



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34 – complex Kaprijke'

In Kaprijke

Scopingnota



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

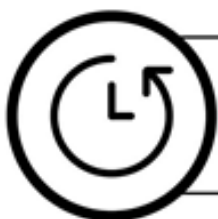
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

‘E34 – complex Kaprijke’



Waarom maken we dit plan?

[Doelstelling]



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[Historiek]



Over welk gebied gaat het?

[Studiegebied]



Wat kunnen de effecten zijn?

[Scoping]

De doelstelling van het plan is het op- en afrittencomplex van Kaprijke en de omleidingsweg van Lembeke te onderzoeken en op elkaar af te stemmen. Daarnaast wordt de uitbreiding binnen het planologisch attest van Lotus Bakeries planologisch verankerd en wordt er ingezet op het voldoende bufferen van de uitbreiding en het compenseren van zachte bestemmingen volgens het principe van de ruimteneutraliteit. Meer weten? zie **hoofdstuk 2: Plandoelstelling en planvoornemen**

Het complex van Kaprijke kadert binnen het opschalen van de A11 (N49) – hierna ‘E34 - complex Kaprijke’. Daarnaast kampt het bedrijf Lotus Bakeries met een concrete uitbreidingsvraag. Meer weten? zie **hoofdstuk 1: Aanleiding en situering**

Het studiegebied van het GRUP bestaat uit 3 deelgebieden: Deelgebied complex Kaprijke, ten zuiden van Kaprijke langs de E34, de omleidingsweg Lembeke, ten noord-oosten van de kern van Lembeke en Lotus Bakeries, ten oosten van de kern van Lembeke, het deelgebied WUG Kleine Zuidstraat, ten westen van de kern van Kaprijke en gaat over het onbebouwde deel ervan en het deelgebied Scheutbos, ten zuiden van de kern van Lembeke op de flank van de dekzandrug in de Rosdambeekvallei. Meer weten? zie **hoofdstuk 4: het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen GRUP**

Het realiseren van het planvoornemen zal voornamelijk effecten hebben op vlak van mobiliteit, mens, geluid, (oppervlakte)water en lucht. Meer weten over de beoordeling van milieueffecten? zie **hoofdstuk 5: Scoping**

Het plan

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) geeft uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Het complex Kaprijke, de omleidingsweg van Lembeke en de uitbreiding van Lotus Bakeries wordt bekeken naar ruimtegebruik, inpassing in de omgeving en de afwerking van de randen en waarbij extra harde bestemmingen gecompenseerd worden door het omzetten van harde bestemmingen naar zachte bestemmingen en het principe van ruimteneutraliteit.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

De procesaanpak wordt in elke fase van het proces weergegeven in de procesnota. Deze nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de procesnota terug te vinden.

De PROCESNOTA evolueert mee met het GRUP-proces

In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Scopingfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'E34-complex Kaprijke' is gestart op 28/03/2025. Op dit moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota. De inspraakperiode op de startnota liep van 6/05/2025 tot 4/07/2025.

De resultaten van de inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in deze scopingnota. Zowel start-, scoping- als procesnota zijn te raadplegen op

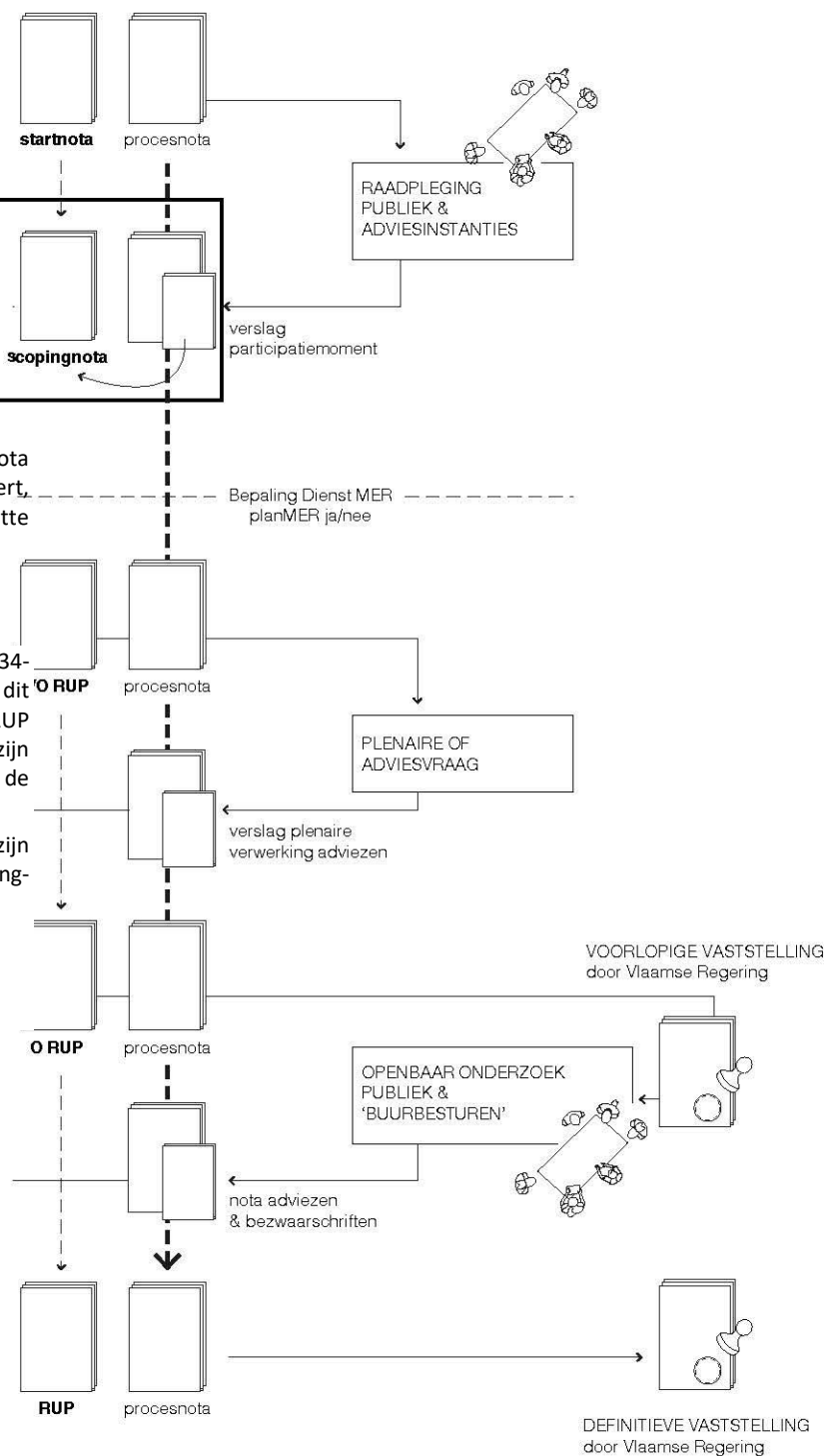
<https://www.vlaanderen.be/e34-complex-kaprijke>
omgevingsplanning@vlaanderen.be

Het proces

Het proces wordt vormgegeven door het planteam dat bestaat uit agentschap Wegen en Verkeer, de gemeente Kaprijke, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Provincie Oost-Vlaanderen, Agentschap Landbouw en Zeevisserij, VLAIO en het Departement Omgeving.

Het volledige proces en de betrokken actoren worden uitvoerig toegelicht in de procesnota, die geraadpleegd kan worden op

<https://www.vlaanderen.be/e34-complex-kaprijke>
omgevingsplanning@vlaanderen.be



Inhoud

1	Aanleiding en situering	8
1.1	Aanleiding.....	8
1.2	Ruimtelijke situering studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen GRUP	9
1.3	Historiek	10
1.3.1	Het complex E34 – Kaprijke en de omleidingsweg Lembeke	10
1.3.2	Het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries.....	15
1.3.3	Het Scheutbos	18
2	Plandoelstelling en planvoornemen	19
2.1	Algemeen kader Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	19
2.2	Compensatieplicht.....	23
2.3	Plandoelstellingen	24
2.4	Het planvoornemen	25
2.4.1	Inrichting complex Kaprijke en omleidingsweg Lembeke	25
2.4.2	Uitbreiding bedrijf Lotus Bakeries	26
2.4.3	Integratie in het landschap.....	27
2.4.4	Studiegebied van het GRUP in functie van compensaties en milderende maatregelen ..	29
2.4.5	Compensatie gekoppeld aan bescherming en versterking open ruimte	29
2.5	Alternatieven.....	31
2.5.1	Nulalternatief	31
2.5.2	Tracé-alternatieven voor de omleidingsweg.....	31
2.5.3	Locatie-alternatieven voor de compensatiegebieden	36
2.5.4	Inrichtings-alternatieven voor het complex Kaprijke op de E34	37
2.5.5	Niet weerhouden alternatieven	42
2.6	Reikwijdte en detailleringsgraad	43
3	Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken.....	44
3.1	Ruimtelijke beleids- en structuurplannen	44
3.1.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	44
3.1.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS-OV) en het beleidskader windturbines.....	49
3.1.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kaprijke	51
3.2	Bestemmingsplannen en RUP's.....	54
3.2.1	Gewestplan Eeklo-Aalter	54
3.2.2	Algemeen Plan van Aanleg Lembeke	54
3.2.3	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke	55
3.3	Beleidsplannen en visies	57
3.3.1	Vlaams Energie- en Klimaatplan.....	57
3.3.2	Openbaar Vervoerplan Vervoerregio Gent	58
3.3.3	Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent.....	59
3.3.4	Basisprincipes inrichting robuust wegennet	63

3.3.5	Mobiliteitsplan Kaprijke	63
4	Het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen uitvoeringsplan	67
4.1	Situering	67
4.2	Bestaande juridische toestand	71
4.3	Bestaande feitelijke toestand.....	74
4.3.1	Bodem	76
4.3.2	Water.....	83
4.3.3	Biodiversiteit.....	90
4.3.4	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	96
4.3.5	Mens-ruimtelijke aspecten.....	105
4.3.6	Mens-mobiliteit	107
4.3.7	Lucht	114
4.3.8	Geluid	118
5	Scoping en aanzet m.e.r. – methodologie	122
5.1	Toetsing aan de MER-plicht.....	122
5.2	Geïntegreerd milieuonderzoek	123
5.3	Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's	125
5.3.1	Referentiesituaties	125
5.3.2	Ontwikkelingsscenario's.....	125
5.4	Te verwachten effecten.....	126
5.5	Te onderzoeken mobiliteitsscenario's geplande toestand	134
5.6	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen.....	135
5.6.1	Bodem	135
5.6.2	Water.....	137
5.6.3	Biodiversiteit.....	139
5.6.4	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	141
5.6.5	Mens-ruimtelijke aspecten.....	143
5.6.6	Mens- mobiliteit	144
5.6.7	Lucht	145
5.6.8	Geluid	148
5.6.9	Mens-gezondheid.....	149
5.6.10	Besluit: te onderzoeken effecten	151
6	Begeleidend onderzoek	153
6.1	Plan-milieueffectenrapport (plan-MER).....	153
6.2	RVR-toets.....	153
7	Bijlagen.....	155
	Bijlage 1. Toelichtende kaarten.....	155
	Bijlage 2. RVR-toets	156
	Bijlage 3. Advies Vlaams Expertisecentrum m.e.r. (scopingnota)	157

Scopingnota

Dit document is de scopingnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'E34 – complex Kaprijke' in Kaprijke. Deze scopingnota is een verwerking van de startnota die van 6 mei tot 4 juli 2025 een advies- en inspraakperiode heeft doorlopen. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Deze eerste onderzoeksresultaten uit de startnota zijn in deze scopingnota bijgewerkt en aangepast vanuit de resultaten van de inspraak- en adviesvraag. De scopingnota volgt dezelfde opbouw als de startnota.

De verwerking van de inspraakreacties leidt op hoofdlijnen tot de volgende inhoudelijke aanpassingen:

- Een betere onderbouwing voor de afwijking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is opgenomen.
- Een betere motivering voor de noodzaak voor de aanleg van de omleidingsweg is opgenomen.
- Verduidelijking van de plandoelstelling dat Lotus Bakeries moet ontsloten worden via de nieuw aan te leggen omleidingsweg.
- Verduidelijking waarom er geen nabestemming van de bedrijvenszone bij stopzetting van de bedrijfsactiviteiten van Lotus Bakeries meegenomen wordt.
- Een verduidelijking van welke planingrepen onder de compensatieplicht (artikel 2.2.6/1 van de VCRO) valt.
- Voor Scheutbos worden enkel de percelen binnen de gemeente Kaprijke die volledig bestemd zijn als woonpark als compensatie meegenomen. Resterende percelen met een gedeeltelijke bestemming woonpark worden in een toekomstig GRUP binnen het kader van AGNAS verder afgewogen
- 2 bijkomende tracé-alternatieven voor de omleidingsweg, die verder onderzocht worden.
- Er zal bijkomend onderzoek uitgevoerd worden naar de verkeerskundige haalbaarheid van de locatie-alternatieven voor het complex waarbij de afrijbeweging komende van Antwerpen wordt geschrapt. Als blijkt dat deze verkeerskundig niet functioneren zijn deze alternatieven niet redelijk en worden ze niet verder meegenomen in het verdere proces. Het resultaat van dit onderzoek wordt verwerkt in een volgende scopingnota.
- Beoordeling van de bijkomende alternatieven die werden ingesproken maar niet meegenomen worden in het verder onderzoek.
- Aanvullingen bij de te verwachten veiligheidseffecten in de discipline mens- gezondheid.

In deze scopingnota is inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Informatie over het procesverloop en de procesaanpak is opgenomen in de procesnota 2 die bij de scopingnota hoort.

Contact en info:

Departement Omgeving

<https://www.vlaanderen.be/e34-complex-kaprijke>

omgevingsplanning@vlaanderen.be

www.omgevingvlaanderen.be

Email: gop.omgeving@vlaanderen.be

Postadres: Koning Albert II-laan 15 bus 551, 1210 Brussel

Bezoekadres: Herman Teirlinckgebouw, Havenlaan 88, 1000 Brussel

1 Aanleiding en situering

1.1 Aanleiding

De Vlaamse Regering voert een gewestelijk geïntegreerd planproces voor de inrichting van het complex Kaprijke (het kruispunt op de E34 met de N456, "Vaartstraat" en de N436 "Beekstraat"), voor een nieuwe omleidingsweg ter verbetering van de verkeersleefbaarheid in Lembeke en voor de uitbreiding van het historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries.

Al in 1984 werden 2 koninklijke besluiten opgesteld voor de omvorming van de E34 tot autosnelweg.

- 12 januari 1984 - Indeling van de rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem bij de categorie der autosnelwegen
- 19 oktober 1984 - Wijziging van het koninklijk besluit van 12 januari 1984 (indeling van de rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem bij de categorie der autosnelwegen)

De focus lag op het stuk Antwerpen – Zelzate. Ten gevolge van het ministerieel besluit van 24 oktober 1991 werd het traject Zelzate-Maldegem terug bij de snelwegen ingedeeld. Het statuut autosnelweg veronderstelt de volledige ombouw van de E34 in functie van de verbindingfunctie en houdt in dat het aantal op- en afritten wordt beperkt.

Het lichtengeregelde kruispunt van de E34 met de N456, Vaartstraat (Complex Kaprijke), is een zwart punt. Dit kruispunt moet, als onderdeel van de ombouw tot autosnelweg, vervangen worden door een conflictvrije oplossing waarbij doorgaand verkeer op de E34, kruisend verkeer van de N456, landbouwverkeer en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden. Op deze plaats moet niet alleen een ongelijkgrondse kruising verwezenlijkt worden maar ook op- en afrijmogelijkheden van de E34 naar de N456 en vice versa.

In 1997 werd deze visie bevestigd in het RSV. De N49/A11 (E34) werd geselecteerd als hoofdweg en het RSV bepaalt specifiek dat de verbindingfunctie moet gegarandeerd worden door het voorzien van voldoende afstand tussen complexen. In het RSV wordt vermeld dat hoofdwegen enkel toegankelijk zijn voor het gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein en de kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.

De opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de aanleg van een aansluitingscomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke is uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, maar houdt ook een afwijking in van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (zie hoofdstuk 2.1 Doelstelling).

De uitwerking van het complex is gekoppeld aan een omleidingsweg voor de dorpskern van Lembeke. Deze weg werd als interlokale weg in het Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent opgenomen. Momenteel stelt zich een probleem van verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de dorpskern van Lembeke. Heel veel zwaar verkeer, zowel het verkeer van en naar het bedrijf Lotus Bakeries alsook ander vrachtverkeer doorkruist de dorpskern.

Daarnaast wordt ook naar aanleiding van de behoefte om uit te breiden, de uitbreiding van het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries mee opgenomen in dit geïntegreerd planproces. Het bijkomend aanbod 'harde bestemmingen' ten gevolge van de uitbreiding van Lotus Bakeries in het agrarisch gebied, dient binnen het proces gecompenseerd te worden. In functie van de noodzakelijke compensatie wordt binnen de gemeentegrens onderzocht welke niet gerealiseerde harde bestemmingen kunnen ingezet worden ter compensatie van de bedrijfsuitbreiding. Hierbij wordt rekening gehouden met de gewenste ruimtelijke structuur voor de buitengebiedregio Veldgebied Brugge – Meetsjesland.

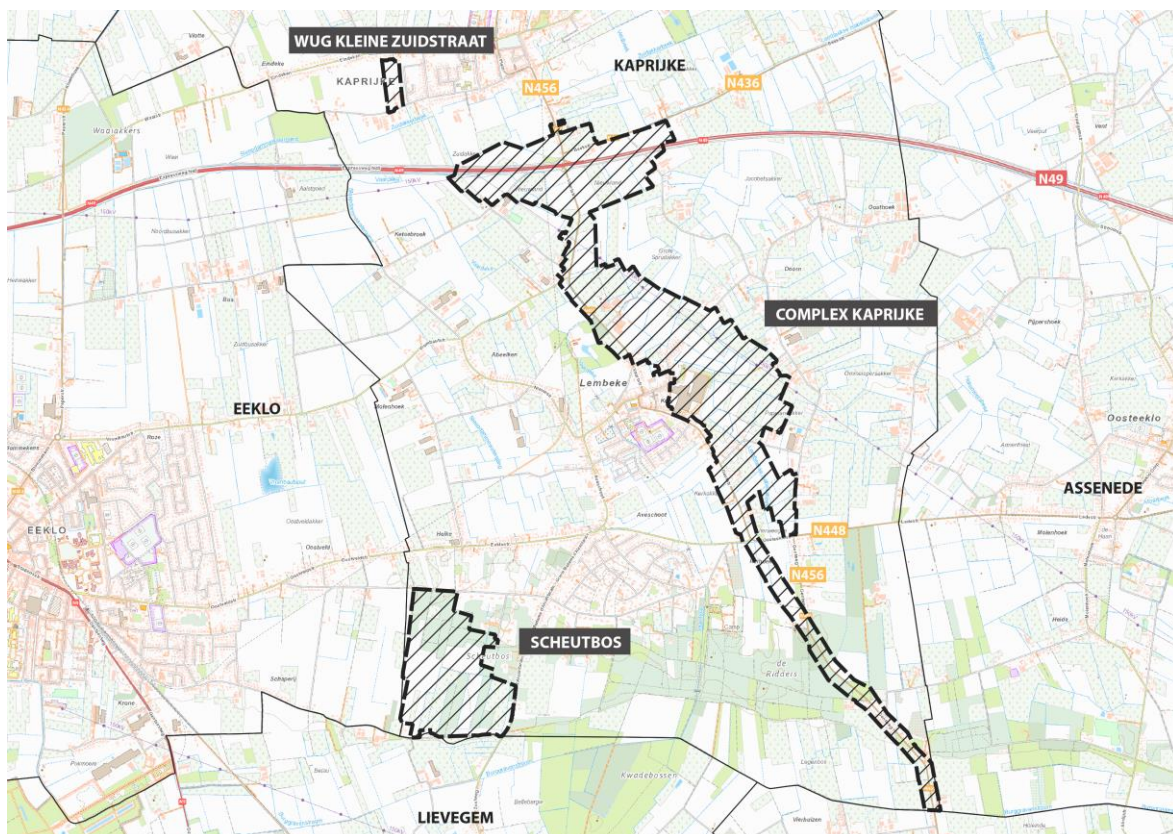
De hierboven geschetste probleemstelling vormt de aanleiding voor voorliggend planproces.

1.2 Ruimtelijke situering studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen GRUP

De aanduiding van het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen GRUP (voor de leesbaarheid vanaf nu benoemd als 'het studiegebied van het GRUP') bestaat uit 3 deelgebieden. Zo is binnen het eerste deelgebied 'Complex Kaprijke' het planproces gericht op 3 samenhangende onderdelen nl. het complex Kaprijke, de omleidingsweg richting E34, de uitbreiding van de bedrijvenszone van het historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries en de voorziene reservatiestrook op het gewestplan.

Dit deelgebied situeert zich in het noorden van Oost-Vlaanderen, op het grondgebied van de gemeente Kaprijke. Het omvat het gebied tussen de E34, ter hoogte van het kruispunt met de N456/ Vaartstraat, het bedrijf Lotus Bakeries in het zuiden en de Gentweg-Singel (N456) tot aan de grens met de gemeenten Evergem en Assenede.

De bedrijfssite van Lotus Bakeries is gelegen aan de oostrand van Lembeke, een deelgemeente van Kaprijke. Het bedrijf situeert zich aan de N456/Gentstraat. Dit betreft een gewestweg die de kern van Lembeke doorkruist en die de verbinding vormt tussen de E34 en Evergem.



Ruimtelijke situering van het studiegebied van het GRUP

Daarnaast zijn er twee deelgebieden in functie van de planologische compensatie nl. het deelgebied 'WUG Kleine Zuidstraat' en het deelgebied 'Scheutbos'. De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening (VCRO) bevat een verplichte planologische compensatie¹ waarbij er netto geen toename mag zijn van bijkomende harde bestemmingen. Binnen de gemeente is nog een beperkt aanbod niet ontwikkelde harde bestemmingen: het niet aangesneden deel van het WUG Kleine Zuidstraat waar het GRS van Kaprijke geen uitspraak maakt en het Scheutbos. Met zijn ca. 40 ha biedt het Scheutbos, een niet ontwikkeld, niet ontsloten en decentraal gelegen, deel van een woonpark de uitgelezen locatie om het

¹ Artikel 2.2.6/1

extra aanbod bedrijvenzone te compenseren. Het Scheutbos bevindt zich ten zuiden van de dorpskern van Lembeke en ten westen van de wooncluster Oostveld. Het Scheutbos sluit aan bij de Lembeekse bossen en het Bellebargiebos.

Op kaart 4 in bijlage bij deze toelichtingsnota is het studiegebied van het GRUP weergegeven.

1.3 Historiek

1.3.1 Het complex E34 – Kaprijke en de omleidingsweg Lembeke

Het project kent een lange historiek, waarbij meerdere studies en processen zijn doorlopen, waaronder het Ministerieel Besluit van 24 oktober 1991 waarbij het traject E34 Zelzate-Maldegem tot de snelwegen werd ingedeeld, de opmaak van een verkeerstechnische studie aansluitingen E34 (1999), een MER voor de ombouw van de E34 tot autosnelweg vak Zelzate- Knokke (2003), een streefbeeldstudie (2008), een studie voor het wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (E34 Expressweg-N456 Vaartstraat) van TV3V (Tijdelijke Vennootschap 3V Arcadis Gedas, Grontmij en Technum) (2008) en een plan-MER voor het aansluitingscomplex E34 Kaprijke en omleidingsweg Lembeke van oktober 2015².

De uitwerking van het complex Kaprijke op de E34 is gekoppeld aan een omleidingsweg om zo een oplossing te bieden aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de dorpskern van Lembeke. Deze omleidingsweg is ook opgenomen in het Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent (zie hoofdstuk 3.3.3).

