enkele bedenkingen en aandachtspunten.
10. (Nieuwe) infrastructurele ontwikkelingen ruimte bieden. De plandoelstelling 'De (nieuwe) infrastructurele ontwikkelingen rond Zelzate voldoende ruimte bieden met een garantie op multimodale bereikbaarheid van Zelzate' focust op het toekomstbestendig versterken van de infrastructuur en het mogelijk maken van bijkomende infrastructurele ontwikkelingen. Deze moeten bijdragen aan het verbeteren van het bestaande complex, het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van Zelzate en het verzekeren van de goede werking van North Sea Port.

De startnota (pag. 35) benoemt diverse infrastructurele ontwikkelingen rond Zelzate die met het geplande gewestelijk RUP mogelijk worden gemaakt. De raad erkent en waardeert de multimodale benadering, waarin onder meer aandacht is voor het versterken van de havenlijn L204 met personenvervoer, het aanleggen van bijkomende fiets- en wandelverbindingen, en het uitbouwen van koppelingsgebieden.

De raad onderschrijft het potentieel van de spoorlijn L204 voor het op termijn organiseren van personenvervoer tussen Gent en Terneuzen. De startnota (p. 42) vermeldt dat daarbij onder meer wordt voorzien in een overstapzone op hoogwaardig openbaar vervoer in de omgeving van Zelzate, met het oog op de realisatie van een toekomstige halteplaats voor personenvervoer. De raad benadrukt het belang van deze overstapzone in het versterken van de knooppuntwaarde van de kern van Zelzate.

De raad vindt het positief dat de startnota aandacht heeft voor het mogelijk maken van het kruisen van het Kanaal Gent-Terneuzen door landbouwverkeer. Hoewel het kanaal een sterke fysieke barrière vormt tussen de landbouwgebieden van het Waasland en het Meetjesland, blijven de historische en functionele banden tussen beide sterk. Wat betreft de kwalitatieve aantakkingen en ontsluitingen voor de bebouwing en voorzieningen rondom de infrastructuur, vraagt de raad ook aandacht voor omliggende landbouwpercelen.

11. Ruimtelijke en landschappelijke inpassing. Het is positief dat de plandoelstelling 'De veelheid aan infrastructuur ruimtelijk en landschappelijk inpassen' uitgaat van het principe van zuinig ruimtegebruik, met als doel een zo compact mogelijk ontwerp en een minimaal bijkomend ruimtebeslag. Dit sluit immers aan bij de strategische doelstelling uit de Strategische Visie van het BRV om het bijkomend ruimtebeslag terug te dringen.<sup>5</sup> Positief is ook dat er in de plandoelstellingen aandacht is voor het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen en gebieden, zoals het Kloosterbos.
12. Algemene leefomgevingskwaliteit in relatie tot de infrastructuur verbeteren. Met betrekking tot de plandoelstelling voor de algemene leefomgevingskwaliteit van Zelzate, vraagt de raad om deze waar mogelijk niet alleen in relatie tot de infrastructuur en het woongebied te benaderen, maar breder en integraal vanuit het perspectief van de algemene leefomgeving (met inbegrip van de omliggende open ruimte) van Zelzate. Op die manier kunnen de verschillende uitdagingen rond de leefbaarheid in en rondom Zelzate op een geïntegreerde wijze aangepakt worden.

De raad verwijst in die zin onder andere naar mogelijke koppelkansen met de AGNAS-visie voor

---

<sup>5</sup> Strategische Visie BRV, pag. 18: 'Het bijkomend dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.'

de regio Waasland - deelgebied 'Kloosterbos en Sidmarbos'.<sup>6</sup>

De raad merkt op dat een verbrede benadering van de plandoelstelling inzake de leefomgevingskwaliteit mogelijk aanleiding zal/kan geven tot een verruiming van het studiegebied (zie ook deel VIII).

## V. BOUWSTENEN EN CORRIDORS

13. Bouwstenen en corridors. De startnota (pag. 37) verduidelijkt dat er gewerkt wordt met een aantal bouwstenen die samen een antwoord moeten bieden op de ruimtevragen en -uitdagingen: 1. de spoorlijnen, 2. de omvorming van de R4-oost en E34 en de nieuwe Zelzate-tunnel, 3. de fiets, 4. het compressiestation van Fluxys, en 5. de koppelingsgebieden 2.0.<sup>7</sup>

De bouwstenen worden gecombineerd in twee corridors waarbinnen de manier waarop aan de plandoelstellingen wordt voldaan anders wordt ingevuld. Het betreft een corridor Oost – R4 Oost tussen de grens en E34, en een corridor Zuid – E34. Op basis van de inventarisronde tijdens de COZ is immers gebleken dat het spanningsveld tussen te (her)ontwikkelen infrastructuren en de omgeving zich nadrukkelijk manifesteert binnen deze twee corridors.

De raad neemt akte van deze bouwstenen en corridors. SARO vraagt wel te onderzoeken of het wenselijk is om landbouwverkeer als een aparte bouwsteen te benoemen.

## VI. ALTERNATIEVENONDERZOEK

14. Locatie-alternatieven. Voor de optimalisatie van het knooppunt E34-R4 zijn er geen locatie-alternatieven. De startnota (pag. 47) verduidelijkt dat het knooppunt gelegen is op een bestaande hoofdweg (E34-R4) en deel uitmaakt van een groter mobiliteitssysteem. Bovendien is de verplaatsing van het knooppunt niet wenselijk, gelet op de ligging in een ruime omgeving met kwetsbare natuurwaarde, woningen en het kanaal. De startnota formuleert wel een aantal inrichtingsalternatieven voor het knooppunt (zie verder punt 15).