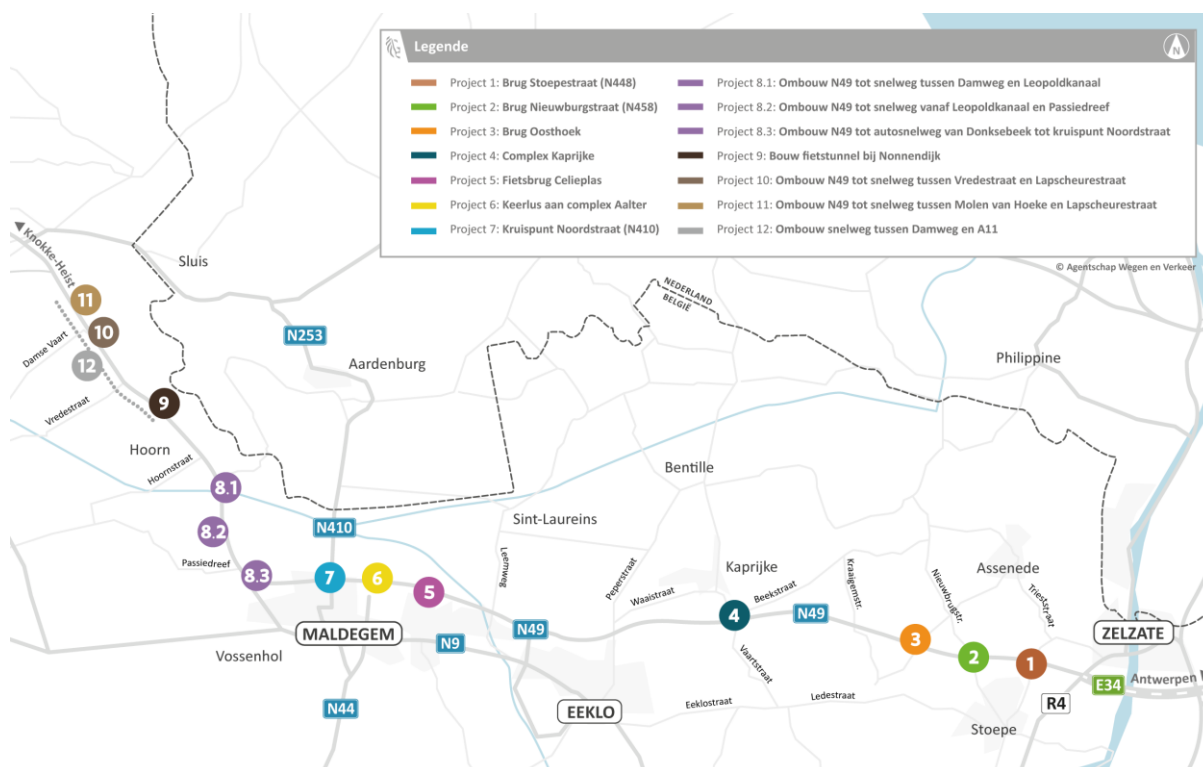
In de omgeving van het complex E34 en de omleidingsweg ligt het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries. Dit bedrijf ligt vlak bij de dorpskern van Lembeke en is voor zijn ontsluiting hoofdzakelijk op de E34 gericht. Dat heeft tot gevolg dat veel zwaar verkeer, zowel verkeer van en naar het bedrijf alsook ander vrachtverkeer door de dorpskern van Lembeke rijdt. Daar stelt zich een probleem van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. In het eerder vermeld plan-MER (2010-2015) werd de realisatie van het aansluitingscomplex en de omleidingsweg te Lembeke als een gezamenlijk project geëvalueerd.

De E34 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als 1 van de 21 hoofdwegen in Vlaanderen en maakt bovendien deel uit van de 'Trans-European Networks (TEN)', het Europese netwerk van transportassen. De E34 is ook als militaire corridor aangeduid. Volgens de Europese verordening nr. 1315/2013 behoort de E34 tot het "comprehensive TEN-T netwerk.

De laatste decennia werden er al verschillende acties ondernomen om de E34 om te bouwen tot autosnelweg:

- Vak Antwerpen-Zelzate: werd bij de Koninklijke Besluiten van 12 januari 1984 en 19 oktober 1984 ingedeeld bij de autosnelwegen.
- Het vak Assenede - Maldegem werd met het Ministerieel Besluit van 24 oktober 1991 ingedeeld bij de autosnelweg (Dit vak bevat het studiegebied van het GRUP).
- Het vak Maldegem - Damme-Knokke-Heist werd bij het Koninklijk Besluit van 29 november 2002 ingedeeld bij de autosnelwegen.

² Plan-MER "Aansluitingscomplex N49 Kaprijke en omleidingsweg Lembeke", dossiernummer PL0107, goedgekeurd op 20 oktober 2015.



Ombouw van de E34 naar een snelweg: overzicht deelprojecten van het Agentschap Wegen en Verkeer (Bron: website AWV)

De ombouw van de E34 verloopt gefaseerd. Het vak Antwerpen-Zelzate was onderwerp van een MER in 1995 (conformverklaring op 3 mei 1995). De ombouw tot autosnelweg is hier voltooid.

In 1998 werd gestart met de opmaak van het MER 'Ombouw N49 tot autosnelweg vak Zelzate - Knokke'. Bij de bespreking werd vastgesteld dat er eerst een ontwerp streefbeeld diende te worden opgesteld. In het ontwerp - streefbeeld werd het al of niet realiseren van een aansluitingscomplex in Kaprijke in vraag gesteld. Deze vraag werd in deze studie niet beantwoord. Er werd gesteld dat de keuze hiervoor kon gemotiveerd worden in een nog op te maken project-MER.

In 2001 werden de nodige stappen genomen om de in 1998 opgestarte MER-procedure opnieuw verder te zetten. De conclusie van deze MER gaf een lichte voorkeur voor de bouw van een complex te Kaprijke. Als flankerende maatregel werd in het MER de realisatie van de omleidingsweg rond Lembeke gesuggereerd.

In het streefbeeld van de N49 (december 2004) is het scenario met of zonder aansluitingscomplex van de N456 op de N49 onderzocht. Hiervoor is een MER opgemaakt en is het effect van deze afschaffingen modelmatig doorgerekend (studie "Titel_Verkeerstechnische Studie Aansluitingen N49"). De conclusies uit de streefbeeldstudie voor een bijkomend aansluitingscomplex te Kaprijke was dat een aansluitingscomplex zal zorgen voor een (lichte) vermindering van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet en de dorpskernen in de omgeving van de N49. De realisatie van het complex te Kaprijke zorgt er ook voor dat er geen extra opritten voor hulpdiensten voorzien moeten worden.

Uit het definitief MER van december 2003 (en de bijhorende verkeersmodeldoorrekeningen) bleek dat zonder dit complex er een grote "maas" ontstaat tussen de aansluitingen van Zelzate en Eeklo (afstand ca. 18 km), waardoor het onderliggende wegennet overbelast raakt en de bereikbaarheid van bedrijven en de dorpskernen sterk vermindert. Zonder het complex neemt de verkeersdruk toe in de kernen van Evergem, Ertvelde, Kluizen, Oost-Eeklo, Assenede en Kaprijke zelf. Uit de synthese van het MER bleek dat vanuit de disciplines verkeer, sociaal-organisatorische aspecten en fauna en flora er een

duidelijke voorkeur is voor de realisatie van het aansluitingscomplex Kaprijke. Volgens het MER 2003 waren er bovendien geen significante milieubezwaren vanuit de andere disciplines.

Uit dit MER blijkt ook de noodzaak om de negatieve effecten (aantasting van de leefbaarheid van de kernen), die door de aanleg van het complex optreden, te milderen door gerichte milderende maatregelen te voorzien zoals een omleidingsweg rond Lembeke en doortocht-maatregelen in Kaprijke.

Aansluitend op de MER-procedure werd aan de conclusies van het ontwerp-streefbeeld een beslisnota (december 2004) gekoppeld waarin geopteerd wordt om het aansluitingscomplex in Kaprijke en de omleidingsweg in Lembeke te bouwen.

Op 4 april 2003 werd door de Vlaamse Regering een GRUP goedgekeurd voor het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries in Lembeke om uitbreidingsmogelijkheden te bieden aan het bedrijf. In dit GRUP is een deel van de reservatiestrook voor de aanleg van de omleidingsweg rond Lembeke opgeheven zonder dat hiervoor een alternatief werd voorzien.

Eind 2007 werd door het Agentschap Infrastructuur beslist om prioritair het aansluitingscomplex in Kaprijke te bouwen naar aanleiding van de budgetten die beschikbaar gesteld werden voor het versneld wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken.

In de periode 2007 – 2008 werd een ontwerp gemaakt van het nieuwe complex in het kader van de toenmalige TV3V-projecten. In dit kader werd een startnota gemaakt waarin een aantal alternatieven ten opzichte van elkaar werden afgewogen.

Om het voorgestelde TV3V plan te realiseren is een bestemmingswijziging en de opmaak van een GRUP vereist. In het kader daarvan werd in 2015 het plan-MER goedgekeurd voor het aansluitingscomplex te Kaprijke. In dat plan-MER werd de realisatie van het aansluitingscomplex en een omleidingsweg te Lembeke als een gezamenlijk project voorzien.

In het plan-MER van 2015 werden vier uitvoeringsalternatieven voor het aansluitingscomplex Kaprijke onderzocht en 7 verschillende locatiealternatieven voorgesteld waarbij er 4 werden weerhouden.



Situering van de verschillende uitvoerings- en locatiealternatieven voor het complex en de omleidingsweg (bron: plan-MER 'Aansluitingscomplex N49 te Kaprijke en omleidingsweg te Lembeke' van 2015)

Op 8 juli 2022 besliste de Vlaamse Regering dat er een startnota voorbereid moet worden voor de opstart van een geïntegreerd planproces voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, in afwijking van het RSV, voor de bouw van een op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456 Vaartstraat te Kaprijke. In het kader van het geïntegreerd planproces moet een grondige studie uitgevoerd worden waarin de specifieke vorm van het op- en afrittencomplex en de scope van de infrastructuurwerken wordt bepaald. Dit houdt ook een uitspraak in over de omleidingsweg rond Lembeke.

In het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent is rekening gehouden met het bestaande streefbeeld van de N49 (E34) en is er een op- en afrit voorzien op de Europese hoofdweg ter hoogte van Kaprijke. Het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent (RMP) werd op 21 december 2023 definitief vastgesteld door de Vervoerregioraad en op 9 februari 2024 formeel bekrachtigd door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Het plan is een strategisch beleidskader voor de periode 2030-2050 en vormt het referentiekader voor alle mobiliteitsbeslissingen in de regio, inclusief de selectie van de op- en afrit te Kaprijke.

Volgens de wegencategorisering in het Regionaal Mobiliteitsplan is de N456 gecategoriseerd als een interlokale weg (behorend tot het dragend wegennet) die het verkeer van en naar de N49 opvangt. Daarnaast is de N456 een interlokale aanrijroute waarop een filter is aangeduid binnen het voorkeurscenario van het vrachtnetwerk.

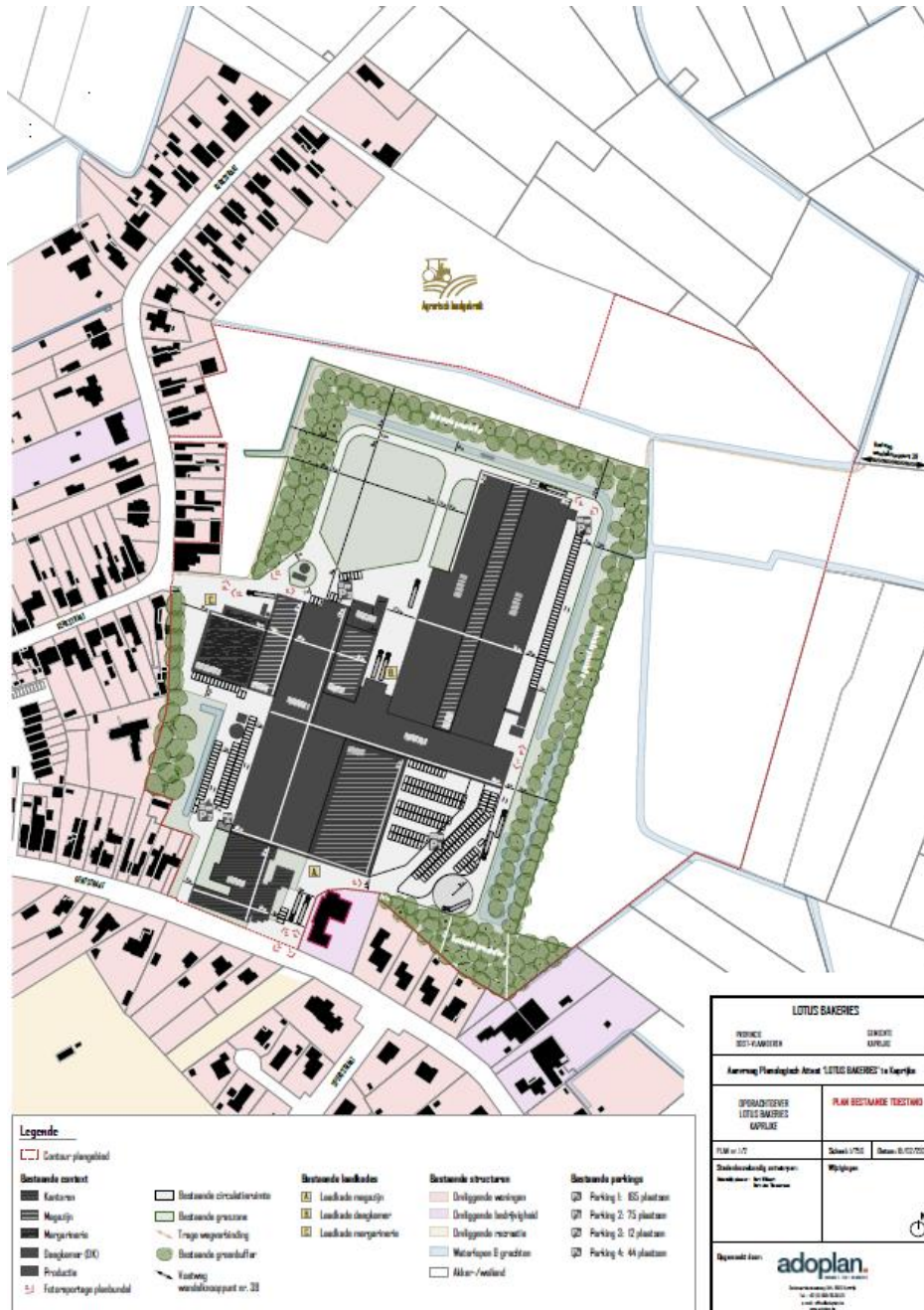
Door de omleidingsweg wordt het doorgaand verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer, rechtstreeks naar het hoofdwegennet geleid, zonder dat het zich door de dorpskern van Lembeke moet verplaatsen. De omleidingsweg werd niet expliciet als oplossing in het RMP van Gent opgenomen.

Echter binnen de omschrijving van de lopende plannen en projecten werd de ombouw van de N49/E34 complex Kaprijke omschreven in dit in combinatie met een oplossing voor het dorp Lembeke (zie RMP Gent - Hoofdstuk 5.3 Lopende plannen en projecten).

Ook in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Kaprijke is de realisatie van de omleidingsweg expliciet onderschreven als noodzakelijke voorwaarde voor een goede ontsluiting van Lotus en de leefbaarheid van Lembeke.

1.3.2 Het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries

Het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries is gelegen aan de kern van Lembeke en grenst aan een agrarisch gebied. Het bedrijf is gelegen op het grondgebied van de deelgemeente Lembeke (Kaprijke) en is een gemeente in het buitengebied. Het bedrijf is sinds 1932 gevestigd in Lembeke en is sindsdien sterk gegroeid. Dit ging recent gepaard met belangrijke investeringen in de site.



Bestaande toestand historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries (bron: aanvraag planologisch attest 2022)

De huidige bedrijfssite werd verankerd in het GRUP 'Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke' definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 4 juli 2003.



Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke'

Binnen het GRUP 'Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke' van 2003 is de bedrijfssite ondertussen gegroeid en kan de site nog in heel beperkte mate uitbreiden. Dit is echter onvoldoende zijn om op korte termijn de groei van de productie plaats te kunnen geven. Binnen een termijn tot 2036 wordt verwacht dat de productie meer dan zal verdubbelen. Om daarop een antwoord te bieden werd een planologisch attest aangevraagd dat werd afgeleverd op 09/06/2023.

De uitbreiding van de bedrijvenzone wordt voorzien ten oosten en ten noorden van het bestaande GRUP. De uitbreiding van de bedrijfssite wordt gekaderd met inrichtingsprincipes zoals het beperken van de uitbreiding tot de bestaande woonlinten langs de Kerkstraat en de Gentstraat, het inrichten van gedifferentieerde groenbuffers, alsook van het voorzien van een geluidsscherm aan de binnenzijde van de groenbuffer t.h.v. de Gentstraat en de Kerkstraat, een verbeterde circulatie op het terrein, het

uitbouwen van een ecologisch infrastructuur voor de Isabellastroom en het verleggen van de Kerkwegel met een nieuwe aantakking aan de Kerkstraat.



Plan gewenste toestand van het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries (bron: aanvraag planologisch attest 2022)

1.3.3 Het Scheutbos

Het Scheutbos werd in 1961 in het algemeen plan van aanleg (APA) bestemd als bosgebied waarbij wonen mogelijk is op percelen van minimaal 1.5 ha. In het gewestplan Eeklo-Aalter van 1978 werd het Scheutbos bestemd als woonparkgebied. Zie ook hoofdstuk 3.2.2.

In 2001 heeft de gemeente Kaprijke voorgesteld een deel van haar APA te behouden in het plannenregister. De Vlaamse regering heeft dit goedgekeurd. Ondertussen volgen verschillende verkavelingsaanvragen zich op die om verscheidene redenen worden geweigerd (o.m. omwille van geen goedkeuring gemeenteraad voor wegenis, negatief advies Bos en Groen, ontbreken ordening door middel van een plan van aanleg, bezwaarschriften enz.).

De gemeente Kaprijke geeft in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (d.d. 12/05/2005) aan dat zij niet wenst dat het woonpark aangesneden wordt en neemt dit ook als dusdanig niet mee op als aanbod in het woonbehoefteonderzoek.

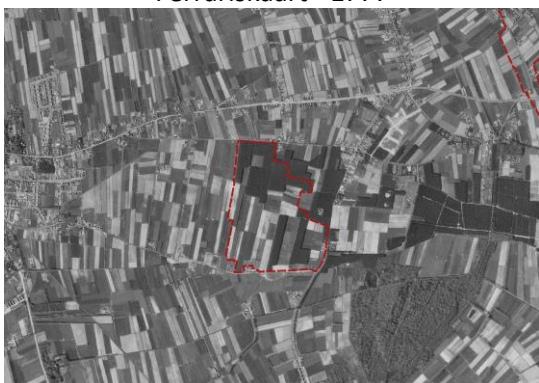
Vanuit de bebossingsdoelstellingen in het RSV is binnen het planningsproces voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur geopteerd voor het behoud, alsook een uitbreiding van het bestaande bos. De opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de bosstructuur Lembeekse bossen-Kwadebossen-Scheutbos is voorzien in het operationeel uitvoeringsprogramma (actie 55) voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland (2007). Zie hoofdstuk 3.3.1.



Ferrariskaart - 1777



Militaire Stafkaart - 1873



Orthofoto - 1973



Orthofoto - 2024

Historiek Scheutbos (onderdeel van de Lembeekse bossen)

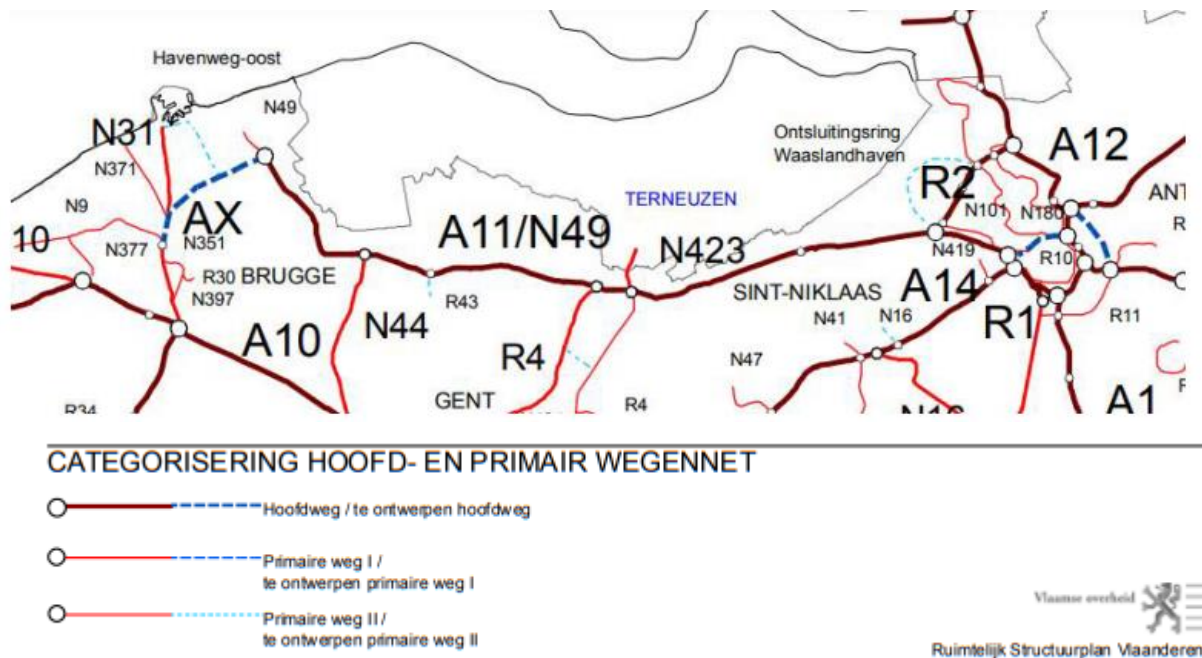
2 Plandoelstelling en planvoornemen

In hoofdstuk 2.1 worden de doelstellingen van het plan toegelicht, hoofdstuk 2.2 geeft een uitgebreide toelichting van het planvoornemen. Vervolgens worden in hoofdstuk 2.3 de alternatieven behandeld en wordt in hoofdstuk 2.4 tenslotte ingegaan op de reikwijdte en detailleringsgraad van het plan.

2.1 Algemeen kader Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Voorliggend planinitiatief geeft uitvoering aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en kadert binnen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

In het bindende gedeelte van het RSV is de E34 (N49/A11) geselecteerd als hoofdweg voor het wegvak tussen Antwerpen-Linkeroever en Westkapelle. Daarnaast kan er ook verwezen worden naar de verordening van het Europese Parlement en de Raad van 11 december 2013 waarin staat dat lidstaten zich tot het uiterste dienen in te spannen om het trans-Europese vervoersnetwerk uiterlijk tegen 2050 te voltooien en te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van deze richtsnoeren.



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Categorisering hoofd-en primair wegennet

Deze categorisering vloeit voort uit het ruimtelijk kader dat in het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt aangereikt. Drie ruimtelijke principes worden geformuleerd als verdere uitwerking van het ruimtelijk principe voor de gewenste ruimtelijke structuur “infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid”:

1. Verbindingen tussen poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland;
2. Verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen;
3. Fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren.

Hoofdwegen verzorgen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland.

Deze hoofdwegen vormen een verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthaven van Zaventem met elkaar en met het achterland van de zeehavens. In deze context wordt de E34 specifiek beschouwd als de voornaamste interhavenverbinding over de weg (Zeebrugge – North Sea Ports – Antwerpen).

Tot slot wordt in het richtinggevend gedeelte van het RSV ook gesteld dat de hoofdwegen als geheel de drager vormen voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

De volgende inrichtingsprincipes voor de hoofdwegen worden in het richtinggevend gedeelte van het RSV aangegeven:

- De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger te liggen dan 100km/u;
- Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstanden tussen de aansluitingen is ten minste 8 à 10km;
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer;
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers;
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein;
- Langsheen de autoweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid opgelegd buiten de stedelijke gebieden en de kernen in het buitengebied van 100m waarbij deze zone zo strikt mogelijk moet worden nageleefd. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd met het oog op bundeling van infrastructuur;
- Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar het scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen.

De regio rond Kaprijke maakt deel uit van een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied. Kernen in het buitengebied worden in het RSV niet rechtstreeks aangesloten op het hoofdwegenet. Kaprijke is niet geselecteerd als stedelijke gebied en is dus een kern in het buitengebied. Hier wordt dus een buitengebiedbeleid gevoerd dat betrekking heeft op het beleid ten aanzien van de natuurlijke structuur en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

De aanleg van een aansluitingscomplex op de E34 ter hoogte van de N456, Vaartstraat te Kaprijke wijkt af van het richtinggevend gedeelte van het RSV omdat de afstand tussen de op- en afrittencomplexen minder dan 8 km bedraagt en omdat het beoogde complex geen stedelijk gebied of economisch knooppunt aansluit (met de realisatie zal dit een afstand zijn van ongeveer 12 km van Zelzate West en ongeveer 6 km van Eeklo, de afwijking is hier dan ook minimaal).

Zoals reeds opgenomen in de aanleiding (hoofdstuk 1.1) houdt de opmaak van dit GRUP een afwijking in van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan de Vlaamse overheid afwijken van het richtinggevend gedeelte van het RSV omwille van dringende sociale, economische en budgettaire redenen.

De N49 heeft in 1991 het statuut van autosnelweg gekregen. Dit statuut veronderstelt de volledige ombouw van de N49 in functie van de verbindingfunctie en houdt in dat het aantal op-en afritten wordt beperkt.

In 1997 werd deze visie bevestigd in het RSV. De N49/A11 werd geselecteerd als hoofdweg en het RSV bepaalt specifiek dat de verbindingfunctie moet gegarandeerd worden door het voorzien van voldoende afstand tussen complexen en dat secundaire wegen en rechtstreekse aansluitingen van activiteiten niet gewenst is.

In het ontwerp-streefbeeld voor de N49 werd het al of niet realiseren van een aansluitingscomplex in Kaprijke in vraag gesteld.

In 2004 werd in het MER, waarin verschillende alternatieven werden geëvalueerd, een lichte voorkeur gegeven aan de bouw van een complex te Kaprijke. Als flankerende maatregel werd in het MER de realisatie van de omleidingsweg rond Lembeke opgeworpen.

De afwijking van het RSV is te verantwoorden vanuit de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en om het functioneren van de E34 als hoofdweg te kunnen garanderen.

- Het ombouwen van de E34 tot een autosnelweg maakt sinds 1991 deel uit van het infrastructuurbeleid. Voor de E34 gaat het om de verbinding tussen de havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge, een cruciale verbinding voor de Vlaamse economische structuur. Het ombouwen van de E34 is gericht op het garanderen van de verbindingfunctie op een hoofdweg. Het is daarom cruciaal dat verkeerslichtengeregelde kruispunten worden opgeheven.
- Het project-MER (2004) geeft aan dat een aansluitingscomplex op de E34 ter hoogte van Kaprijke (N466) zal zorgen voor een betere oost-westrelatie tussen de omgeving van Maldegem tot Kaprijke, enerzijds, en de omgeving van de R4 tot Kaprijke, anderzijds. Algemeen kan worden gesteld dat de aanleg van een aansluitingscomplex te Kaprijke zal zorgen voor een (lichte) vermindering van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet en de dorpskernen in de omgeving van de E34. De realisatie van dit complex zorgt er tevens voor dat er geen extra opritten moeten worden voorzien voor de hulpdiensten. Vanuit de discipline mens (verkeer, socio-organisatorische aspecten) en fauna en flora is er dan ook een lichte voorkeur voor de realisatie van een aansluitingscomplex. Vanuit de andere disciplines zijn er geen betekenisvolle tegenkanten.
- Het inrichten van een op- en afrit ter hoogte van Kaprijke maakt het mogelijk een zwart punt weg te werken. Het kruispunt in Kaprijke staat op de lijst van gevaarlijke punten omdat het een score heeft van 31. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen is de ombouw noodzakelijk. De realisatie van een op- en afrit is dringend om de beleidsdoelstelling in zake verkeerveiligheid en het terugbrengen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te bereiken.

N49 - Kaprijke - krp N49 x N456						
Aantal ongevallen met:	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lichtgewonden	3	8	13	4	7	16
Zwaargewonden	2	2	0	1	3	0
Doden	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal gewonden:	5	10	13	5	10	16

531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2014-2016	29,4
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2015-2017	29,4
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2016-2018	28,7
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2017-2019	31

V85	81,014
-----	--------

N49 - Kaprijke - krp N49 x N456							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
aantal lichtgewonden	3	8	13	4	7	16	51
aantal zwaargewonden	2	2	0	1	3	0	8
aantal doden	0	0	0	0	0	0	0

Uit het voorgaande blijkt dat een functioneel en compact aansluitingscomplex van de N456, Vaartstraat, op de E34 noodzakelijk en dringend is, in het bijzonder om de verkeersveiligheid te garanderen en om de E34 om te kunnen bouwen tot een autosnelweg, hetgeen respectievelijk een sociale en economische nood is. De opmaak van een GRUP dat een juridisch-planologische basis biedt voor de vergunning en de realisatie van de op- en afrit is noodzakelijk en dringend. Deze oplossing brengt in geen geval de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied in het gedrang omdat voorzien zal worden in een compacte verkeersinfrastructuur die het resultaat zal zijn van de afweging van verschillende alternatieven en omdat in het planproces de verdere optimalisatie zal onderzocht worden. De infrastructuur neemt een zekere ruimte in die vandaag in gebruik is voor landbouw. De omvang en de impact op de landbouwstructuur zal afhankelijk zijn van het gekozen alternatief. Er worden geen landbouwbedrijven ingenomen maar de relatie tot huiskavels en aaneengesloten landbouwpercelen zullen door de omleidingsweg doorsneden worden. Om de impact op de landbouwstructuur te kennen wordt er een LandbouwImpactStudie (LIS) opgemaakt en wordt dit mee opgenomen in het plan-milieueffectenonderzoek.

Belangrijk bij het voorzien van het complex is dat er ook rekening wordt gehouden met één van de ontwikkelingsperspectieven opgenomen in de gewenste ruimtelijke structuur van het RSV voor spoorinfrastructuur nl. het bebouwingsvrij houden van trajecten voor toekomstige spoorverbindingen. Eén van deze verbindingen is de verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen-Linkeroever langsheen de A11/ N49.

Daarnaast voorziet het RSV ook dat historisch gegroeide bedrijven op hun locatie kunnen uitbreiden. Dit wordt in het RSV als volgt omschreven:

Een 'historisch gegroeid bedrijf' is gelegen in een gemeente buiten de economische knooppunten en heeft een ruimtelijk vraagstuk dat best op bovenlokaal niveau wordt afgewogen. Daarnaast is dergelijk bedrijf vaak morfologisch en ruimtelijk verweven met de omgeving of heeft het een specifieke sociaal-economische relatie met die omgeving. Omwille van de verantwoordelijkheid van de gemeente inzake de verlening en/of de advisering van de milieuvergunning, de kennis en inschatting van de plaatselijke

toestand en met name de bepaling van de draagkracht van de ruimte, is het aan de gemeente deze problematiek te signaleren en een principieel standpunt in te nemen. De afweging en bestemming in een ruimtelijk uitvoeringsplan gebeurt door het Vlaams gewest, in overleg met de gemeente en de provincie.

Een bedrijventerrein voor een historisch gegroeid bedrijf of een bestaand regionaal bedrijf, kan worden voorzien voor de bestendiging, uitbreiding of herlokalisatie aansluitend bij de kern of een bestaande bedrijventerrein, van een historisch gegroeid bedrijf of een bestaand regionaal bedrijf.

2.2 Compensatieplicht

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) legt via artikel 2.2.6/1 een verplichte planologische compensatie waarbij er netto geen toename mag zijn van bijkomende harde bestemmingen. Binnen het proces van een ruimtelijk uitvoeringsplan moet er bij extra woon- en industriegebied (harde bestemmingen) minstens eenzelfde oppervlakte van niet-gerealiseerde slecht gelegen of overbodige harde bestemmingen omgezet worden naar bos-, natuur-, of landbouwgebied (zachte bestemmingen). Op deze manier wordt er uitvoering gegeven aan de Conceptnota Bouwshift.

- Harde bestemmingen (of subcategorie) zijn: 'wonen', 'bedrijvigheid', 'recreatie', 'gemeenschaps- en nutsvoorzieningen'.
- Zachte bestemmingen zijn: 'landbouw', 'bos', 'overig groen', 'reservaat en natuur'.

Er is geen planologische compensatieplicht ingesteld voor de aanduiding van een gebied dat behoort tot de gebiedscategorie "lijninfrastructuur" waardoor de aanleg van het complex en de omleidingsweg niet onder de compensatieplicht vallen.

Dit betekent dat voor de uitbreiding het bestaande historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries een herbestemming zal plaatsvinden van landbouwgebied (zachte bestemming) naar gebied voor bedrijvigheid én dus tegelijk ook een compensatie zal worden uitgevoerd van een harde bestemming, waarvan de beleidsmatige ontwikkeling door de overheid niet langer is gewenst, naar een zachte bestemming.

Binnen het kader van dit planproces worden voor de uitbreiding van het bedrijf Lotus twee gebieden onderzocht als mogelijke compensatie en zal een herbestemming opgenomen worden in dit GRUP. Het gaat over de volgende gebieden: het WUG Kleine Zuidstraat en het Scheutbos.

Het WUG heeft nog een niet aangesneden deel. In de bindende bepalingen van het GRS Kaprijke wordt binnen de ruimtelijke nederzettingsstructuur aangegeven dat er voor sociale koop- en huurwoningen een gedeeltelijke aansnijding van het WUG Kleine Zuidstraat kan van ca. 3ha. Er zal onderzocht worden welk deel van het WUG ingezet kan worden als compensatie. De bedoeling is om het landbouwbedrijf zone-eigen te maken en nog voldoende ruimte te geven aan landbouwactiviteiten zodat dit kan aansluiten op het samenhangend landbouwgebied Sint-Laureins - Kaprijke - Eeklo.

Door de bestemming woonuitbreidingsgebied (hoofdcategorie wonen) om te zetten naar een zachte bestemming zoals agrarisch gebied kan de bestaande actieve landbouw planologisch bestendig worden.

Een tweede gebied is het Scheutbos. Gelet op de gewenste ruimtelijke structuur voor de buitengebiedregio Veldgebied Brugge – Meetjesland (afbakening van de gewenste agrarische en natuurlijke structuur) wordt de opportuniteit aangegrepen om het bestaand bos, gelegen in het niet ontwikkeld woonpark om te zetten naar bosgebied. Een robuuste bosstructuur wordt beoogd door een omzetting van woonpark naar bosgebied waarbij oude bosrelicten verbonden en gebufferd worden (door middel van bosuitbreiding) en geconnecteerd met de Lembeekse Bossen. Daarnaast wordt er binnen het planproces een afweging gemaakt rond de bestaande landbouwpercelen binnen het woonpark (woongebied) of deze opgenomen worden binnen bosgebied of bouwvrij agrarisch

gebied. Binnen het operationeel programma (actie 55) is de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorzien voor de bosstructuur Lembeekse bossen-Kwadebossen-Scheutbos.

De gemeente onderschrijft deze visie in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en voert een restrictief beleid voor de ontwikkeling ervan. Om deze redenen wordt het Scheutbos opgenomen binnen het studiegebied van het GRUP in functie van een herbestemming naar bosgebied.

2.3 Plandoelstellingen

Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heeft onderstaande plandoelstellingen. De verschillende alternatieven en varianten die zullen worden geselecteerd en waarvoor de effectenbeoordelingen worden gemaakt, moeten voldoen aan deze doelstellingen:

- De uitbouw van een functioneel en compact op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke.
Waarbij aandacht besteed wordt aan:
 - o de uitbouw van een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk waarbij al de onderdelen van het complex voor alle modi verkeersveilig is, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker;
 - o een kwalitatieve inpassing in het omringende landschap en het herstellen en versterken van de ecologische verbindingen ten gevolge van de barrièrewerking van het nieuw in te richten op- en afrittencomplex.
- Het voorzien van een omleidingsweg als interlokale weg om de kern van Lembeke te ontlasten en de leefbaarheid in de kern te verbeteren. Hierbij wordt ook de reservatiestrook van het Gewestplan op het grondgebied van de gemeente Kaprijke die niet meer nodig is, afgeschaft.
- De uitbreiding van de bedrijvenzone van het historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries waarbij:
 - o rekening wordt gehouden met de optimalisatie van het huidige ruimtegebruik zoals slim verdichten, het implementeren van meervoudig en duurzaam ruimtegebruik en het versterken van de samenhang van het bedrijventerrein;
 - o ingezet wordt op een toekomstbestendig bedrijventerrein waarbij er gestreefd wordt naar een maximale inbedding in het landschap, met oog voor groenblauwe dooradering, klimaatbestendigheid, een duurzame model split en de leefbaarheid van omwonenden en bedrijven;
 - o een rechtstreekse ontsluiting wordt voorzien op de omleidingsweg.

2.4 Het planvoornemen

De hierboven beschreven plandoelstellingen laten toe om de link te maken naar de mogelijke planvoornemens, met name het type van bestemmingswijzigingen en/of overdrukken die relevant zijn om de betreffende plandoelstelling te halen en vervolgens met de mogelijke fysieke planingrepen en planinstrumenten die kunnen toegepast worden onder de betreffende bestemmingen. Het planvoornemen geeft invulling aan bovenvermelde doelstellingen:

- Het voorzien van ruimte voor het inrichten van een aansluitingscomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat. De Beekstraat blijft hierbij aangesloten op de Vaartstraat, in de omgeving van het complex.
- Het voorzien van de ruimte voor een nieuwe omleidingsweg te leggen vanaf het nieuwe complex en voorbij de kern van Lembeke waarbij ook de ruimte wordt voorzien voor een aansluiting ter hoogte van het bedrijf Lotus Bakeries.
- Het voorzien van ruimte om de nodige landschappelijke inpassing, ecologische verbindingen en maatregelen te integreren in het ontwerp van het nieuwe complex en de nieuwe omleidingsweg.
- Het voorzien van de nodige ruimte voor de uitbreiding van de zone voor bedrijvigheid voor het historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries.
- De (gedeeltelijke) opheffing van de reservatiestrook op het gewestplan/ GRUP tussen de E34 en de Oosteeklostraat
- Het planvoornemen houdt compensaties in op het vlak van natuur en landbouw.
- Compensatie gekoppeld aan de bescherming en versterking van de open ruimte

Aangezien we aan het begin van het planningsproces staan, is het momenteel niet mogelijk om gedetailleerd aan te geven welke bestemmingswijzigingen zullen opgenomen worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De opmaak van een plan is maatwerk. Voor bepaalde aanduidingen, zoals fietsverbindingen of ecologische verbindingen kan zowel gewerkt worden met effectieve bestemmingsgebieden, overdrukgebieden of symbolische aanduidingen. Deze bestemmingen of symbolen in overdruk wijzigen de grondbestemming niet, maar voegen elementen toe aan deze grondbestemming. De keuze tussen de verschillende manieren van weergave op het grafisch plan is situatieafhankelijk. Volgende elementen zijn van belang bij deze afweging: leesbaarheid, rechtszekerheid, voorzien van de nodige flexibiliteit, duidelijkheid, ...

2.4.1 Inrichting complex Kaprijke en omleidingsweg Lembeke

Met dit GRUP wordt de zone van het aansluitingscomplex herbestemd tot **“zone voor weginfrastructuur”**. Binnen het GRUP zijn alle voorzieningen mogelijk, die verband houden met de weg nl.:

- kunstwerken en constructies;
- voorzieningen in functie van waterhuishouding;
- (groen)voorzieningen in functie van de landschappelijke inpassing van de weg;
- ecologische infrastructuur in functie van de barrièrewerking van de weg;
- geluidswerende voorzieningen
- eventueel ruimte voor de aanleg van een carpoolparking.

Indien relevant kunnen aparte subcategorieën worden opgenomen in het GRUP in functie van visuele groenbuffers, geluidswerende voorzieningen of groenzones.

Samen met de bouw van het aansluitingscomplex wordt de aanleg van een omleidingsweg (N456) rond Lembeke voorzien. De omleidingsweg loopt langs de oostzijde van het dorp en sluit ten noorden van

de kern van Lembeke terug aan op de huidige N456 (Vaartstraat). Deze nieuwe omleidingsweg verzorgt ook de ontsluiting van het bedrijf Lotus Bakeries en ontlast de dorpskern van Lembeke. Zoals opgenomen in Hoofdstuk 1.3.1 blijkt uit het MER van 2003 dat het noodzakelijk is om de negatieve effecten (aantasting van de leefbaarheid van de kernen), die door de aanleg van het complex optreden, te milderen door een omleidingsweg rond Lembeke te voorzien. Deze omleidingsweg wordt dus niet enkel aangelegd i.f.v. de ontsluiting van het bedrijf Lotus, maar ook om ander zwaar verkeer rond het centrum van Lembeke te leiden. Op basis van het project-MER Lotus Bakeries Lembeke is er berekend wat het aandeel van verkeer door Lotus gegenereerd is op de Vaartstraat. Uit die cijfers blijkt dat in 2020 het aantal voertuigen net iets meer is dan 5000 per etmaal in de Vaartstraat. Daarvan is 11,8% van de personenwagens afkomstig van Lotus (en 22,3% van de vrachtwagens afkomstig van Lotus). Na de geplande uitbreidingen van Lotus zou aandeel stijgen naar 18,2% personenverkeer en 41,3% vrachtverkeer gegenereerd door Lotus. Het merendeel van het verkeer op de Vaartstraat is dus niet aan Lotus gekoppeld.

De geplande lokale omleidingsweg zal worden ingericht als een interlokale weg (IW), analoog aan de N456. De weg zal volledig worden aangelegd op maaiveldniveau en heeft het profiel van een 2x1 of 1x2 weg.

Er wordt een tracé met een breedte van 40 m onderzocht. Het uiteindelijk te realiseren wegprofiel en de zone die herbestemd zal worden als **“zone voor weginfrastructuur”** in het GRUP, zal een breedte hebben van max 20 m.

Op deze manier is er binnen de breedte die onderzocht wordt nog enige vrijheid om lokale gevoeligheden of knelpunten zo veel als mogelijk te vermijden. In Lembeke bevinden zich een aantal goede voetgangers- en fietsersverbindingen tussen de dorpskern en de achterliggende woon- en landbouwgebieden. Het is daarom niet wenselijk om fietspaden aan te leggen langsheen de omleidingsweg. Na de realisatie van de omleidingsweg zal het huidig gedeelte N456 door het dorp (Gentweg, Lembeke Dorp, Vaartstraat) lokaal weefsel worden en kan het bestemmingsverkeer in de gemeente zelf en de fietsers voor het bedrijf Lotus Bakeries, langs deze weg op zijn bestemming geraken. De fietsers voor het bedrijf Lotus kunnen zo via de bestaande aansluiting in de Gentstraat op de site van het bedrijf Lotus Bakeries geraken, terwijl de auto's en vrachtwagens voor het bedrijf Lotus Bakeries samen met het andere doorgaand verkeer de omleidingsweg kunnen nemen. Het bedrijf Lotus Bakeries kan een nieuwe ontsluiting voorzien vanop hun site naar de nieuwe omleidingsweg voor auto's en vrachtwagens.

Ook zal er aandacht worden besteed aan de aansluiting met bestaande voetgangersverbindingen.

Kruispunten met bestaande wegen worden gelijkvloers ingericht via rotondes of lichtengeregelde kruispunten.

In de omgeving van de omleidingsweg bevindt zich een hoogspanningslijn (150kV). Indien relevant voor het gekozen alternatief zullen bepaalde hoogspanningsinstallaties opgenomen worden in het plan, zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in de latere stedenbouwkundige voorschriften.

2.4.2 Uitbreiding bedrijf Lotus Bakeries

Het studiegebied van het GRUP omvat het toekomstig bedrijventerrein Lotus Bakeries. Het huidige bedrijventerrein is volgens het Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan *‘Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke’* bestemd als *‘categorie bedrijvigheid: Zone voor bedrijfsactiviteiten van een historisch gegroeid bedrijf’*, *‘categorie: groen: zone voor groene buffer en zone voor groen’* en *‘categorie: wonen: zone voor wonen’*. De uitbreidingszone is volgens het Gewestplan Eeklo-Aalter (KB

24-03-1978) bestemd als *'agrarisches gebied met overdrukken 'aan te leggen hoofdverkeersweg' en reservatiegebied'*.

Het bedrijventerrein Lotus Bakeries krijgt actuele stedenbouwkundige voorschriften met planologische uitbreiding. Er wordt een maximale contour vastgelegd waarbinnen het bestaande bedrijventerrein en de uitbreiding conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen mee wordt opgenomen. Het planologisch attest, die als kader dient voor de aflevering van de vergunningen, vormt de leidraad voor de planologische uitbreiding (zie pagina 16 plan planologisch attest). Er is binnen het planologisch attest geen lange termijnuitbreiding voorzien.

Voor het volledige bedrijventerrein wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor een bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf. Daarnaast zullen ook bepalingen m.b.t. de inrichting ervan worden opgenomen en bijkomend zal ook worden ingezet op slim verdichten van het bestaande bedrijventerrein zoals het maximaal inzetten op gestapeld bouwen/zuinig ruimtegebruik. In het bedrijventerrein worden geen Seveso-bedrijven toegelaten (meer informatie rond de ruimtelijke veiligheidsrapportage is terug te vinden onder hoofdstuk: 6.2).

Waar mogelijk en nuttig wordt een overdruk buffer voorzien op de bestemming bedrijvigheid. Op deze manier kan het bedrijventerrein van Lotus Bakeries ingebed worden in het omliggende landschap. Hierbij wordt er bijkomend rekening gehouden met de bufferstroken binnen geldende vergunningen.

Aandacht gaat ook naar de verplaatsing van de bestaande trage weg, de Isabellastroom (waterloop cat. 2) en enkele publieke grachten in beheer van het polderbestuur die door het studiegebied van het GRUP lopen.

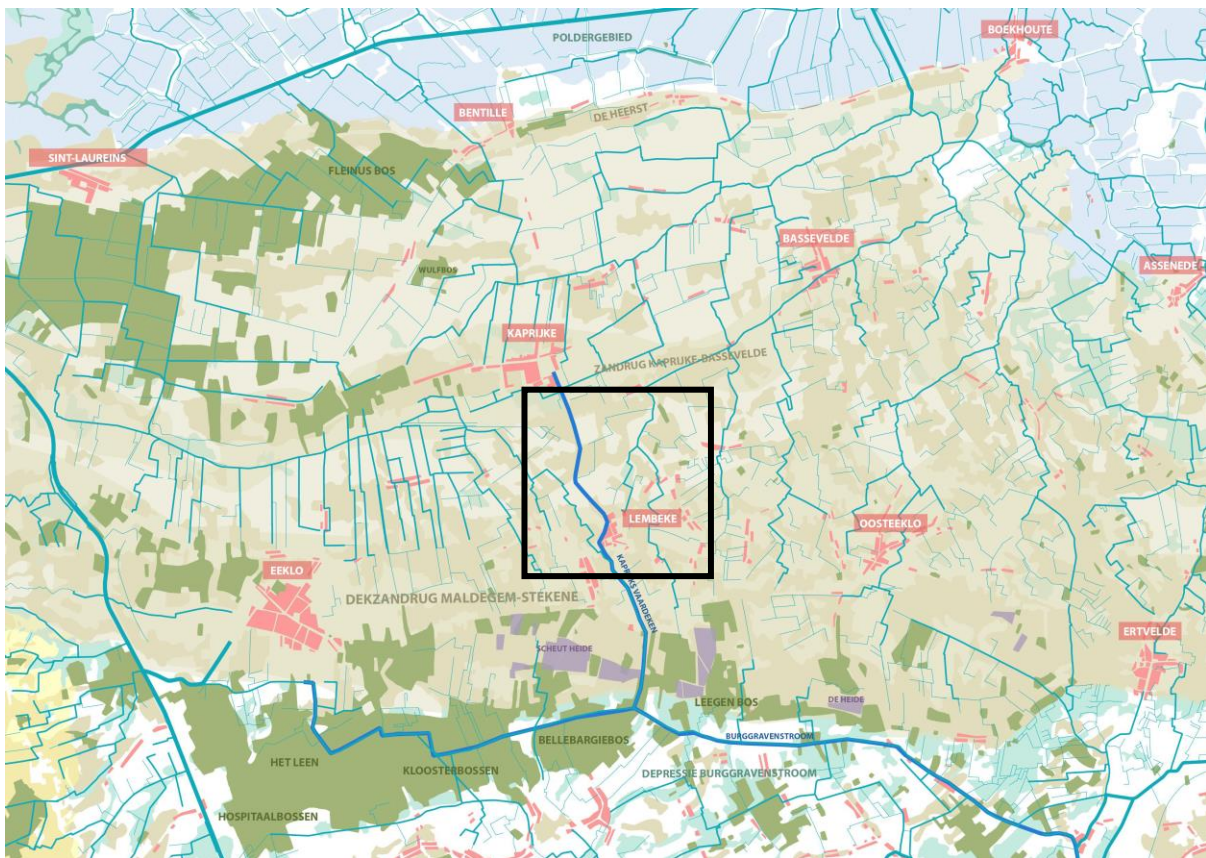
De interne mobiliteit van het bedrijventerrein kan geherstructureerd worden binnen de grenzen van de aangevraagde uitbreiding (zie planologisch attest). De ontsluiting moet zo georganiseerd worden dat, ook zonder de oplossing voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex E34 in Kaprijke, het bedrijventerrein kan blijven functioneren. Het voorliggend initiatief omvat niet enkel de interne mobiliteit maar ook de volledige verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein.