Eén van deze inrichtingsalternatieven – alternatief 1: uitbuigen – heeft impact op het compressiestation Fluxys. Afhankelijk van de omvang van die impact is het noodzakelijk om het compressiestation te herlokaliseren. In dat kader worden er drie locatie-alternatieven geformuleerd: alternatief 1 'uitbreiding en verschuiving ter hoogte van de huidige site'; alternatief 2 'ten noordoosten van knoop E34-R4'; en alternatief 3 'ten zuidoosten van knoop E34-R4'.<sup>8</sup>

De raad neemt akte van deze locatie-alternatieven, maar merkt op dat er binnen de zoekzone van alternatief 1 verschillende bestaande bedrijven gevestigd zijn. Het is onduidelijk of na verplaatsing van het compressiestation nog voldoende ruimte beschikbaar blijft op het bedrijventerrein voor deze bestaande bedrijven, of dat zij op hun beurt zullen moeten herlokaliseren. De raad vraagt hierover verdere verduidelijking.

15. Inrichtingsalternatieven. De startnota formuleert voor beide corridors inrichtingsalternatieven voor de infrastructuur, die onderling complementair zijn. Voor Corridor Oost worden drie alternatieven voorgesteld: alternatief 1 'spoor en R4 verdiept', alternatief 2 'spoor verhoogd en R4 verdiept' en alternatief 3 'maximaal oost'. Alternatief 3 omvat twee subalternatieven: subalternatief A 'spoor en R4 op maaiveld' en B 'spoor en R4 verdiept'.

---

<sup>6</sup> Ruimtelijke Visie voor landbouw, natuur en bos – Gewenste Ruimtelijke Structuur regio Waasland, pag. 17-18: 'Er worden ontsnipperingsmaatregelen getroffen op de intensief gebruikte gronden die tussen de grotere boscomplexen op de dekzandrug liggen, om bosverbindingen mogelijk te maken. Er wordt ruimte voorzien voor stapsteenbossen, beboste corridors, brede houtkanten en andere houtige kleine landschapselementen. Gebieden: (...) 8.2. Kloosterbos en Sigmarbos (...)'

<sup>7</sup> Startnota, pag. 39-40

<sup>8</sup> Startnota, pag. 48

Voor Corridor Zuid bevat de startnota twee alternatieven: alternatief 1 'uitbuigen' en alternatief 2 'gestrekt'. Alternatief 1 omvat twee subalternatieven: subalternatief A 'geen impact op de woningen' en subalternatief B 'geen impact op compressiestation Fluxys'.

De raad neemt akte van deze inrichtingsalternatieven.

De raad vraagt om alle alternatieven op alle aspecten (milieu, natuur, landschap, landbouw enz.), doch wel strategisch te onderzoeken zodat ze op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen.

## VII. IMPACT OP MILIEU, NATUUR EN LANDBOUW

16. Geïntegreerde planningsproces. SARO vraagt aandacht voor de impact op milieu, natuur, landbouw en landschap. De raad wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planningsproces. Het geïntegreerd planningsproces – met inbegrip van plan-MER – zal verder duidelijkheid moeten verschaffen over de juiste impact van het planinitiatief alsook over de noodzakelijke milderende en compenserende maatregelen.

Wat betreft landbouw vraagt de raad om de impact op het landbouwgebruik, de landbouwstructuur en -mobiliteit te onderzoeken. De raad stelt vast dat de startnota (pag. 93) in die zin alvast vermeldt dat er waar nodig gebruik zal gemaakt worden van bijkomende informatie zoals het gebruik van een LandbouwImpactStudie om de effecten op het landbouwgebruik in kaart te brengen. De raad benadrukt ook het belang van een flankerend beleid.

## VIII. (PLANOLOGISCHE) COMPENSATIE BINNEN HET STUDIEGEBIED

17. (planologische) compensatie binnen het studiegebied. De startnota (pag. 67) geeft aan dat (planologische) compensatie binnen de contouren van het studiegebied zal worden voorzien: *'Als studiegebied GRUP (aangeduid op de kaarten) wordt een ruime en vrije intekening gebruikt, die niet enkel de huidige infrastructuurbundel omvat aangevuld met de vermoedelijk benodigde verruiming daarvan, maar ook de nodige ruimte om de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het studiegebied GRUP. Het is dan ook belangrijk voor ogen te houden dat het beschreven studiegebied GRUP in principe ruimer kan zijn dan het GRUP dat opgemaakt zal worden als resultaat van het geïntegreerd planningsproces.'*

Daarnaast stelt de startnota (pag. 48) dat, indien noodzakelijk, onderzoek naar mogelijke compensatiegebieden zal worden opgestart. De raad merkt op dat dit desgevallend een aanpassing van het studiegebied impliceert.

In dat verband wijst de raad erop dat een deel van het Kloosterbos binnen de huidige contouren van het studiegebied valt. Indien (een deel van) dit bosgebied zou verdwijnen als gevolg van het planvoornemen, moet er een volwaardige planologische compensatie worden voorzien. De raad stelt vast dat dergelijke compensatie binnen het huidige studiegebied niet onmiddellijk haalbaar lijkt. SARO acht het bovendien niet wenselijk dat het verlies van dit bosgebied gecompenseerd zou worden in de bufferstroken die moeten zorgen voor landschappelijke inpasbaarheid van de infrastructuur.

Volledigheidshalve verwijst de raad naar zijn eerdere bemerkingen onder punt 12. Daarin merkt de raad op dat een verbrede benadering van de plandoelstelling inzake de leefomgevingskwaliteit mogelijk ook aanleiding zal/kan geven tot een verruiming van het studiegebied.