In het verdere planproces zal geen nabestemming voor de percelen van het bedrijf Lotus Bakeries onderzocht worden. Zoals aangegeven in de plandoelstelling gaat dit over de uitbreiding van een bedrijventerrein van het historisch gegroeide bedrijf Lotus Bakeries. Historisch gegroeide bedrijven hebben vaak een morfologische en ruimtelijke verweving met de locatie en hebben een specifieke sociaal-economische relatie met de omgeving. Het onderdeel rond Lotus Bakeries binnen het voorliggend plan is dus op maat van dit historisch gegroeide bedrijf. Indien Lotus Bakeries stopt, zal er een nieuwe volwaardige invulling en bijhorende ruimtelijke afweging en milieueffectenonderzoek gemaakt moeten worden en dit binnen het kader van de dan geldende beleidskaders.

2.4.3 Integratie in het landschap

Het studiegebied van het GRUP ligt in het traditioneel landschap van de zandstreek binnen de Vlaamse Vallei. De omgeving wordt gekenmerkt door de dekzandrug van Maldegem-Stekene (Verrebroek-Gistel). De dekzandrug is ontstaan in het quartair en de oriëntatie is oost-west gericht met een asymmetrische dwarsdoorsnede. Dit betekent dat de zuidflank een steile helling heeft, wat duidelijk in het landschap waarneembaar is, en de noordflank een zachte helling heeft. De andere grotere landschappelijke gehelen in de omgeving bestaan uit het polderlandschap in het noorden en de depressiezone van de Burggravenstroom ten zuiden. Ten noorden van de grote dekzandrug ontstonden oostwest georiënteerde microruggen. Op de lengte van deze microruggen liggen de kernen van Assenede, Bassevelde en Kaprijke. In de gemeente Kaprijke schommelt de hoogte van deze

rug tussen vier en elf meter. Tussen de ruggen in liggen lagere gebieden met nattere gronden die via een dens grachtensysteem afwateren richting het poldergebied.



Historische landschapslezing Ferrariskaart 1771-1778: met aanduiding locatie studiegebied van het GRUP complex Kaprijke (zie zwarte omkadering)

Het landschap op de dekzandrug wordt gekenmerkt door historische bosclusters en (verdwenen) wastinegebieden op de steilere zuidflank en een relatief gaaf landbouwlandschap met een grachtensysteem afgebakend door kleine landschapselementen. Door veranderingen in de landbouw, zoals schaalvergroting en door de verdere drainage van de natte gronden zijn de kleine landschapselementen voor een groot deel verdwenen.



(links): Zicht op de Lembeekse Isabellastroom vanuit de Krommeveldstraat – (rechts): Zicht op bossen op de dekzandrug vanuit de Antwerpse Heirweg.

De bestaande grachtenstructuur (waaronder verschillende publieke grachten) en resterende groenstructuren vormen een belangrijke identiteit en schakel voor de buffering van water in het gebied. De aanduiding van het studiegebied van het GRUP ligt binnen de werking van het polderbestuur de Slependammpolders en de watering Burggravenstroom. De bestaande beken vormen een aanknopingspunt om de groenblauwe dooradering in het studiegebied van het GRUP te herstellen en te versterken. Dit met respect voor de aanwezige landbouwactiviteiten en met oog voor functie binnen het watersysteem. Waar nodig kunnen deze structuren **via lijnaanduidingen** in het grafisch plan verankerd worden en/of in stedenbouwkundige voorschriften om zo ontbrekende structurele beekbegeleidende vegetatie te herstellen. Het planvoornemen rond de inbedding in het landschap met oog voor groenblauwe dooradering valt binnen de beoogde plandoelstelling van dit GRUP.

2.4.4 Studiegebied van het GRUP in functie van compensaties en milderende maatregelen

De opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gaat gepaard met onderzoek, zowel ruimtelijk, technisch als milieueffecten. Uit deze onderzoeken kunnen verschillende maatregelen komen:

- Compensaties en milderende maatregelen
- Voorstellen die het plan beter moeten maken en inspelen op de doelstellingen (landschap, compact,...)

Het studiegebied van het GRUP wordt in deze fase van het planproces (scopingnota) voldoende ruim genomen om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en ook alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden zijn te kunnen voorzien in het plangebied. Welke maatregelen (en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het GRUP (en hierin herbestemd zullen worden), is tot op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit studiegebied (en de contour) zal dus in de loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen.

2.4.5 Compensatie gekoppeld aan bescherming en versterking open ruimte

Binnen het plan worden 2 deelgebieden opgenomen en onderzocht voor de compensatie van inname van zachte bestemmingen (agrarisch gebied) ten gevolge van de uitbreiding van Lotus Bakeries nl. deelgebied Scheutbos en het deelgebied WUG Kleine Zuidstraat.

Voor de compensatie in het deelgebied **Scheutbos** (ca 40 ha) wordt er uitgegaan van de typevoorschriften voor bosgebied en bouwwrij agrarisch gebied. Dit om de bestaande toestand van de bosclusters en de landbouwstructuur te vrijwaren.

Binnen het studiegebied van het GRUP wordt het Scheutbos (ca. 40 ha) geselecteerd als compensatiegebied voor de extra bedrijvenzone. Er wordt uitgegaan van een omzetting van woonpark naar bosgebied volgens de typevoorschriften. Deze omzetting geeft uitvoering aan de gebiedsgericht en geïntegreerde ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos die in het kader van de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in uitvoering van het RSV is uitgewerkt voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland. Deze visie voorziet op macroschaal een ecologische verbinding tussen Het Leen en de Kwade Bossen/Lembeekse bossen. Dit via het behoud van de bestaande open (onbebouwde) ruimte en een versterking van de bosstructuur via bijkomende stapstenen en het realiseren van grotere aaneengesloten eenheden bos. Hierbij wordt er rekening gehouden met volgende elementen:

- de beboste percelen van een niet ontwikkeld woonpark worden herbestemd naar bosgebied

- overige percelen zonder bebouwing worden ingezet ter versterking van de bosstructuur
- verbinding wordt gemaakt met de Lembeekse Bossen
- percelen met een volledige bestemming woonpark worden meegenomen. Resterende stukken waarop slechts een deel van een perceel een bestemming woonpark heeft, behouden hun bestemming met oog op een latere ruimtelijke afweging binnen het toekomstig AGNAS-GRUP van het gebied 55

Voor de compensatie in het deelgebied **WUG Kleine Zuidstraat** (5,3 ha) wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor bouwvrij agrarisch gebied (zie 1.1 Deelgebied WUG Kleine Zuidstraat). Dit om de bestaande toestand van de landbouwstructuur met de actieve landbouwpercelen te bestendigen. De bestaande vergund geachte constructies van het landbouwbedrijf langs de Zuidstraat kunnen opgenomen worden in agrarisch gebied met eventueel nog een mogelijke uitbreiding. Deze afweging en de impact op het landbouwbedrijf wordt in het planproces verder onderzocht.

Voor meer informatie over de huidige bestemmingen van deze compensatiegebieden wordt verwezen naar hoofdstuk 3.2.

2.5 Alternatieven

Het genereren van alternatieven heeft als doel verschillende mogelijke oplossingen te vinden die beantwoorden aan de plandoelstellingen. Een alternatief is dus een andere manier om de plandoelstelling(en) te realiseren.

Algemeen kunnen verschillende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- *Nulalternatief*: het 'alternatief' dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren;
- *Locatie-alternatief*: het plan of delen ervan worden gerealiseerd op een andere locatie;
- *Tracé-alternatief*: het alternatief van een weg dat op een andere locatie gerealiseerd kan worden;
- *Inrichtingsalternatief*: binnen hetzelfde plangebied een andere (ruimtelijke) configuratie van hetzelfde programma voorzien;
- *Uitvoeringsalternatief*: verschilt slechts door de manier waarop het wordt uitgevoerd (tijdens de aanlegfase).

Binnen deze alternatieven kunnen ook varianten gedefinieerd worden. Dit zijn beperkte wijzigingen die slechts op een aantal aspecten van elkaar onderscheidend zijn.

Op basis van inspraak tijdens de publieke raadpleging en voortschrijdend inzicht zijn er in deze scopingnota nog bijkomende alternatieven opgenomen die ook onderzocht zullen worden. In het kader van dit planproces worden al deze alternatieven getoetst aan hun redelijkheid. Alternatieven die niet voldoen aan de plandoelstellingen, strijdig zijn met vigerende (sector)wetgeving of niet realistisch (technisch niet uitvoerbaar, een verhoudingsgewijs grotere maatschappelijke of milieu-impact of kostprijs) worden als niet-redelijk beschouwd. Deze zijn opgesomd in het hoofdstuk 'niet weerhouden alternatieven'.

In deze planningsfase is er nog geen keuze gemaakt voor één van de alternatieven. Er liggen met andere woorden verschillende alternatieven voor die een mogelijke invulling geven aan het planvoornemen en de doelstellingen en die op een evenwaardige manier onderzocht en beoordeeld zullen worden.

2.5.1 Nulalternatief

Het nulalternatief bestaat erin, dat het voorgenomen plan niet doorgevoerd wordt. De deelgebieden behouden dan hun huidige planologische en feitelijke toestand. Het nulalternatief komt niet tegemoet aan de doelstellingen van dit ruimtelijk planproces. Het nulalternatief komt wel impliciet aan bod, als referentiesituatie bij het beschrijven en beoordelen van de effecten van het voorgenomen plan.

2.5.2 Tracé-alternatieven voor de omleidingsweg

Voor de omleidingsweg rond Lembeke worden 6 tracé-alternatieven onderzocht nl.:

- alternatief N1 Z1
- alternatief N1 Z2
- alternatief N1 Z3
- alternatief N2 Z1
- alternatief N2 Z2
- alternatief N2 Z3

De tracé-alternatieven N1 Z3 en N2 Z3 werden ingesproken tijdens de participatieperiode en zullen ook verder onderzocht worden.

Voor elk van deze 6 tracé-alternatieven zijn de volgende elementen dezelfde:

- 1x2 rijstroken aangenomen, met afslagstroken ter hoogte van de kruispunten
- bij de inrichting van de omleidingsweg zal er rekening gehouden worden met bijkomende fietsinfrastructuur i.f.v. het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- de kruisingen van de omleidingsweg met de bestaande wegen zoals de Kerstraat en de kerkwegel (tussen de Kerkstraat en de Kaprijkestraat) worden behouden
- 4 kruisingen met beken o.a. 2x de Isabellastroom (3^e cat.) en 2x een beek zonder naam (geen cat.)
- de wandel- en fietsroute tussen Kaprijkestraat en Lembeke centrum gecombineerd met het ontsluitingspunt van het bedrijventerrein.

Bij de afweging van de alternatieven zal ook rekening worden gehouden met de huiskavels van landbouwbedrijven. Voor percelen in landbouwgebruik die worden doorsneden moet er een herinrichting komen van de resterende percelen zodat een efficiënte exploitatie mogelijk blijft.



Tracé-alternatieven voor de omleidingsweg.

Alternatief N1 Z1

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van kruising van de N456- Vaartstraat km 18.045 en van de Vrombautstraat en Koekoekstraat (noord) en ter hoogte van de N456-Gentstraat- Ongereehoek km 16.110 (zuid).

Het voorziene tracé gaat rond de site van de landbouwbedrijven aan de Ruiffelaarswegel en kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter hoogte van het bedrijventerrein.

De totale lengte van het omleidingstracé is 2.1 km.

Alternatief N1 Z2

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van de kruising van de N456- Vaartstraat km 18.045 en van de Vrombautstraat en Koekoekstraat (noord) en ter hoogte van de N456-Gentstraat km 15.840 (zuid).

Het voorziene tracé gaat rond de site van de landbouwbedrijven aan de Ruiffelaarswegel en kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke afgesloten lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

De weg kruist de Ongereehoek ter hoogte van een gebouwenvrije zone. Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter hoogte van het bedrijventerrein. De Ongereehoek wordt niet meer aangetakt en wordt aan weerszijden van het omleidingstracé een doodlopende straat. Het westelijk deel ontsluit via de N456- Gentstraat. Het oostelijk deel ontsluit via de Kaprijkestraat.

De totale lengte van het omleidingstracé is 2.4 km.

Alternatief N1 Z3 (bijkomend alternatief ingesproken tijdens participatiemoment)

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van de kruising van de N456- Vaartstraat km 18.045 en van de Vrombautstraat en Koekoekstraat (noord) en ter hoogte van de van het kruispunt N448-Oosteeklostraat- N456 Gentstraat.

Het voorziene tracé gaat rond de site van de landbouwbedrijven aan de Ruiffelaarswegel en kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke afgesloten lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

De weg kruist de Ongereehoek ter hoogte van de gebouwenvrije zone. Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Ongereehoek wordt niet meer aangetakt en wordt aan weerszijden van het omleidingstracé een doodlopende straat. Het westelijk deel ontsluit via de N456- Gentstraat. Het oostelijk deel ontsluit via de Kaprijkestraat.

Voor dit tracé-alternatief zijn er slechts 3 kruisingen met beken, o.a. 1x de Isabellastroom (3^e cat.) en 2x een beek zonder naam (geen cat.).

De totale lengte van het omleidingstracé is 2.8 km.

Dit tracé-alternatief vormt door de aansluiting op de Gentweg een maasverkleining in het verkeersnetwerk. Er kan dan ook niet bij voorbaat uitgesloten worden dat de impact van dit alternatief niet enkel de verkeersstroom in het centrum van Lembeke opvangt maar ook extra verkeer aantrekt. Afhankelijk van de omvang van deze verkeersstroom en de exacte bestemming is dit mogelijk geen

‘redelijk’ alternatief. Volgende elementen zullen in overweging genomen worden in een redelijkheidstoets:

- Voldoet de oplossing aan de plandoelstellingen? Met name de uitbouw van een functioneel en compact op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke, waarbij aandacht besteed wordt aan de uitbouw van een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk waarbij al de onderdelen van het complex voor alle modi verkeersveilig is, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker.
- Is de oplossing in overeenstemming met de vigerende regelgeving?
- Is de voorgestelde oplossing realistisch? Biedt ze een oplossing die een evenredige maatschappelijke, milieu en financiële impact heeft t.o.v. van de andere oplossingen?

Om dit te kunnen beantwoorden zal in eerste instantie worden nagegaan worden of de wijzigingen van de verkeerstromen kunnen opgevangen worden binnen de huidige netwerkcapaciteit. Dit zal gebeuren met behulp van het regionaal verkeersmodel. Dit zal ook toelaten om na te gaan of dit inpasbaar is binnen het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan.

Daarnaast zal ook worden nagegaan of deze wijzigingen in de verkeerstromen niet leiden tot onevenredige grote effecten, zoals verkeersleefbaarheid en veiligheid, op andere locaties in het verkeersnetwerk.

Alternatief N2 Z1

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van de N456- Vaartstraat (km 17.333) en ter hoogte van het kruispunt N456-Gentstraat- Ongereehoek (km 16.110)³. Het voorziene tracé kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke afgesloten lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter hoogte van het bedrijventerrein.

De totale lengte van het omleidingstracé is 1.7 km.

Alternatief N2 Z2

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van de N456-Vaartstraat (km 17.333) en ter hoogte van het kruispunt N456-Gentstraat (km 15,840). Het voorziene tracé kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke afgesloten lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

De weg kruist de Ongereehoek ter hoogte van de gebouwenvrije zone. Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Ongereehoek wordt niet meer aangetakt en wordt aan weerszijden van het omleidingstracé een doodlopende straat. Het westelijk deel ontsluit via de N456- Gentstraat. Het oostelijk deel ontsluit via de Kaprijkestraat.

De totale lengte van het omleidingstracé is 2.0 km.

Alternatief N2 Z3

De omleidingsweg takt aan ter hoogte van de N456- Vaartstraat (km 17.333) en ter hoogte van het kruispunt N448- Oosteeklostraat- N456 Gentstraat. Het voorziene tracé kruist de Kerkstraat in de open ruimte tussen de westelijke afgesloten lintbebouwing en de oostelijke bomerij (ten westen van de hoogspanningsleiding).

³ Komende vanaf de E34

Het voorziene tracé komt zo dicht mogelijk bij de grens van de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Lotus Bakeries.

De weg kruist de Ongereehoek ter hoogte van de gebouwenvrije zone. Kruisingen worden voorzien ter hoogte van de Kerkstraat en ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Ongereehoek wordt niet meer aangetakt en wordt aan weerszijden van het omleidingstracé een doodlopende straat. Het westelijk deel ontsluit via de N456- Gentstraat. Het oostelijk deel ontsluit via de Kaprijkestraat. Voor dit tracé-alternatief zijn er slechts 3 kruisingen met beken, o.a. 1x de Isabellastroom (3^e cat.) en 2x een beek zonder naam (geen cat.).

De totale lengte van het omleidingstracé is 2.3 km.

Dit tracé-alternatief vormt door de aansluiting op de Gentweg een maasverkleining in het verkeersnetwerk. Er kan dan ook niet bij voorbaat uitgesloten worden dat de impact van dit alternatief niet enkel de verkeersstroom in het centrum van Lembeke opvangt maar ook extra verkeer aantrekt. Afhankelijk van de omvang van deze verkeersstroom en de exacte bestemming is dit mogelijk geen 'redelijk' alternatief. Volgende elementen zullen in overweging genomen worden in een redelijkheidstoets:

- Voldoet de oplossing aan de plandoelstellingen? Met name de uitbouw van een functioneel en compact op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke, waarbij aandacht besteed wordt aan de uitbouw van een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk waarbij al de onderdelen van het complex voor alle modi verkeersveilig is, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker.
- Is de oplossing in overeenstemming met de vigerende regelgeving?
- Is de voorgestelde oplossing realistisch? Biedt ze een oplossing die een evenredige maatschappelijke, milieu en financiële impact heeft t.o.v. van de andere oplossingen?

Om dit te kunnen beantwoorden zal in eerste instantie worden nagegaan worden of de wijzigingen van de verkeersstromen kunnen opgevangen worden binnen de huidige netwerkcapaciteit. Dit zal gebeuren met behulp van het regionaal verkeersmodel. Dit zal ook toelaten om na te gaan of dit inpasbaar is binnen het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan.

Daarnaast zal ook worden nagegaan of deze wijzigingen in de verkeersstromen niet leiden tot onevenredige grote effecten, zoals verkeersleefbaarheid en veiligheid, op andere locaties in het verkeersnetwerk.

2.5.3 Locatie-alternatieven voor de compensatiegebieden

Vanuit het hanteren van het principe van ruimteneutraliteit wordt wat betreft het toepassen van een planologische compensatie het grondgebied van de gemeente Kaprijke gericht gescreend. Binnen het voorliggende planproces zal er een keuze en afweging gemaakt worden welke compensatiealternatieven effectief meegenomen worden.

Voor het deelgebied WUG Kleine Zuidstraat werd er geen uitspraak gedaan binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Kaprijke. Tot op vandaag is er geen noodzaak om het GRS Kaprijke te herzien. Hiermee kan er aangegeven worden dat dit deel van het woonuitbreidingsgebied niet op korte of middellange termijn aangesneden zal worden. Binnen dit gebied wordt er gekeken naar de zachte bestemming '*bouwwrij agrarisch gebied*'. Door de harde bestemming woonuitbreidingsgebied te schrappen kan de actieve landbouw behouden worden en het open ruimtegebied dat tegen de rand van de kern van Kaprijke ligt beschermd worden.

Het deelgebied Scheutbos vormt een onderdeel van de Lembeekse bossen en wordt binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Kaprijke gezien als een belangrijke groenstructuur van de

gemeente. Het deelgebied is binnen het niet vervallen deel van het Algemeen Plan van Aanleg (APA) van Lembeke bestemd als zone voor bos met voorschriften om permanente woningen en weekend huizen toe te laten met woondichtheid van 1 woning per 1,5 ha. Het deelgebied bevat een bestaande boscluster met verschillende percelen langs de Antwerpse Heirweg. Tot op vandaag is het mogelijk om een aanvraag in te dienen voor het bouwen van woningen. Binnen dit gebied wordt er gekeken naar de zachte bestemmingen 'bosgebied' en 'bouwvrij agrarisch gebied'. Hierdoor kan de bestaande boscluster behouden en versterkt worden, draagt dit bij tot het versterken van de Lembeekse bossen en kan de agrarische structuur worden gevrijwaard.

De compensatiegebieden liggen op relatief korte afstand van de inname van de zachte bestemming in Kaprijke en liggen in het buitengebied. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Kaprijke voorziet voor deze gebieden een open ruimte-bestemming. Er worden dus geen locatie-alternatieven onderzocht voor deze compensatiegebieden.

2.5.4 Inrichtings-alternatieven voor het complex Kaprijke op de E34

Voor het complex Kaprijke zelf zullen 4 inrichtingsalternatieven nader worden onderzocht nl.

- Halfklaverbladoplossing met 4 takken (alternatief 1)
- Halfklaverbladoplossing met 3 takken (alternatief 2)
- Hollands complex met 4 takken (alternatief 3)
- Hollands complex met 3 takken (alternatief 4)

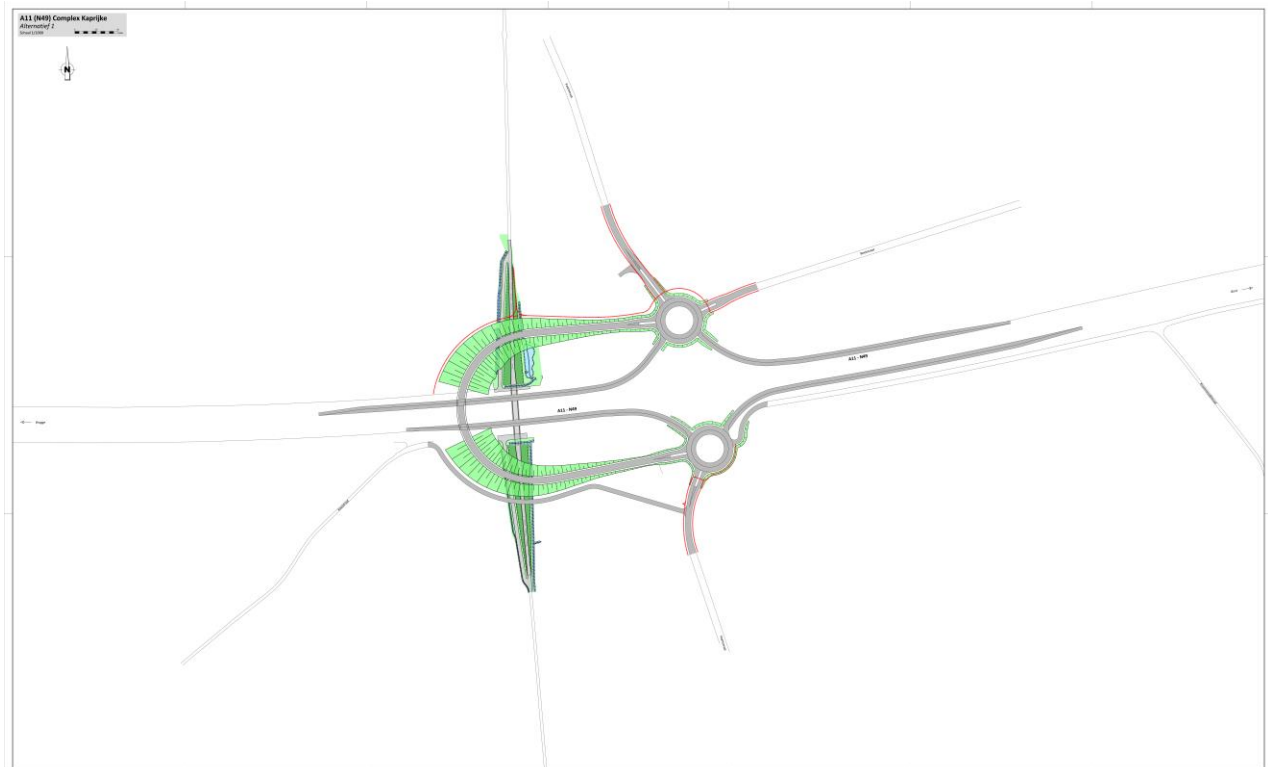
De complexen met 3 takken leiden tot een ingrijpende wijzigingen voor het verkeer dat de E34 verlaat komende vanuit Zelzate. Afhankelijk van de omvang van deze verkeersstroom en de exacte bestemming zijn dit mogelijk geen 'redelijke' alternatieven. Volgende elementen zullen in overweging genomen worden in een redelijkheidstoets:

- Voldoet de oplossing aan de plandoelstellingen? Met name de uitbouw van een functioneel en compact op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke, waarbij aandacht besteed wordt aan de uitbouw van een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk waarbij al de onderdelen van het complex voor alle modi verkeersveilig is, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker.
- Is de oplossing in overeenstemming met de vigerende regelgeving?
- Is de voorgestelde oplossing realistisch? Biedt ze een oplossing die een evenredige maatschappelijke, milieu en financiële impact heeft t.o.v. van de andere oplossingen?

Om dit te kunnen beantwoorden zal in eerste instantie worden nagegaan of de wijzigingen van de verkeerstromen kunnen opgevangen worden binnen de huidige netwerkcapaciteit. Dit zal gebeuren met behulp van het regionaal verkeersmodel. Dit zal ook toelaten om na te gaan of dit inpasbaar is binnen het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan.

Daarnaast zal ook worden nagegaan of deze wijzigingen in de verkeerstromen niet leiden tot onevenredige grote effecten op de verkeersleefbaarheid en veiligheid.

Alternatief 1 Halfklaverbladoplossing met 4 takken



Inrichtingsalternatief 1 voor het complex Kaprijke op de E34

Dit voorstel combineert de E34 op maaiveldniveau met een ruimtelijk relatief vlot inpasbare brug. Aan beide zijden van de E34 worden rotondes aangelegd waarop de Vaartstraat, Beekstraat en de op- en afritten aansluiten. In dit geval, rekening houdende met rotondes aan beide zijden, verdient een brug inzake verkeersveiligheid belangrijke voordelen ten opzichte van een tunnel (betere verticale zichthoek op de rotondes).

Bovendien worden de kosten voor een brugconstructie lager ingeschat dan deze voor een tunnel.

De lokale wegen (Koeistraat en ventwegen) sluiten ondergeschikt, voorrangsgeregeld aan op de Vaartstraat.

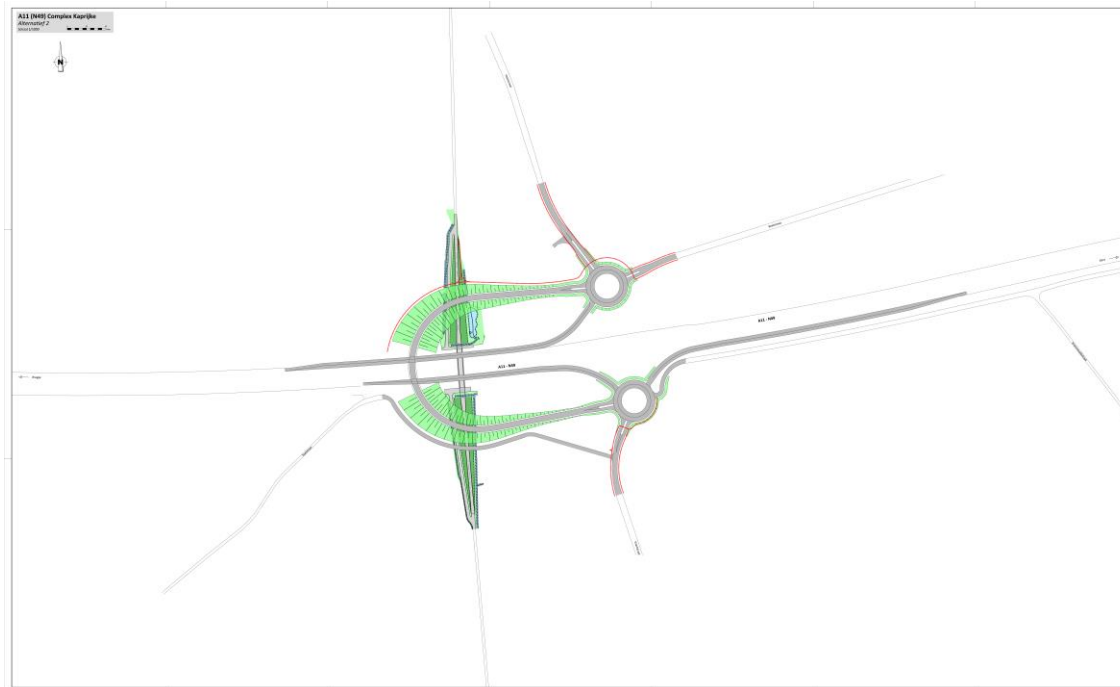
De fietsinfrastructuur wordt afgesteld op de fietssnelweg F423. De tunnelconstructie is in uitvoering, indienstelling is voorzien voor eind november 2024.

Belangrijke randbemerkingen:

1. De details van de vorm van het complex moeten voldoen aan de randvoorwaarden voor dergelijke complexen op het TEN-T-netwerk. Dit dient verder onderzocht te worden.
2. Het complex dient rekening te houden met een mogelijks toekomstige spoorlijn langs de E34. Verdere studie zal moeten uitwijzen of deze spoorlijn aan de noord- dan wel aan de zuidzijde van de E34 moet worden aangelegd.

De consequenties van deze randbemerkingen op het voorliggend ontwerp vereisen extra toekomstig studiewerk. Beide randbemerkingen vereisen daarom een zo ruim mogelijke plancontour voor het te realiseren project.

Alternatief 2 Halfklaverbladoplossing met 3 takken



Inrichtingsalternatief 2 voor het complex Kaprijke op de E34

Dit voorstel combineert de E34 op maaiveldniveau met een ruimtelijk relatief vlot inpasbare brug. Aan beide zijden van de E34 worden rotondes aangelegd waarop de Vaartstraat, Beekstraat en de op- en afritten aansluiten. In dit geval, rekening houdende met rotondes aan beide zijden, verdient een brug inzake verkeersveiligheid belangrijke voordelen ten opzichte van een tunnel (betere verticale zichthoek op de rotondes). Bovendien worden de kosten voor een brugconstructie lager ingeschat dan deze voor een tunnel.

De lokale wegen (Koeistraat en ventwegen) sluiten ondergeschikt, voorrangsgeregeld aan op de Vaartstraat.

De fietsinfrastructuur wordt afgesteld op de fietssnelweg F423. De bouw van een aparte fietstunnel onder de E34 werd uit het dossier van het complex gehaald om op die wijze sneller tot een oplossing voor de zwakke weggebruikers te komen. De tunnelconstructie is in uitvoering, indienstelling is voorzien voor eind november 2024.

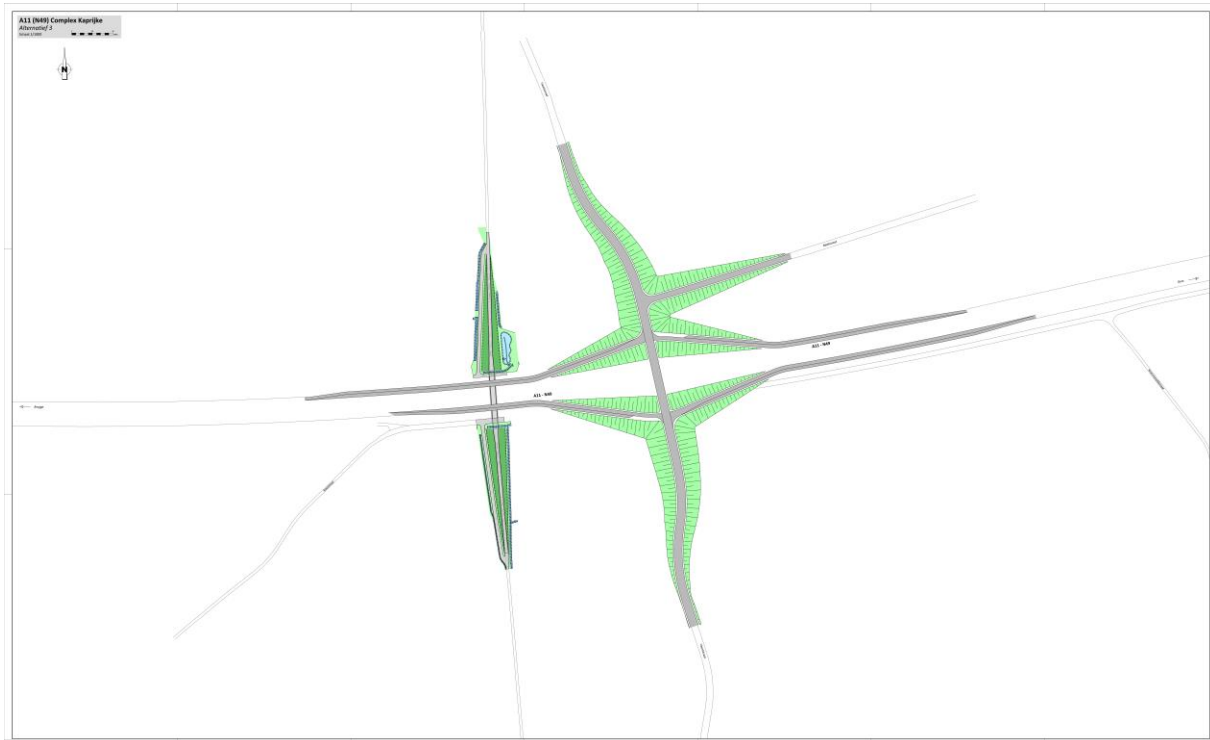
In tegenstelling tot alternatief 1 wordt de afrit van de E34 op de Vaartstraat komende van uit de richting Antwerpen hier niet voorzien, om zo mogelijk sluipverkeer doorheen de dorpskern van Kaprijke te voorkomen en te ontmoedigen. Verkeer komende vanuit de richting Antwerpen dat naar Kaprijke wil, zal op de E34 doorrijden richting kust en aan het complex te Eeklo terug kunnen keren richting Antwerpen. Komende uit die rijrichting (kust-binnenland) kunnen ze wel de afrit Kaprijke nemen op het complex.

Belangrijke randbemerkingen:

1. De details van de vorm van het complex moeten voldoen aan de randvoorwaarden voor dergelijke complexen op het TEN-netwerk. Dit dient verder onderzocht te worden.
2. Het complex dient rekening te houden met een mogelijks toekomstige spoorlijn langs de E34. Verder studie zal moeten uitwijzen of deze spoorlijn aan de noord- dan wel aan de zuidzijde van de E34 moet worden aangelegd.

De consequenties van deze randbemerkingen op het voorliggend ontwerp vereisen extra toekomstig studiewerk. Beide randbemerkingen vereisen daarom een zo ruim mogelijke plancontour voor het te realiseren project.

Alternatief 3 Hollands complex met 4 takken



Inrichtingsalternatief 3 voor het complex Kaprijke op de E34

De op- en afritten van de E34 worden als Hollands complex uitgevoerd en sluiten aan op de Vaartstraat. De Vaartstraat zelf gaat via een brug over de E34. Dit vereist een ophoging van de Vaartstraat en de Beekstraat, met de bijhorende ruimtelijke impact voor de omgeving en de omwonenden (taluds aan de voorzijde van de woningen).

Vanuit verkeersplanologisch oogpunt en rekening houdende met de te verwachten toename van het verkeer op deze plaats (na afsluiten van de overige kruispunten met de E34) is het plaatsen van een gecoördineerde VRI op alle deelskruispunten aangewezen.

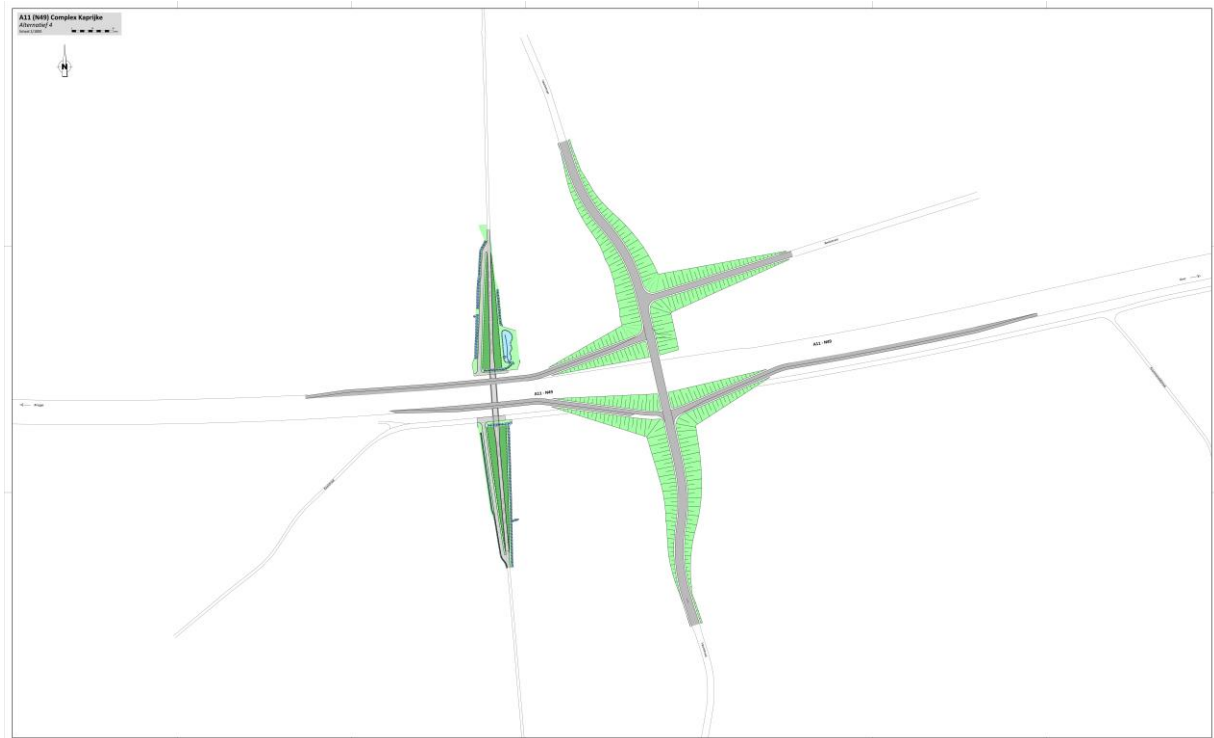
De fietsinfrastructuur wordt afgesteld op de fietssnelweg F423. De bouw van een aparte fietstunnel onder de E34 werd uit het dossier van het complex gehaald om op die wijze sneller tot een oplossing voor de zwakke weggebruikers te komen. De tunnelconstructie is in uitvoering, indienstelling is voorzien voor eind november 2024.

Belangrijke randbemerkingen:

1. De details van de vorm van het complex moeten voldoen aan de randvoorwaarden voor dergelijke complexen op het TEN-netwerk. Dit dient verder onderzocht te worden.
2. Het complex dient rekening te houden met een mogelijks toekomstige spoorlijn langs de E34. Verder studie zal moeten uitwijzen of deze spoorlijn aan de noord- dan wel aan de zuidzijde van de E34 moet worden aangelegd.

De consequenties van deze randbemerkingen op het voorliggend ontwerp vereisen extra toekomstig studiewerk. Beide randbemerkingen vereisen daarom een zo ruim mogelijke plancontour voor het te realiseren project.

Alternatief 4 Hollands complex met 3 takken



Inrichtingsalternatief 4 voor het complex Kaprijke op de E34

De op- en afritten van de E34 worden als Hollands complex uitgevoerd en sluiten aan op de Vaartstraat. De Vaartstraat zelf gaat via een brug over de E34. Dit vereist een ophoging van de Vaartstraat en de Beekstraat, met de bijhorende ruimtelijke impact voor de omgeving en de omwonenden (taluds aan de voorzijde van de woningen).

Vanuit verkeersplanologisch oogpunt en rekening houdende met de te verwachten toename van het verkeer op deze plaats (na afsluiten van de overige kruispunten met de E34) is het plaatsen van een gecoördineerde VRI op alle deelskruispunten aangewezen.

De fietsinfrastructuur wordt afgesteld op de fietssnelweg F423. De bouw van een aparte fietstunnel onder de E34 werd uit het dossier van het complex gehaald om op die wijze sneller tot een oplossing voor de zwakke weggebruikers te komen. De tunnelconstructie is in uitvoering, indienstelling is voorzien voor eind november 2024.

In tegenstelling tot alternatief 3 wordt de afrit van de E34 op de Vaartstraat komende van uit de richting Antwerpen hier niet voorzien, om zo mogelijk sluipverkeer doorheen de dorpskern van Kaprijke te voorkomen en te ontmoedigen. Verkeer komende vanuit de richting Antwerpen dat naar Kaprijke wil, zal op de E34 doorrijden richting kust en aan het complex te Eeklo terug kunnen keren richting Antwerpen. Komende uit die rijrichting (kust-binnenland) kunnen ze wel de afrit Kaprijke nemen op het complex.

Belangrijke randbemerkingen:

1. De details van de vorm van het complex moeten voldoen aan de randvoorwaarden voor dergelijke complexen op het TEN-netwerk. Dit dient verder onderzocht te worden.
2. Het complex dient rekening te houden met een mogelijks toekomstige spoorlijn langs de E34. Verder studie zal moeten uitwijzen of deze spoorlijn aan de noord- dan wel aan de zuidzijde van de E34 moet worden aangelegd.

De consequenties van deze randbemerkingen op het voorliggend ontwerp vereisen extra toekomstig studiewerk. Beide randbemerkingen vereisen daarom een zo ruim mogelijke plancontour voor het te realiseren project.

Bij de afweging van de alternatieven zal maximaal rekening worden gehouden met de huiskavels van landbouwbedrijven die gevrijwaard moeten worden. Voor percelen in landbouwgebruik die worden doorsneden moet er een herinrichting komen van de resterende percelen zodat een efficiënte exploitatie mogelijk blijft

2.5.5 Niet weerhouden alternatieven

Tijdens de inspraak werden een aantal alternatieven ingesproken die niet weerhouden zijn voor verder onderzoek. Ze voldoen niet aan de plandoelstellingen, of zijn strijdig zijn met vigerende (sector)wetgeving, of niet realistisch (technisch niet uitvoerbaar, een verhoudingsgewijs grotere maatschappelijke of milieu-impact of kostprijs). Ze worden als niet-redelijk beschouwd. Het betreft volgende alternatieven:

Nul-plus alternatief waarbij geen afrittencomplex en omleidingsweg wordt voorzien maar het plan zich beperkt tot de uitbreiding van Lotus.

Dit alternatief beantwoordt niet aan de plandoelstellingen, met name

- De uitbouw van een functioneel en compact op- en afrittencomplex op de E34 ter hoogte van de N456, de Vaartstraat te Kaprijke.
- Het voorzien van een omleidingsweg als interlokale weg om de kern van Lembeke te ontlasten en de leefbaarheid in de kern te verbeteren.

Dit betreft de uitvoering van beslist beleid. Voor het complex Kaprijke werd door de Vlaamse Regering (VR 2022 0807 DOC,0763) een afwijking goedgekeurd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gelet op de gewijzigde beleidsdoelstellingen rond de E34. Daarnaast voldoen de plandoelstellingen van het GRUP ook aan het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van Gent. In het RMP werd het complex Kaprijke expliciet als actie opgenomen (A1.04) en een te onderzoeken omleidingsweg expliciet aangeduid als een concrete doelstelling.

Nul-plus alternatief met optimalisatie van de bestaande wegenis.

Dit alternatief voldoet niet aan de plandoelstelling om een omleidingsweg als interlokale weg te voorzien om de kern van Lembeke te ontlasten en de leefbaarheid in de kern te verbeteren.

Daarnaast kan aangenomen worden dat de optimalisatie van de bestaande wegenis, gezien de beperkte beschikbare breedte en de aangrenzende aanwezige bebouwing, ook in haakse bochten, het onteigenen en het slopen van meerdere gebouwen in de kern van Lembeke zou inhouden. Er is dan ook geoordeeld dat de maatschappelijke impact opmerkelijk groter is zonder een oplossing te bieden voor de leefbaarheid in de kern en het geen meerwaarde biedt om als een realistisch alternatief beschouwd te kunnen worden.

Inrichtingsalternatief waarbij geen zuidelijk deel van de omleidingsweg wordt aangelegd.

De plandoelstelling van het GRUP stelt expliciet dat de omleidingsweg moet functioneren als interlokale weg die de dorpskern van Lembeke ontlast. Dit impliceert een robuuste verbinding tussen de N49/E34 en de N456, waarbij het verkeer – inclusief zwaar verkeer van en naar Lotus Bakeries – uit de dorpskern wordt geweerd. Een beperking tot enkel een noordelijk tracé zou onvoldoende zijn om deze interlokale functie te vervullen en zou de verkeersdruk op de Gentstraat onvoldoende verlichten. Dit alternatief wordt dan ook niet weerhouden.

2.6 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied, en dit op perceelsniveau. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften ([Uitvoeringsbesluiten RO | Departement Omgeving - Vlaamse \(vlaanderen.be\)](#) onder het luik typevoorschriften), waar gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij de verdere uitvoering van het plan.

Als doorheen het onderzoek blijkt dat er naast een GRUP nog andere instrumenten moeten worden ingezet om de doelstelling te bereiken, dan wordt dit zo snel mogelijk meegegeven. Volgens artikel 2.2.5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kunnen volgende instrumenten ingezet worden:

- Gewestelijke verordeningen;
- Overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen;
- Inrichtingsnota;
- Grondruilplan;
- Gewijzigde of opheffen erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed;
- Rooilijnplan;
- ...

Binnen de contour van het voorliggende plan kunnen de voorgestelde alternatieven van het complex en van de omleidingsweg aanleiding geven tot onteigeningen. Er wordt geen onteigeningsplan aan dit GRUP gekoppeld. De eventuele onteigeningsprocedure voor de infrastructuur zal via de sectorale regelgeving verlopen. Voor de overige bestemmingswijzigingen in functie van de uitbreiding Lotus Bakeries en de plancompensaties wordt geen onteigening voorzien.

In het grafische plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP worden die elementen verordenend opgenomen die moeten vertaald worden op planniveau. Elementen die aspecten betreffen die zich situeren op projectniveau (omgevingsvergunning) of uitvoeringsniveau, worden niet in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen, tenzij uit het milieueffectenonderzoek blijkt dat dit noodzakelijk is om een bepaalde (aanzienlijke) negatieve impact proactief te milderen of voorkomen.

3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

In onderstaande delen wordt de relatie aangegeven met de ruimtelijke beleids- en structuurplannen, de verschillende bestemmingsplannen en RUP's, alsook andere relevante ruimtelijke en mobiliteitsgebonden (plannings-) processen of onderzoeken op de verschillende niveau's (Vlaams, provinciaal en gemeentelijk) en dit in relatie tot het 'voorgenomen plan'.

3.1 Ruimtelijke beleids- en structuurplannen

3.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.1 'Doelstelling' wordt het voorliggend planinitiatief opgestart ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de daarin opgenomen principes. Daarnaast kadert het plan zich binnen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en toekomstig beleidsplan werd reeds deels besproken bij de doelstellingen (hoofdstuk 2.1).

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werkt de Vlaamse overheid ook aan de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS). Per buitengebiedregio is in de periode 2004-2009 in overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen een gebiedsgerichte en geïntegreerde ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos uitgewerkt. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau zal vastleggen.

Voor elk van de dertien regio's heeft de Vlaamse Regering de visievormingsprocessen afgerond met een beslissing over het actieprogramma voor de op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen. Op die manier is midden 2009 ca. 538.000 hectare agrarisch gebied vastgelegd. De resultaten van deze overlegprocessen zijn consulteerbaar op www.vlaanderen.be/agnas.

Het studiegebied van het RUP ligt in de buitengebiedsregio 'Veldgebied Brugge- Meetjesland'.

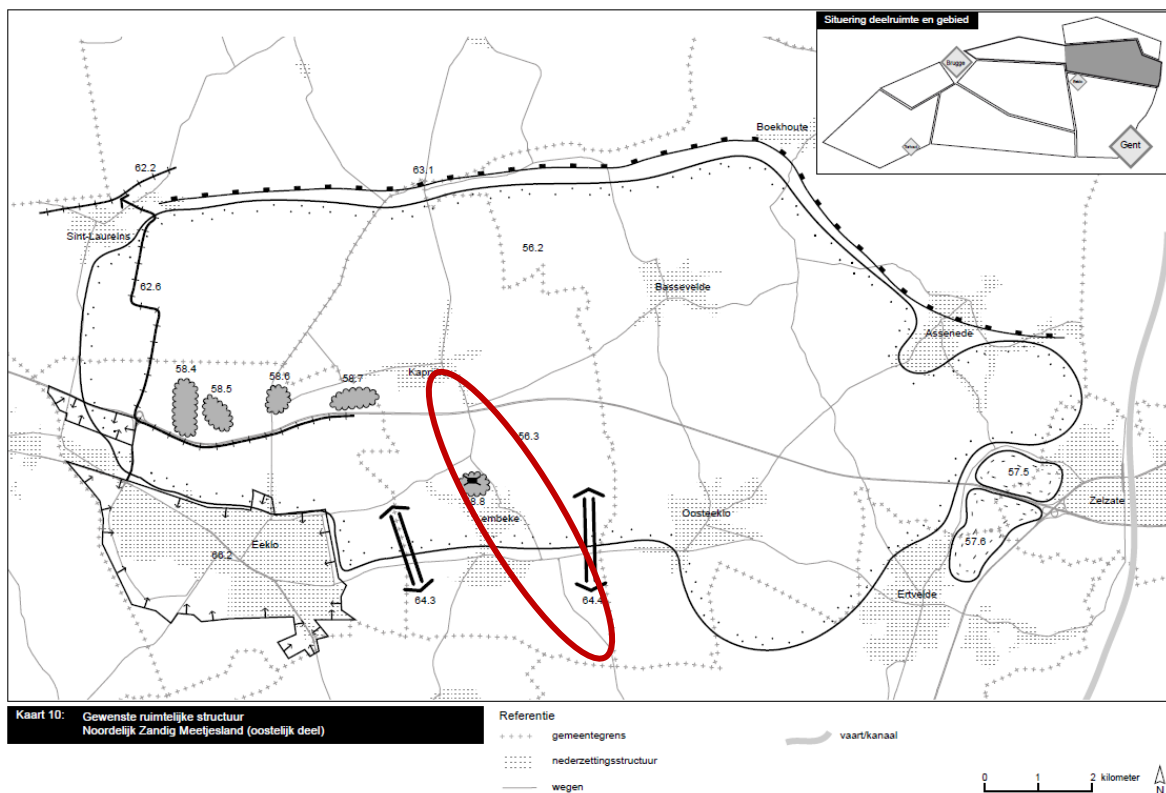
Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse regering voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 55.800 ha agrarisch gebied goed en op 29 juni 2007 nam ze kennis van de ruimtelijke visie en keurde ze het operationeel uitvoeringsprogramma voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland goed.

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

Het studiegebied ligt binnen de deelruimten "Noordelijk Zandig Meetjesland" en "Zuidelijk Zandig Meetjesland". De krachtlijnen van de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos voor deze deelruimte relevant voor het studiegebied van het RUP zijn:

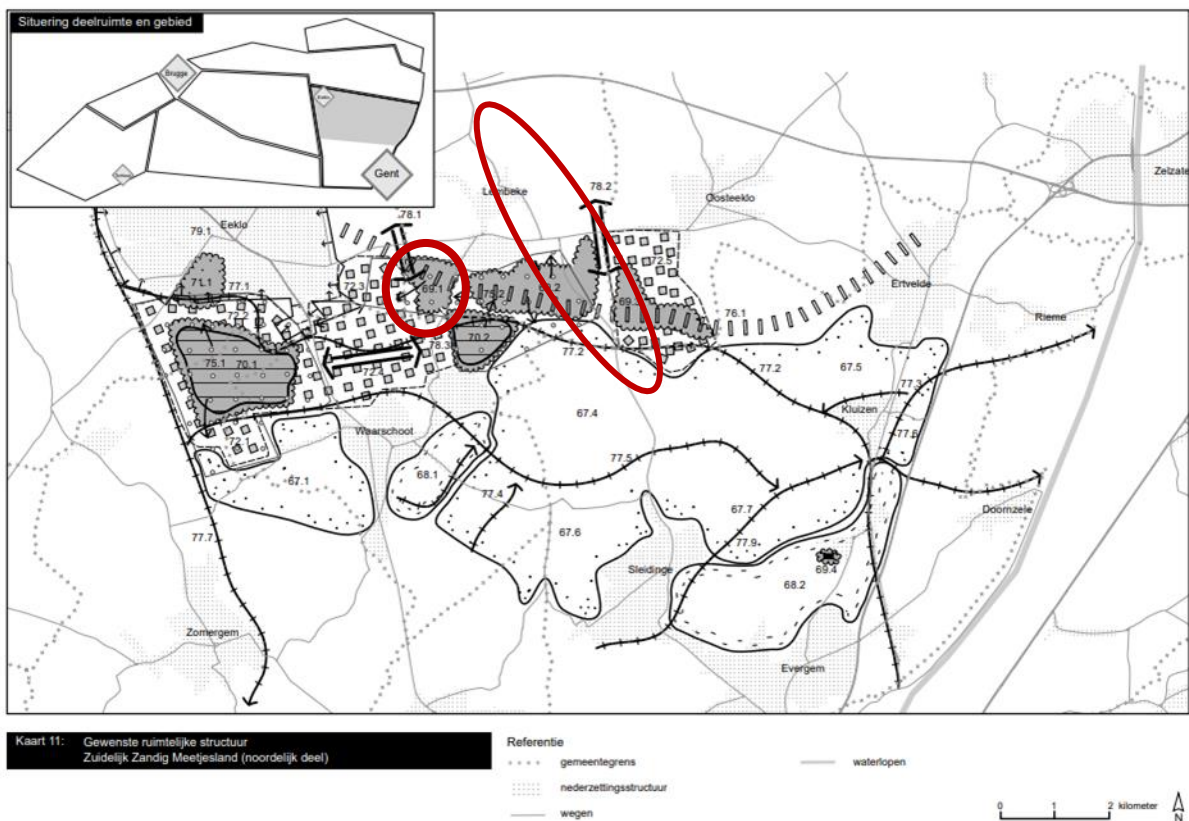
- Deelruimte Noordelijk Zandig Meetjesland
 - Vrijwaren van samenhangende landbouwgebieden met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte:
 - Gebied 56.3 Samenhangend landbouwgebied Eeklo-Lembeke-Ertvelde
 - Behoud en versterking van kleinere bos- en parkgebieden met ruimte voor grondgebonden landbouw, grasland- en bosontwikkeling:
 - Gebied 58.8 Kasteelpark Aveschoot

- Behoud van waardevolle openruimteverbindingen:
 - Gebied 64.3 Openruimteverbinding ter hoogte van Scheutbos
 - Gebied 64.4 Openruimteverbinding ter hoogte van de Lembeekse Bossen
- Deelruimte Zuidelijk Zandig Meetjesland Behoud en versterking van historische bos- en parkstructuren met concentraties aan parken en kasteeldomeinen
 - Gebied 69.1 Scheutbos
 - Gebied 69.2 Lembeekse Bossen
 - Gebied 69.3 Heide-Singel
- Behoud en verstreking van zeer waardevolle bos- en natuurcomplexen
 - Gebied 70.2 Kwadebossen
- Behoud en versterking van een mozaïeklandschap met ruimte voor grondgebonden landbouw, grasland- en bosontwikkeling
 - Gebied 72.3 Omgeving Koudekeuken
 - Gebied 72.5 Omgeving Oosteeklo zuid
- Behoud en herstel van gave landschaps- en erfgoedwaarden met concentraties aan parken en kasteeldomeinen
 - Gebied 75.2 Lembeekse Bossen
- Behoud en versterken dekzandrug
 - Gebied 76.1 Dekzandrug Eeklo-Zelzate



Uitsnede gewenste ruimtelijke structuur, deelruimte Noordelijk Zandig Meetjesland (oostelijk deel)

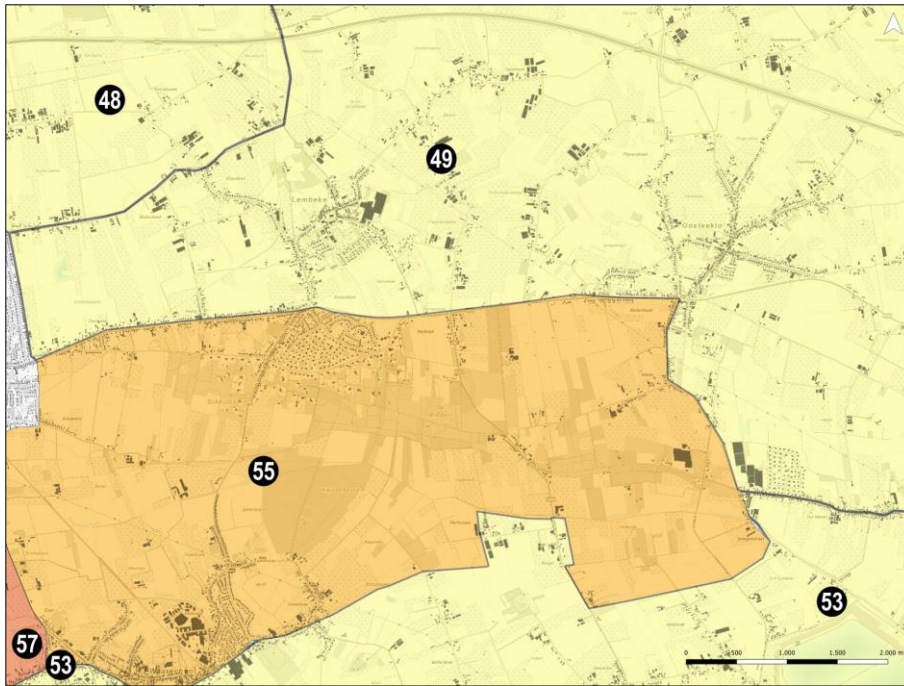
De gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte Zuidelijk Zandig Meetjesland (deel noord) wordt weergegeven door middel van een structuurschets.



Uitsnede gewenste ruimtelijke structuur, deelruimte Zuidelijk Zandig Meetjesland (noordelijk deel)

Het studiegebied van het GRUP ligt volgens de beslissingen van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 over de beleidsmatige herbevestiging van de gewestplannen en van 29 juni 2007 over het operationeel uitvoeringsprogramma in:

- Herbevestigde gebieden
 - Gebied 48. Samenhangend landbouwgebied Sint-Laureins-Kaprijke-Eeklo
 - Gebied 49. Samenhangend landbouwgebied Eeklo-Assenede-Ertvelde en de minder samenhangende landbouwgebieden ten westen van Zelzate
- Actiegebieden
 - Gebied 55. Lembeekse bossen (waaronder Scheutbos)



Uitsnede kaart operationeel uitvoeringsprogramma regio Veldgebied Brugge-Meetjesland

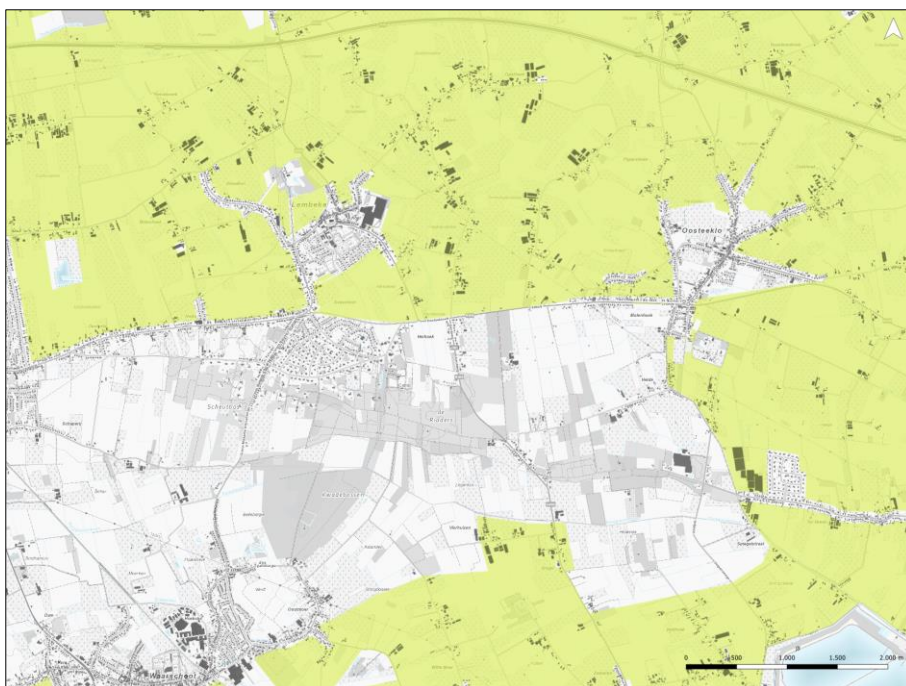
Actie 55 is als volgt omschreven in het operationeel uitvoeringsprogramma:

Actie	Naam	Deel-kaart	Relevante deelconcepten	Omschrijving en motivering prioriteit
55.	Lembeekse bossen (waaronder Scheutbos)	11	69.1, 69.2, 69.3, 70.2, 72.3, 72.4, 72.5, 75.2, 76.1, 77.2, 78.1, 78.2, 78.3, 67.4	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in afstemming met het afbakeningsproces kleinstedelijk gebied Eeklo voor: - bosuitbreiding omgeving Lembeekse bossen, Kwadebossen en Scheutbos (69.1, 69.2, 69.3, 70.2). - omzetten van deel van het woonpark Scheutbos naar bosgebied. - aanduiding van bijkomende oppervlakte natuurgebied en uitbreiden van de huidige VEN-afbakening in de Kwadebossen (70.2). - het differentiëren van omgeving Lembeekse bossen, Scheutbos en Kwadebossen (72.3, 72.4, 72.5) als mozaïeklandschap. Hememen van de agrarische bestemming voor de minder samenhangende landbouwgebieden (67.4) De mogelijkheid bestaat dat dit gebied wordt opgesplitst in meerdere deelgebieden (uitvoeringsplannen)

Actie 55 van het operationeel uitvoeringsprogramma

Het deelgebied 'Complex Kaprijke' en 'WUG Kleine Zuidstraat' ligt aldus in het samenhangend landbouwgebied Eeklo-Lembeke-Ertvelde. De hoofdfunctie van dit gebied is landbouw en wordt gekenmerkt door samenhangende landbouwgebieden waarin grondgebonden landbouw als ruimtelijke drager gevrijwaard moet worden. Het beboud en versterking van de landelijke en agrarische identiteit en functionaliteit staat hier voorop. Deze identiteit wordt gevormd door de typische blok-en repelpercelering en het netwerk van sloten en perceelsrandbegroeiing.

Het deelgebied 'Scheutbos' is gelegen in een historische bosconcentratie dat gekoppeld is aan de dekzandrug tussen Eeklo en Zelzate. De bestaande bossen worden behouden, hersteld en eventueel versterkt rond de bestaande clusters. Hierbij is er aandacht voor de aanwezige landbouw en zijn functie als beschermer van de open ruimte.



Beleidsmatig herbevestigde agrarische gebieden

Een aantal planonderdelen zijn nu bestemd als agrarisch gebied in een gebied waarvoor de Vlaamse Regering het gewestplan herbevestigde. Het voorgenoemd plan zal delen van deze zgn. “herbevestigde agrarische gebieden” (HAG) herbestemmen i.f.v. de aanleg van het aansluitingscomplex, nieuwe weginfrastructuur en uitbreiding van de bedrijvenzone.

Het gebied ‘Scheutbos’ valt niet binnen HAG en behoort tot de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland en de bijhorende doelstellingen rond de afbakening van agrarische en natuurlijke structuur (AGNAS) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Hierdoor zal de bestemming mede bepaald worden uitgaande van de ruimtelijke visie van AGNAS rond dit gebied. Het compensatie ‘WUG Kleine Zuidstraat’ behoort niet tot de AGNAS-doelstellingen en valt niet binnen HAG maar sluit hier wel op aan, waardoor een agrarische bestemming als compensatie hier aangewezen is. Beide gebieden met bijhorende keuzes van bestemmingen worden binnen het voorliggend planproces mee afgewogen om zo tot een realisatie van de planologische compensatie te komen.

Enkel de percelen binnen de gemeente Kaprijke die volledig bestemd zijn als woonpark worden binnen de compensatie ‘Scheutbos’ meegenomen. Resterende percelen met een gedeeltelijke bestemming (agrarisch gebied en woonpark) worden in een toekomstig GRUP in het kader van AGNAS verder afgewogen en eventueel herbestemd.

De Vlaamse Regering besliste op 3 juni 2005 dat binnen de beleidsmatig herbevestigde agrarische gebieden in principe géén gewestelijke planningsinitiatieven meer genomen worden voor het omzetten van agrarisch gebied naar andere bestemmingen. Als er toch initiatieven in die zin genomen worden, moet er steeds een terugkoppeling zijn naar de visie op landbouw, natuur en bos en de oppervlakte-doelstellingen voor landbouw uit het RSV en dient hiervoor elders een compensatie (door herbestemming van niet-agrarisch gebied naar agrarisch gebied) gebeuren indien de afbakening van 750.000 ha agrarisch gebied op Vlaams niveau in het gedrang komt. In de andere gevallen geldt een algemene compensatieregeling waarbij de compensatie de vorm aanneemt van de herbevestiging van een agrarische bestemming in een nog niet-herbevestigd agrarisch gebied rekening houdend met de

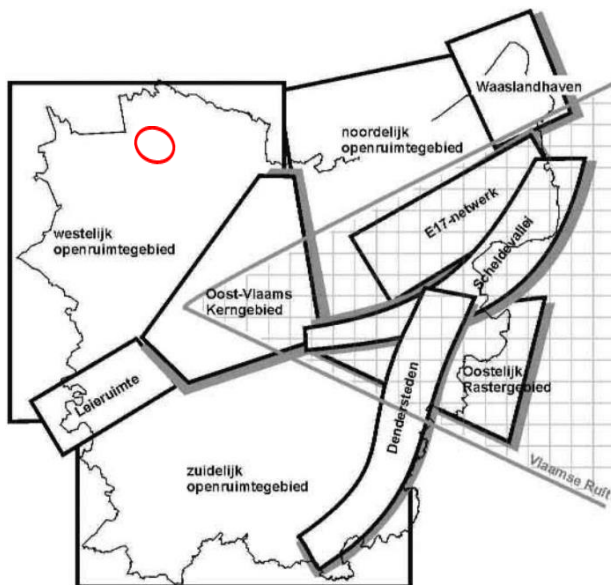
ruimteboekhouding en de gelijktijdige afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur.

Bijkomende herbevestigingen van agrarische gebieden zijn in de omgeving van Kaprijke enkel mogelijk binnen het AGNAS-actiegebied 55. Bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor dat gebied (Lembeekse bossen) zal de oppervlakte herbevestigd agrarisch gebied die in voorliggend plan ingenomen wordt voor het aansluitingscomplex, de lijninfrastructuur en uitbreiding van bedrijventerrein gecompenseerd worden in afstemming met de bosuitbreidingsopgave voor dit gebied.

De te compenseren oppervlakte HAG is afhankelijk van het gekozen tracé-alternatief voor de omleidingsweg en zal pas in de volgende fase van het proces bepaald kunnen worden. De impact van de planingrepen op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur zal beoordeeld worden in het planmilieueffectenrapport binnen de discipline mens-ruimte.

3.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS-OV) en het beleidskader windturbines

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) voor Oost-Vlaanderen werd op 10 december 2003 door de Provincieraad definitief vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS Oost-Vlaanderen in werking gesteld. In 2012 volgde een partiële herziening met accenten op wonen en bedrijvigheid.



Deelruimten in de provincie - Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS)

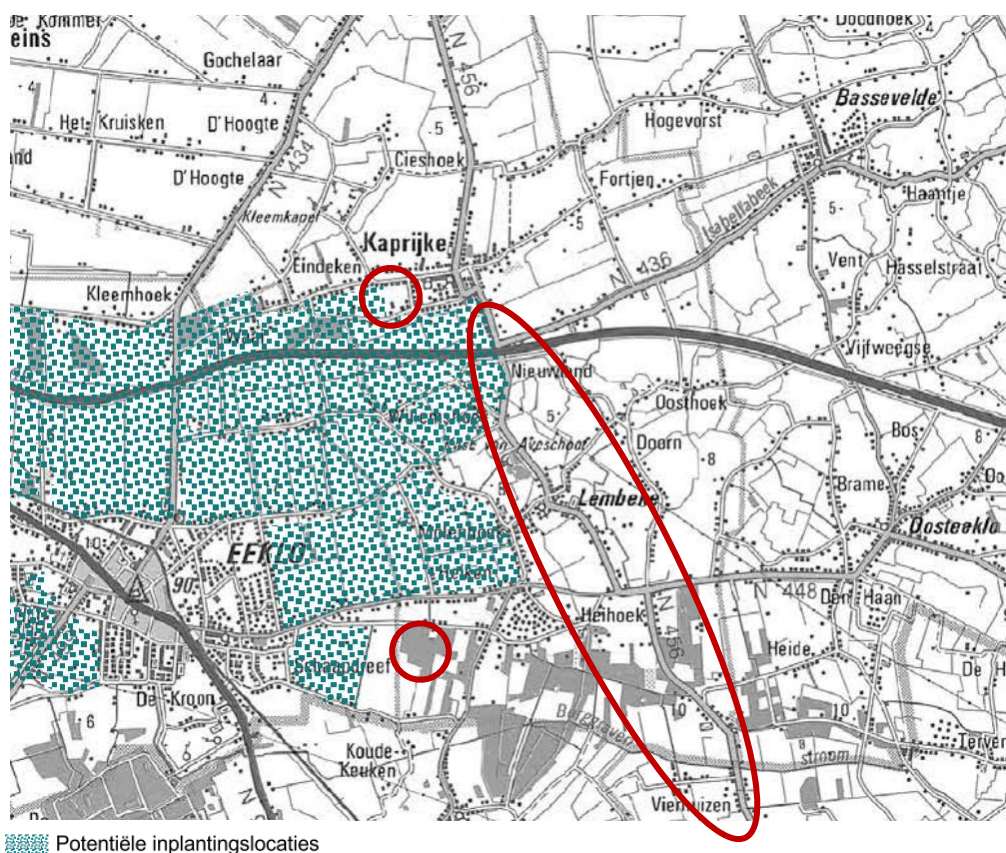
Binnen de provincie Oost-Vlaanderen (PRS-OV) bevinden alle deelgebieden van het voorliggende plan zich binnen het 'Westelijk openruimtegebied', deelzone 'Meetjesland' en de deelzone 'westelijke centrale dekzandrug' ten zuiden van Maldegem tot Ertvelde. Het 'Westelijk openruimtegebied' is een vlak, hoofdzakelijk weidelandschap, met de verstedelijkte band Maldegem-Eeklo. Een aantal onderdelen van deze deelruimte hebben aanzienlijke ecologische en landschappelijke waarden zoals de bosgordels op de dekzandrug. Het volledige gebied behoort tot het buitengebied. Kaprijke en

Lembeke werden als meerkernige hoofddorpen geselecteerd. Meerkernige hoofddorpen zijn de woonkernen binnen eenzelfde gemeente die samen het statuut van één hoofddorp hebben.

De deelgebieden zijn gelegen nabij enkele structuurbepalende elementen: de Oost-Vlaamse dekzandrug (landduin), de ontwateringskanalen in het Meetjesland en het boscomplex van Het Leen-Lembeekse bossen (Zomergem-Waarschoot-Eeklo-Kaprijke-Evergem).

Het PRS Oost-Vlaanderen identificeert het bedrijventerrein 'Lotus Bakeries' als een bestaand bedrijventerrein in het buitengebied.

Op 25 augustus 2009 werd het provinciaal beleidskader voor windturbines door de minister goedgekeurd en als addendum toegevoegd aan het PRS Oost-Vlaanderen. Binnen de visie worden er uitspraken gedaan waar er windturbines wenselijk zijn per deelgebied van het PRS.



Potentiële inplantingslocaties

Kaart beleidskader wind (potentiële inplantingslocaties) – Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) (deelgebieden in het rood)

Binnen dit planproces is zoals hierboven vermelde de deelzone 'Het Westelijk Open ruimtegebied' van belang.

De deelgebieden van het voorliggende planproces liggen op de grens van de afbakening van de potentiële inplantingslocaties van het provinciaal beleidskader wind. Het studiegebied van het GRUP ligt volgens het beleidskader wind binnen waardevolle zones zoals de grotendeels beboste dekzandrug Maldegem – Stekene (Drongengoed, het Leen), gelegen binnen het gedifferentieerde landschap en worden, met uitzondering van de inplantingen in en rondom de Gentse Kanaalzone geen grootschalige windturbines toegestaan. Het gebied ten westen van het studiegebied van het GRUP rond het kleinstedelijk gebied Eeklo kan windenergie sterk uitgebouwd worden. Windturbines kunnen zowel

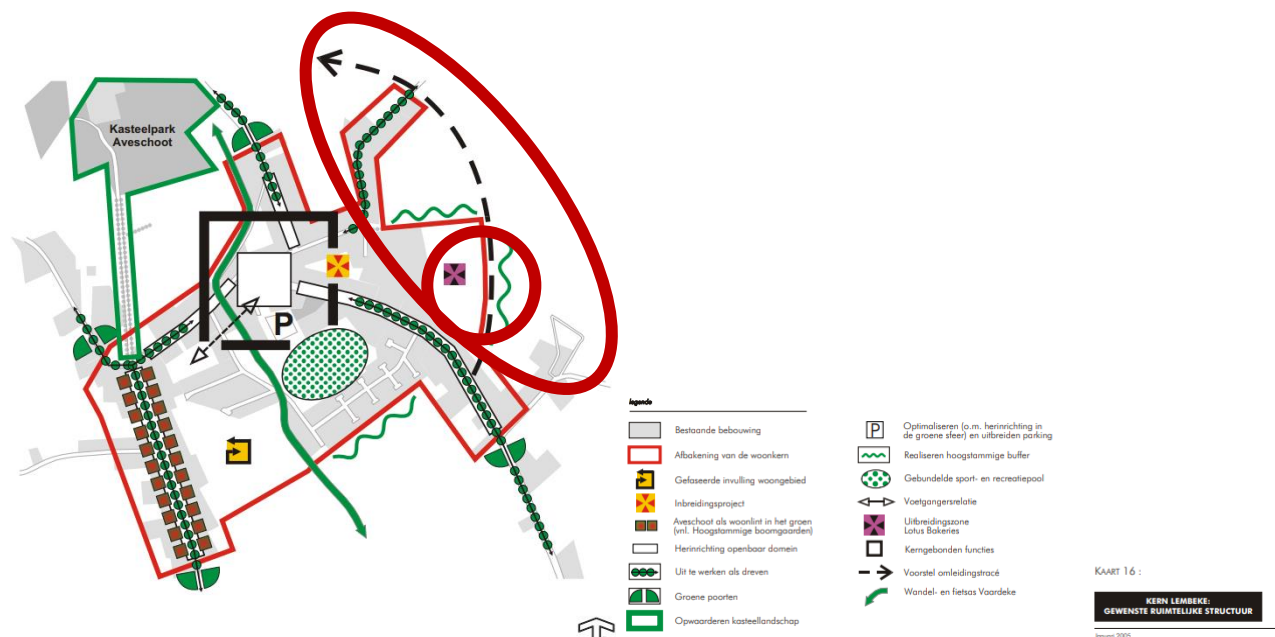
ingeplant worden op bedrijventerreinen, langsheen de aanwezige lijninfrastructuren (E34, afleidingskanaal van de Leie, hoogspanningsnetwerk, alsook in clusters binnen agrarisch gebied met directe aansluiting op de kernen).

De provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een provinciaal ruimtelijk beleidsplan.

3.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kaprijke

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kaprijke (GRS) omschrijft hoe in Kaprijke omgegaan wordt met de verschillende ruimtelijke vraagstukken. De definitieve versie van het plan werd door de deputatie goedgekeurd op 12 mei 2005.

Het deelgebied “Complex Kaprijke” ligt volgens het GRS binnen de hoofdruimte ‘Zandig Meetjesland’ waarin enkele elementen van het GRS Kaprijke samenkomen. Een eerste aspect is de verkeers- en vervoersstructuur waarin via een indicatieve aanduiding een voorstel tot omleidingsweg wordt aangeduid (zie ook definitief goedgekeurd Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent). Volgens het GRS is het wenselijk indien er een aansluitingscomplex op de E34 gerealiseerd wordt, dat het op termijn noodzakelijk is om een omleidingsweg te voorzien rond Lembeke doordat het huidige wegprofiel door de dorpskern te smal is. Pas na bijkomend onderzoek van het aansluitingscomplex kan er een beslissing komen over de aanleg van deze omleidingsweg.



Gewenste ruimtelijke structuur – GRS Kaprijke, met indicatieve aanduiding van de deelgebieden van het voorgenomen GRUP (rode cirkels)

Een tweede aspect is de uitbreidingszone voor Lotus Bakeries. Gekoppeld aan deze uitbreidingszone worden ook enkele ruimtelijke principes rond kwaliteit meegegeven. Iedere uitbreiding moet samengaan met ruimtelijke kwaliteitswinst wat o.a inhoudt dat er aan landschaps- en natuurontwikkeling gedaan wordt, dat verwaarloosde en overtollige bebouwing gesaneerd of gesloopt wordt en dat er inspanningen gebeuren om de uitstraling van het terrein te verbeteren. Bovendien moet de uitbreiding van bestaande bedrijven gelegen aan de rand van de kern van Lembeke rekening houden met de landschappelijke context. Op het plan van de gewenste ruimtelijke structuur van de kern van Lembeke wordt er rond de uitbreidingszone van Lotus Bakeries een indicatieve aanduiding gemaakt voor een hoogstammige buffer.

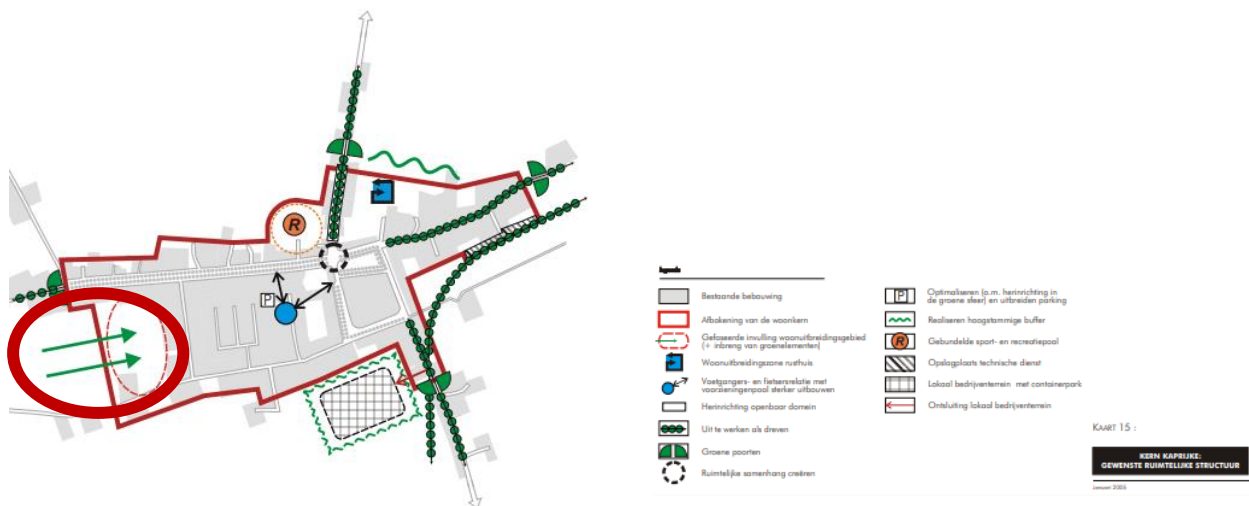
Een laatste aspect is de gewenste landschappelijke inrichting van de hoofdruimte 'Zandig Meetjesland'. Het landschap krijgt een meer gesloten karakter door het herstel van begroeiing langs perceelsgrenzen en de aanplant van straatbomen. Er wordt geprobeerd om de 'meetjes' opnieuw duidelijk zichtbaar te maken in het landschap. Hierbij moet er rekening gehouden worden met de minimale verstoring voor de productie-eisen van de land- en tuinbouw.

Het deelgebied Scheutbos is gelegen in de hoofdruimte 'Lembeekse Bossen' waar thema's zoals natuur en bos, met aanvullende aandacht voor recreatie, landbouw en wonen. De ontwikkeling van deze ruimte is ingebed in de keuze van de stuifzandrug Maldegem-Stekene als structurerend element voor de natuur op Vlaams niveau. Het behoud, herstel en versterking van deze groene gordel wordt nagestreefd. Beken, bosjes en KLE's zijn de dragers van de natuurlijke basiskwaliteit van deze hoofdruimte.

Het deelgebied WUG Kleine Zuidstraat is gelegen in de hoofdruimte 'Kam van Waai-Kaprijke'. Deze westelijke zone beslaat de kleine zandrug en haar depressie, welke zich zowel op het grondgebied van Kaprijke als van Eeklo bevindt. Hier komt hoofdzakelijk natuur en land- en tuinbouw voor. De land- en tuinbouw is er grondgebonden en in harmonie met natuur en landschap. Het WUG wordt gefaseerd ingevuld met oog voor groenelementen die een link vormen met het westelijk openruimtegebied.

In de bindende bepalingen van het GRS Kaprijke wordt er binnen de ruimtelijke nederzettingsstructuur aangegeven dat er voor sociale koop- en huurwoningen een gedeeltelijke aansnijding van het woonuitbreidingsgebied Zuidstraat kan van ca. 3ha. In 2025 werd een vrijgaveprocedure voor een ingesloten deel van het woonuitbreidingsgebied opgestart. Dit gaat over een 8000 m² (0,8 ha).

De huidige situatie bestaat uit een niet afgewerkt deel van de Vrijheidstraat met daarnaast een actief landbouwbedrijf en een open ruimtegebied langs de Zuidstraat/Eindeken. In geval van een herbestemming is het de bedoeling om het landbouwbedrijf zone-eigen te maken en nog voldoende ruimte te geven aan landbouwactiviteiten zodat dit kan aansluiten op het samenhangend landbouwgebied Sint-Laureins - Kaprijke - Eeklo. Binnen het voorliggend planproces kunnen nog enkele grenscorrecties doorgevoerd worden langs de Voorstraat en de Vrijheidstraat. Het verminderen van bijkomend ruimtebeslag is een van de strategische doelstellingen in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). In plaats van ruimtelijk uit te breiden, moet er daarom meer worden ingezet op het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaande ruimtebeslag. Vanuit deze argumenten wordt het deel van het WUG 'Kleine Zuidstraat' meegenomen in de afweging van de plancompensatie.



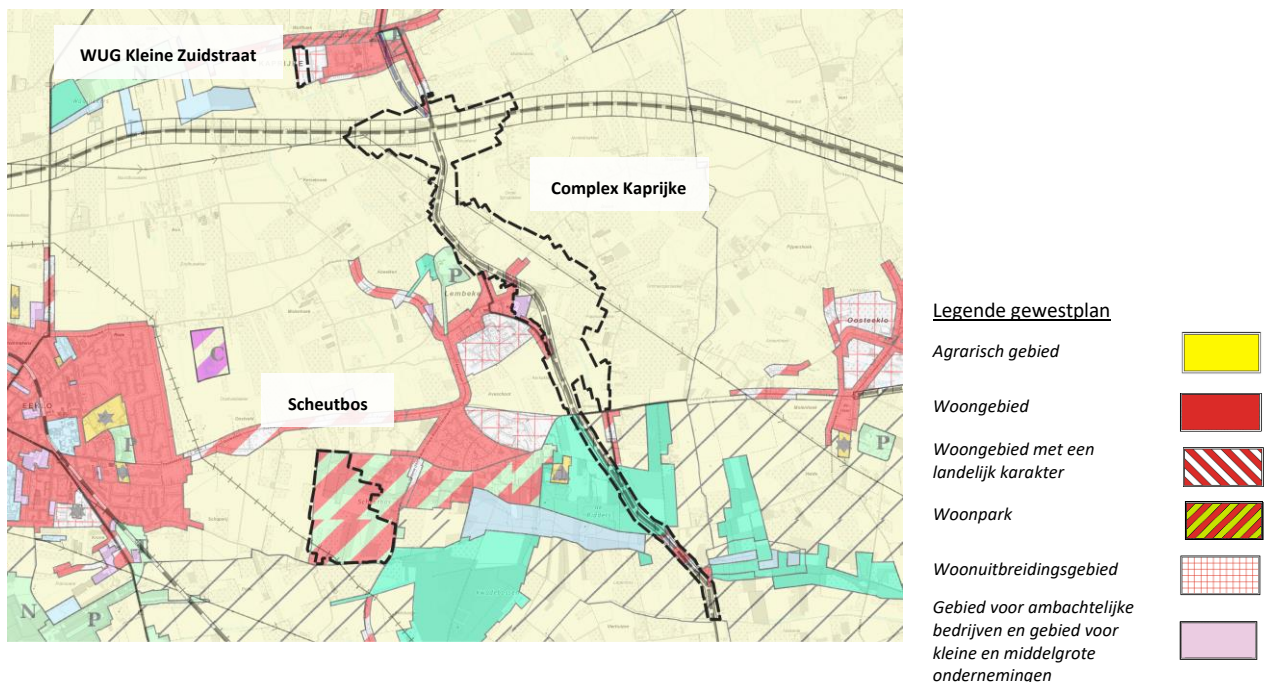
Gewenste ruimtelijke structuur – GRS Kaprijke, met indicatieve aanduiding van de deelgebieden van het voorgenomen GRUP (rode cirkels)

3.2 Bestemmingsplannen en RUP's

3.2.1 Gewestplan Eeklo-Aalter

Het deelgebied "Complex Kaprijke" is bestemd middels het gewestplan tot agrarisch gebied, woongebied met landelijk karakter (Vaartstraat en Kerkstraat) en woongebied (Vaartstraat en Gentstraat). Binnen dit deelgebied zijn nog enkele aanduidingen van toepassing zoals een aan te leggen hoofdverkeersweg (artikel 8.3.2), Reservatie- en erfdienstbaarheidgebieden (artikel 7.3.) en bestaande hoogspanningsleidingen (artikel 13.1).

Het deelgebied "Scheutbos" is bestemd als woonpark met een aanduiding van leidingen: bestaande afzonderlijke leidingen (Artikel 12.1.) en het deelgebied "WUG Kleine Zuidstraat" als woonuitbreidingsgebied.



Uitsnede gewestplan (informatieve waarde) – met de aanduiding van de deelgebieden in het plan (zwarte contour)

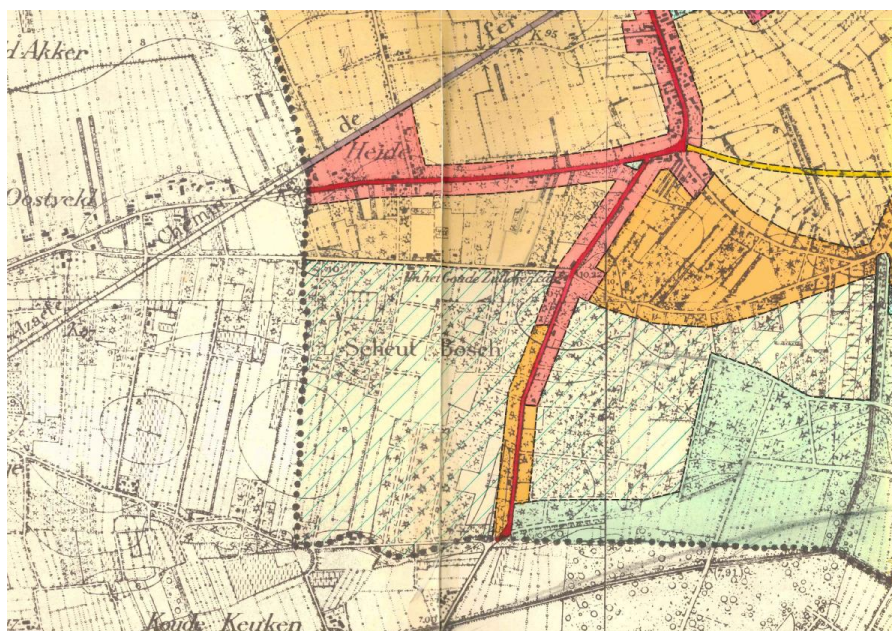
Alle deelgebieden zijn gelegen in het buitengebied.

3.2.2 Algemeen Plan van Aanleg Lembeke

Het deelgebied "Scheutbos" is gelegen binnen het Algemeen Plan van Aanleg (APA) "Lembeke". Het APA werd opgemaakt en goedgekeurd op 19/06/1961. Bij het ministerieel besluit (MB) van 20/04/2001 werd een deel behouden, namelijk de omgeving van de Lembeekse bossen (deel van de huidige boszone en agrarisch gebied dat op het gewestplan de bestemming woonpark heeft). Het APA geeft aan dat er vestiging van permanente woningen en weekendwoningen (geen handel) van maximaal één verdiep in het dak en dit voor maximaal 1 woning per 1,5 hectare met een afstand tussen de gevels en de perceelsgrenzen van minstens 20 meter toegelaten is. Verder zijn ook nog de algemene bepalingen binnen het APA van kracht.



APA Lembeke - met de afbakening van het te behouden deel van het APA (roze contour)

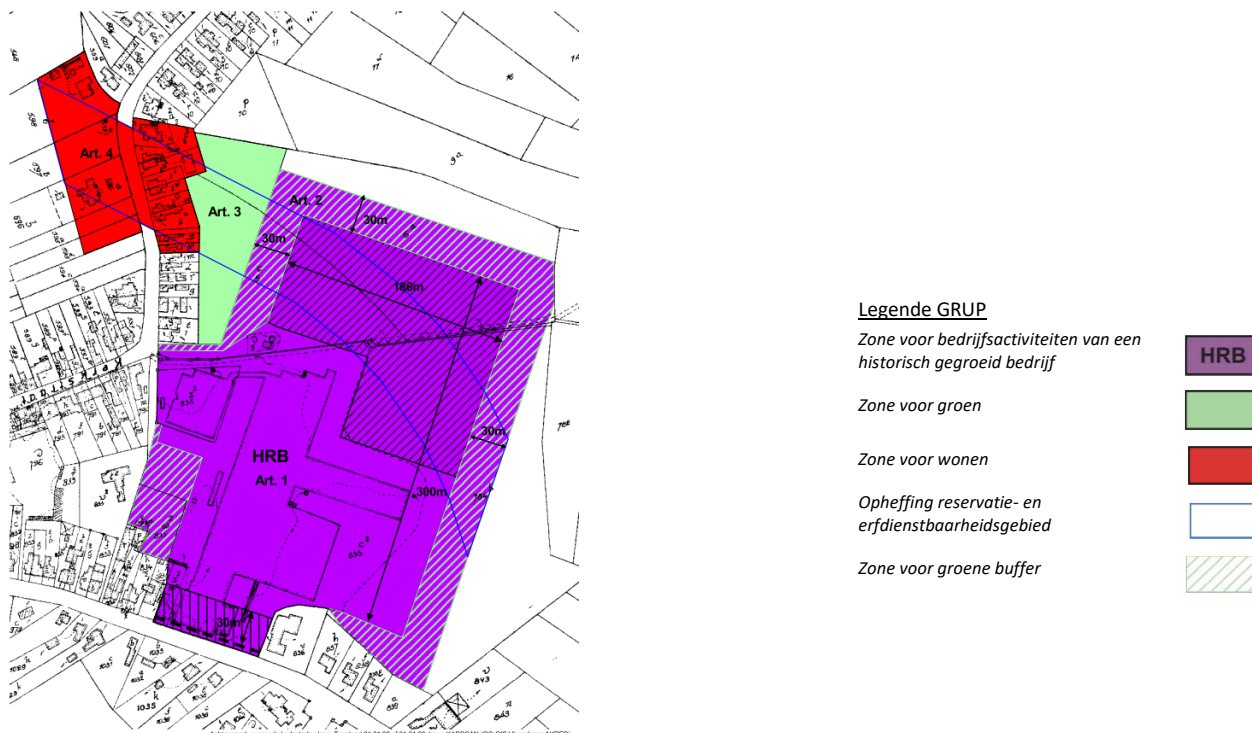


Uitsnede APA – met de onderliggende bestemming boszone (zie behouden deel van het APA – informatief)

In de andere deelgebieden is geen Algemeen Plan van Aanleg of Bijzonder Plan van Aanleg van kracht.

3.2.3 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke

In deelgebied “Complex Kaprijke” is een bestaand Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan gelegen. Het GRUP ‘*Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke*’ werd op 4 juli 2003 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.



Grafisch plan GRUP 'Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries te Kaprijke'

De zone voor bedrijfsactiviteiten van het historisch gegroeid bedrijf is bestemd voor het behoud en de uitbreiding van de huidige historisch gegroeide bedrijfsactiviteiten van Lotus Bakeries. Nevenactiviteiten zoals kantoren, een bedrijfswoning en parkeeroppervlakte zijn toegelaten als deze noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering. Detailhandel is niet toegelaten.

Bij de stopzetting van de bedrijfsactiviteiten is de nabestemming reservegebied voor economische activiteiten van toepassing. Om dit te kunnen benutten en een nieuwe vergunning aan te vragen is er eerst een ruimtelijk uitvoeringsplan nodig om te beslissen over de inrichting van het reservegebied. Het deel van het reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied voor een aan te leggen hoofdverkeersweg van het Gewestplan binnen de contour van het ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgegeven.

De overdruk zone voor groene buffer en de zone voor groen worden gezien als groene buffer tussen het bedrijf en de aangrenzende zones. De gebruikte buurtweg werd verlegd aan de grens van de plancontour.

3.3 Beleidsplannen en visies

3.3.1 Vlaams Energie- en Klimaatplan

Verordening (EU) 2018/841 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de opname van broeikasgasemissies en -verwijderingen door landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw in het klimaat- en energiekader 2030, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 en Besluit nr. 529/2013/EU) of de zogenaamde LULUCF-verordening omvat regels om de koolstofvoetafdruk van activiteiten in verband met omzetting, gebruik en beheer van land en bossen te verkleinen. Op grond van de in 2018 aangenomen LULUCF-verordening moet elke lidstaat ervoor zorgen dat alle emissies in de sector landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (land use, land use change and forestry – LULUCF) worden gecompenseerd door een minstens even groot aantal verwijderingen in de periode 2021-2030. Dat noemt men de "no debit"-regel. Met koolstof-verwijderingen wordt het proces bedoeld waarbij bossen en land CO₂ uit de lucht halen.

De verordening werd herzien in 2023 waarbij hogere streefcijfers zijn bepaald en er netto méér koolstof verwijderd moet worden dan uitgestoten (Verordening (EU) 2023/839 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2018/841 wat betreft het toepassingsgebied, vereenvoudiging van de rapportage- en nalevingsvoorschriften, en vaststelling van de streefcijfers voor de lidstaten voor 2030, en van Verordening (EU) 2018/1999 wat betreft verbetering van monitoring, rapportage, het volgen van de vooruitgang en beoordeling)⁴. Deze herziening trad in werking op 11 mei 2023.

Voor elke lidstaat moeten er bindende streefcijfers voor meer netto verwijderingen van broeikasgassen in de LULUCF-sector worden vastgelegd in twee fasen:

- Fase 1 tot 2025: verplichting voor elke lidstaat om emissies en verwijderingen in evenwicht te brengen (zgn. "no debit"-regel).
- Fase 2 van 2026 tot 2030: nieuw streefcijfer op EU-niveau voor netto verwijderingen = 310 Mt – elke lidstaat moet hieraan bijdragen.

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan besliste de Vlaamse Regering (12 mei 2023) om een LULUCF actieplan op te stellen. Vlaanderen stelt zich als doelstelling om in een Belgische context te voldoen aan de vereisten van de nieuwe Verordening, dus aan de no-debit rule voor de periode 2021-2025, en een bijdrage te leveren aan de 320 kt CO₂-eq bijkomende opslag tegen 2030 in België.

Het landgebruik wordt i.k.v. LULUCF in Vlaanderen opgedeeld in vijf categorieën: bos, wetland, grasland, akkerland en ruimtebeslag. Elke landgebruikscategorie heeft eigen kenmerken en een verschillend vermogen om koolstof op te slaan. Bodems onder wetland, bos en permanente graslanden hebben aanzienlijk meer capaciteit om koolstof vast te houden dan bodems onder akkerland en ruimtebeslag. Bossen slaan daarnaast niet enkel koolstof op in de bodem, maar ook in hun bomen (biomassa). Voor de cijfers met betrekking tot de koolstofopslag per landgebruik wordt verwezen naar de website van het departement Omgeving <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/klimaat/land-use-land-use-change-and-forestry-lulucf>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0839>

3.3.2 Openbaar Vervoerplan Vervoerregio Gent

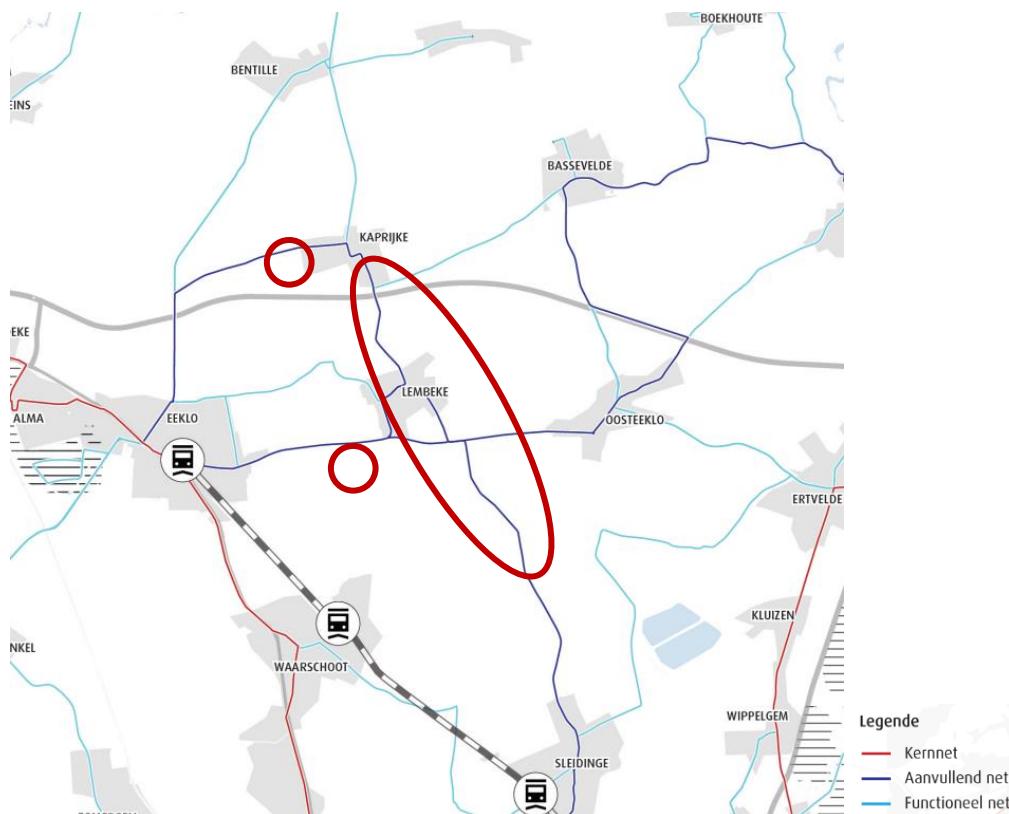
Op 11 december 2021 werd het korte termijnplan van alle reguliere buslijnen van het openbaar vervoer en het concept voor het Vervoer op Maat definitief door de vervoerregio Gent vastgelegd.

In het studiegebied van het GRUP zijn er volgende buslijnen aanwezig:

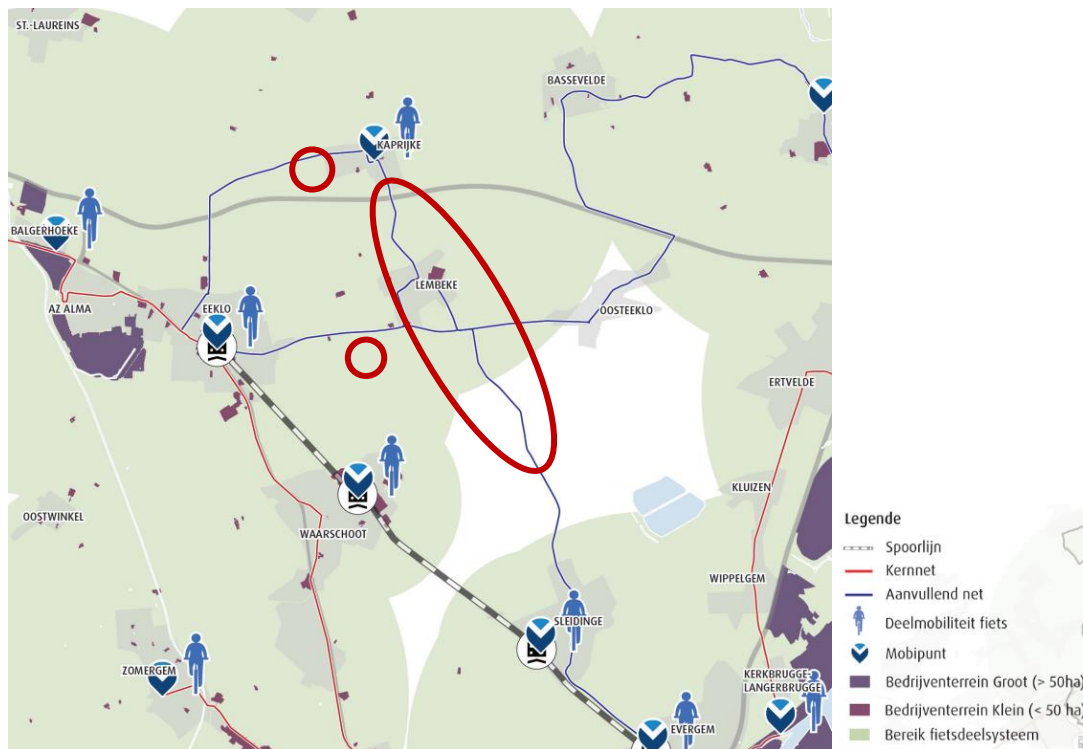
- Lijn 56
- Lijn 95
- Lijn 953

In het openbaarvervoer plan van de vervoerregio Gent zijn enkele wegen binnen het studiegebied van het GRUP als aanvullend en functioneel net aangeduid. Voor het aanvullend net gaat dit over de Vaartstraat – Aveschoot – Gentstraat. Voor het functioneel net is dit de Beekstraat.

Binnen het studiegebied van het GRUP zijn de reguliere haltes opgenomen in het flexvervoer. De halte Lembeke Kerkstraat wordt enkel door het flexvervoer bediend.



Lijnenkaart – Openbaar vervoerplan vervoerregio Gent 2021 (rode cirkel: deelgebieden)



Concept vervoer op maat – Openbaar vervoerplan vervoerregio Gent 2021 (rode cirkels: deelgebieden)

3.3.3 Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent

Het Regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent werd op 23 december 2023 definitief goedgekeurd. Het plan bevat een visie over de basisbereikbaarheid van de regio en bepaalt de nieuwe inrichting en wegcategorisering.

Het regionaal mobiliteitsplan is relevant voor dit studiegebied van het GRUP op diverse aspecten, vooral voor volgende elementen:

- Fiets

Er worden twee regionale fietsnetwerken voorgesteld: een concreet fietsnetwerk en een wensbeeld op lange termijn. Binnen het fietsnetwerk worden uitspraken gedaan rond de fietssnelwegen en het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

Het definitief vastgestelde fietsnetwerk in de buurt van dit studiegebied van het GRUP:



Fietsnetwerk regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent – definitief vastgesteld (rode cirkels: deelgebieden)

In het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent wordt de oude spoorlijn 55A aangeduid als fietssnelweg (F423 Eeklo-Zelzate). De fietstunnel voor deze fietssnelweg is gerealiseerd. Parallel langs de E34 wordt er een te onderzoeken fietssnelweg aangeduid tussen Zelzate en Balgerhoeke (aantakken op de fietssnelweg F311). Daarnaast zijn er in het studiegebied van het GRUP nog enkele aanduidingen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

- Wegencategorisering

De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegcategorisering. De vervoerregio is verantwoordelijk voor het voorstel van selectie voor de verbindingen op regionaal niveau, namelijk het dragend wegennet en vervangt de wegcategorisering van het RSV en het PRS. De nieuwe wegcategorisering bestaat uit de volgende onderverdeling:

- **Het hoofdwegennet:** wordt op Vlaams niveau bepaald met input vanuit de vervoerregio's
 - **Europese hoofdwegen**
 - **Vlaamse hoofdwegen**
- **Het dragend wegennet:** Wordt bepaald door het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio. Het dragend wegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer en kan ingeschakeld worden bij verstoringen of onderbrekingen op het hoofdwegennet
 - **De regionale wegen (RW):** vormen verbindingen tussen de grootste gemeenten onderling, alsook tussen die gemeenten en het hoofdwegennet en tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen.

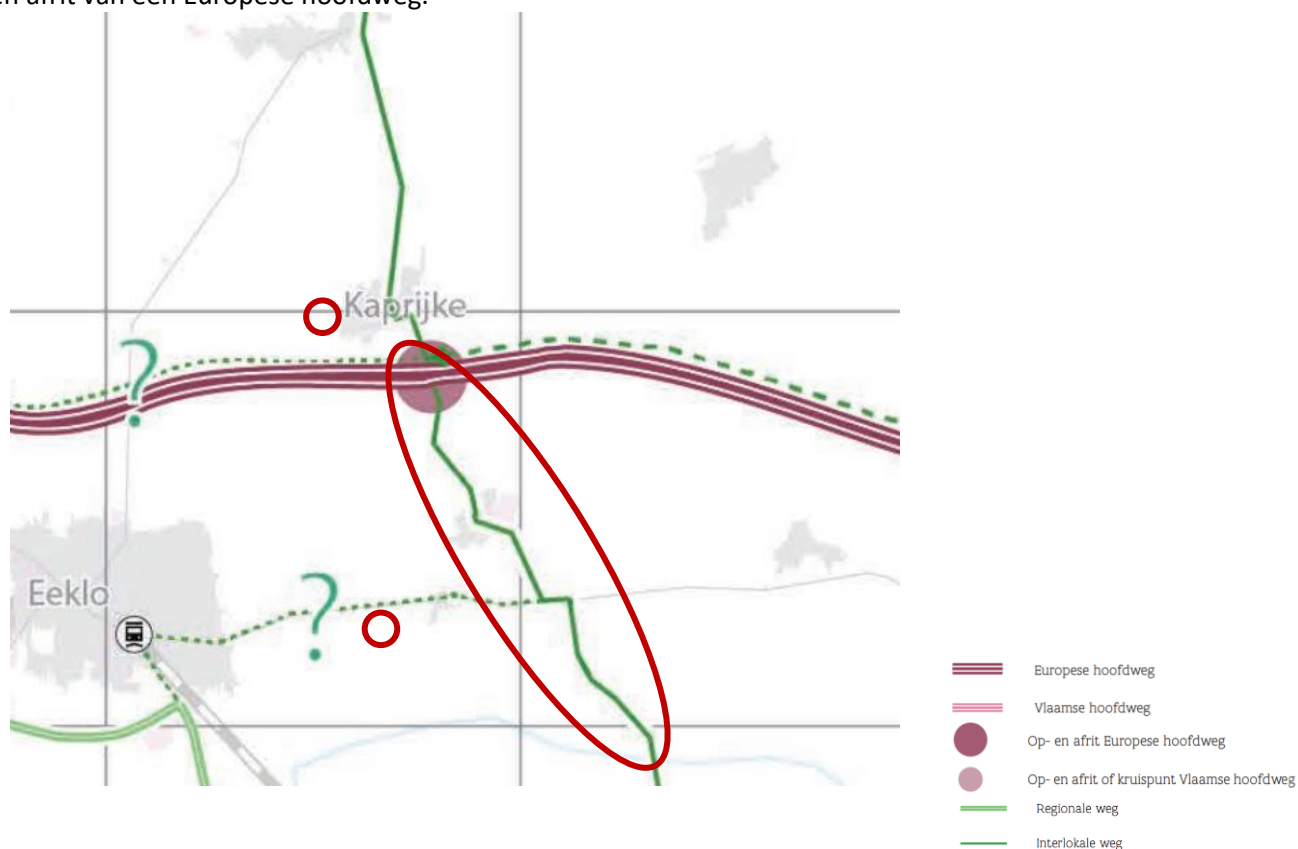
- **De interlokale wegen (IW):** verbinden niet-aanpalende gemeenten en ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen
- **De lokale wegen:** wordt op lokaal niveau bepaald.

De wegencategorisering die relevant is voor dit studiegebied van het GRUP:

- De huidige E34 (tussen Zelzate en Maldegem) – een Europese Hoofdweg (E34)
- N456 (tussen Evergem en de Nederlandse grens aan Watervliet) – een interlokale weg
- De Eeklostraat (tussen de N456 en de N9) – een te onderzoeken interlokale weg
- Een nieuwe weg (tussen de Vaarstraat en de afrit aan de R43 in Eeklo) - een te onderzoeken interlokale weg
- Een nieuwe weg (tussen de Vaartstraat en de R4 in Zelzate) – een missing link interlokale weg

In het Regionaal Mobiliteitsplan wordt meegegeven dat de selectie van de wegencategorisering tussen Kaprijke en Eeklo nog verder onderzocht moet worden en of het wenselijk en mogelijk is om een ventweg langs de E34 tussen Zelzate en Kaprijke door te trekken tot aan het complex in Eeklo. Wanneer dit niet het geval zou zijn, dan wordt de parallelle verbinding via de Oostveldstraat en de Eeklostraat geselecteerd. Tijdens de opmaak van deze scopingnota werd hierover nog geen uitspraak gemaakt.

Tenslotte werd er op de locatie van het te voorziene complex een aanduiding gemaakt voor een op- en afrit van een Europese hoofdweg.



Wegennetwerk regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent – definitief vastgesteld (rode cirkels: deelgebieden)

- Vrachtroutenetwerk

Het vrachtroutenetwerk heeft als doel om de toegankelijkheid van de bedrijventerreinen te waarborgen. Daarnaast wenst het routenetwerk de hinder en onveilige situaties te vermijden door vrachtwagens uit de woonkernen te weren. Het netwerk geeft aan welke wegen het vrachtverkeer zal verzamelen en ontsloten zal worden richting het hogere netwerk.

De vastgestelde routes die relevant zijn voor dit studiegebied van het GRUP:

- De huidige E34 (tussen Zelzate en Maldegem) – wordt aangeduid als hoofdvrachtroute (E34)
- De locatie van het te voorziene complex wordt aangeduid als op- en afrit of kruispunt naar het hoofdvrachtroute
- De Vaartstraat tussen de aanduiding van het complex en de kern van Lembeke wordt aangeduid als interlokale aanrijroute
- De Gentstraat (N456) van in de kern van Lembeke tot aan de kern van Evergem wordt aangeduid als missing link van een interlokale aanrijroute
- Op de N456 wordt er een aanduiding gemaakt van een filter tussen aanrijroutes

De aanduiding van de filter op de N456 wijst op het te onderzoeken aspect waarin de vrachtwagens op de te onderzoeken interlokale missing link geen maasverkleining kunnen doen en dus op de E34 blijven. Hoe deze filter in zijn werk gaat zal opgenomen worden tijdens het onderzoek van de interlokale weg.



Vrachtroutenetwerk regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent – definitief vastgesteld (rode cirkels: deelgebieden)

3.3.4 Basisprincipes inrichting robuust wegennet

De wegencategorisering van het RSV wordt vervangen door de nieuwe wegencategorisering zoals omschreven staat in het 'decreet basisbereikbaarheid' dat op 22 juni 2019 in werking trad. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en werkt met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes en ambities opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

Voor de verschillende lagen van de nieuwe wegencategorisering werd een visiedocument voor de inrichting van het robuust wegennet vastgelegd.

Voor Europese hoofdwegen worden de volgende ambities vooropgesteld: ze worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving, er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de filekans op deze wegen is beperkt.

Voor de Europese hoofdwegen (EHW) worden volgende basisprincipes gehanteerd:

- Europese hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens
- Europese hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer
- Het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen blijft beperkt
- Kruispunten op Europese hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers
- De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese hoofdwegen bedraagt 120 km/h
- Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien

Voor de Europese hoofdwegen (EHW) worden volgende ambities gehanteerd:

- Europese hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese hoofdwegen
- De filekans op Europese hoofdwegen is beperkt

Daarnaast is de E34 als onderdeel van het TEN-T netwerk ook aangeduid als militaire corridor. De selectie als militaire corridor versnelt en versterkt de ombouw van de N49/E34 tot volwaardige autosnelweg. Gelijkvloerse kruispunten worden systematisch afgeschaft of ongelijkvloers gemaakt om een vlotte en veilige doorgang te garanderen, ook bij militaire transporten. Zo zullen kunstwerken moeten aangepast zijn aan het gewicht en de afmetingen van militair materieel. Voor het complex te Kaprijke wil dit concreet zeggen dat mogelijke bruggen over de N49 voldoende hoog moeten zijn of dat tunneldaken van eventuele tunnels onder de N49 een voldoende draagvermogen moeten hebben.

3.3.5 Mobiliteitsplan Kaprijke

Dit gemeentelijke beleidsplan is relevant voor dit studiegebied van het GRUP op verschillende punten, in het bijzonder:

- Categorisering wegennet

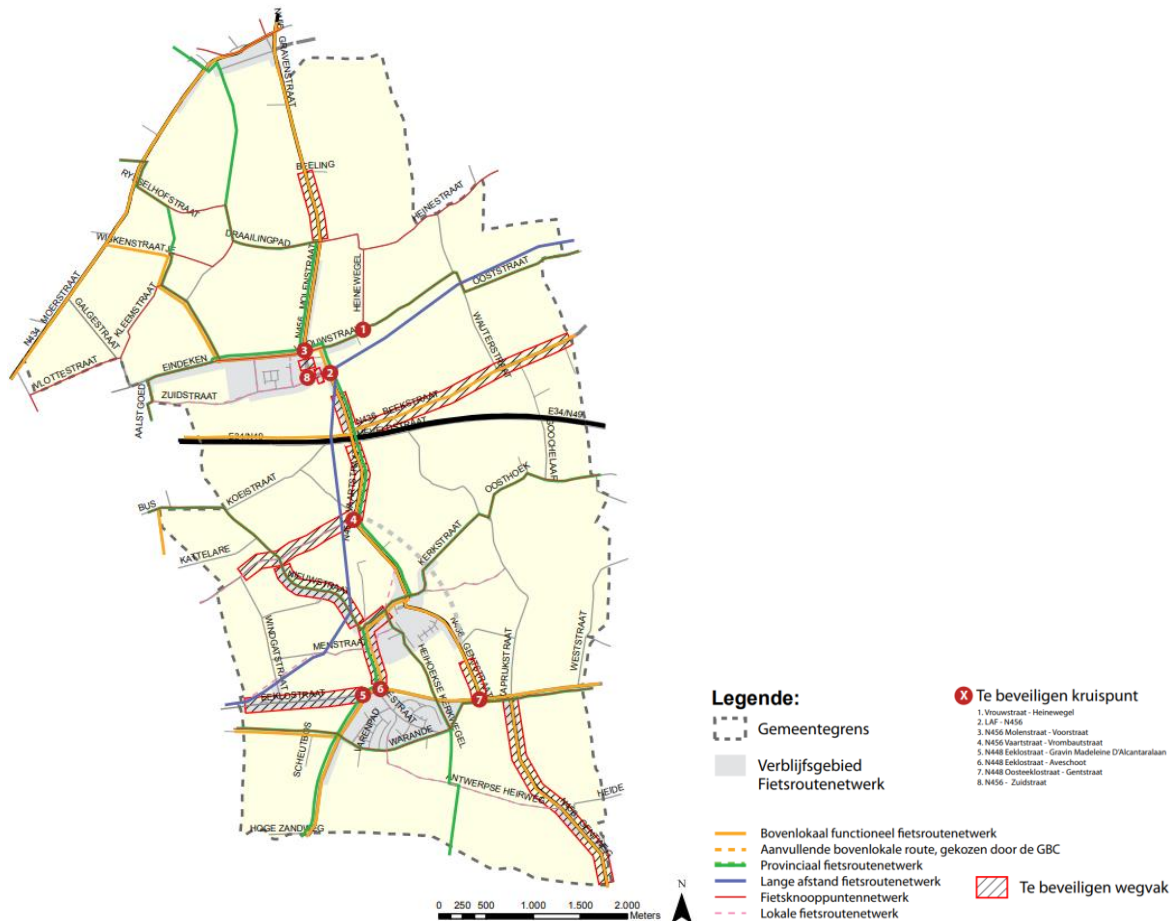
In het mobiliteitsplan worden de gewenste wegencategorisering naar voor geschoven. Volgens het lokale mobiliteitsplan van Kaprijke dient de wegencategorisering in de doortocht van Lembeke verder onderzocht te worden in het kader van de realisatie van de omleidingsweg.



Categorisering wegennet (gemeentelijk mobiliteitsplan Kaprijke)

- Fietsbeleid

In het mobiliteitsplan worden de gewenste principes en de structuur voor het lokaal fietsnetwerk naar voor geschoven. Hierbij wordt er een aanduiding op kaart gemaakt van het lokale fietsroutenetwerk en het verbeteren van de verkeersveiligheid in functie van de fietser. Rond het thema verkeersveiligheid werden er prioritaire locaties aangeduid voor het beveiligen van oversteekplaatsen en de aanpak op wegvakniveau.



Fietsroutenetwerk – te beveiligen wegvakken en kruispunten (gemeentelijk mobiliteitsplan Kaprijke)

Voor het studiegebied van het GRUP wordt de trage weg die de verbinding maakt van de Kaprijkstraat over de noordzijde van het bedrijf Lotus Bakeries, via de Kerkstraat, Lembeke-Dorp en het pad dat aansluit op de Vaartstraat en de Vrombautstraat aangeduid als lokale fietsroute.

Voor de te beveiligen wegvakken en kruispunten werden volgende relevant locaties aangeduid:

- N448 Oosteeklostraat – Gentstraat
- N456 Vaartstraat – Vrombautstraat
- LAF – N456
- N436 Beekstraat

- Voetgangersbeleid

In Kaprijke dienen een aantal typegebieden voor voetgangers bepaald worden, waaraan specifieke inrichtingsprincipes en –eisen t.a.v. voetgangersvoorzieningen gekoppeld kunnen worden conform het “Vademecum Voetgangersvoorzieningen”. Rond het voorliggende plan zijn volgende acties relevant:

- In het kader van de herinrichting van de doortocht door Lembeke naar aanleiding van de omleidingsweg zal op het kruispunt van de Vaarstraat met de Kerkstraat en Lembeke-dorp bijzondere aandacht gaan naar de voetgangers
- In het project trage wegen worden missing links specifiek voor voetgangers aangeduid en opgewaardeerd (zie trage wegen in het deelgebied Complex Kaprijke)

- Beveiligen doortochten

In het gemeentelijk mobiliteitsplan worden er concrete beleidsmaatregelen geformuleerd rond bestaande/toekomstige doortochten. In het lokaal plan worden volgende specifieke maatregelen aangegeven rond de doortocht van Lembeke:

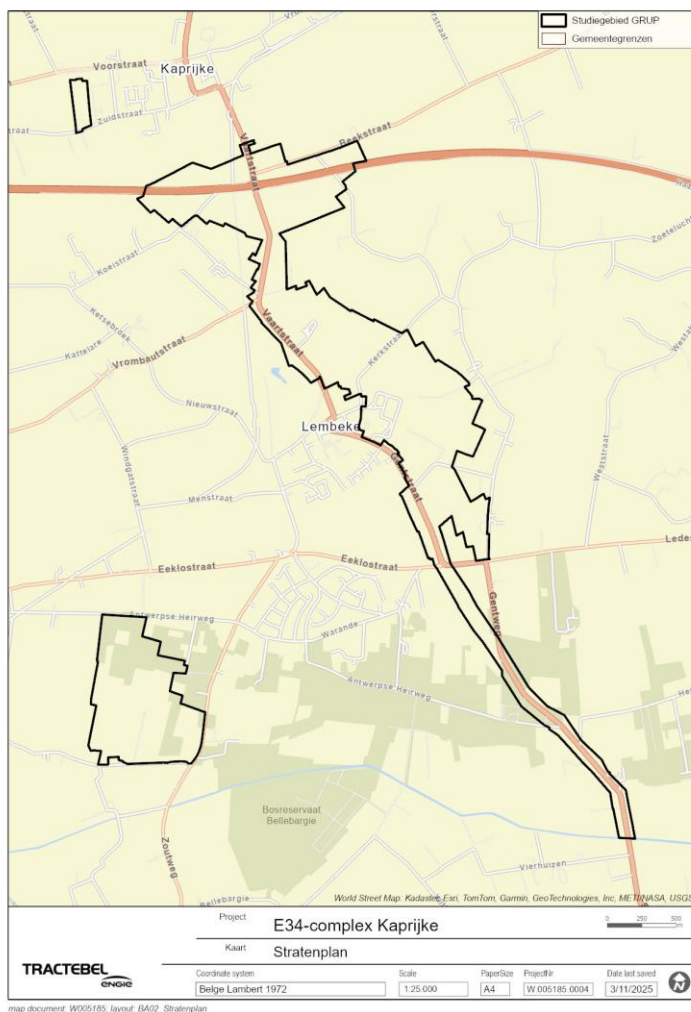
- De huidige doortocht van Lembeke wordt “afgewaardeerd” en krijgt dus een lagere functie na de realisatie van de omleidingsweg. Deze weg komt op de eerste plaats in aanmerking voor snelheidsremmende maatregelen (eventueel met een totale herinrichting van het wegprofiel)
- Er wordt aanbevolen om de voorrangssituaties te wijzigen en de voorrang van rechts- principe toe te passen om de verblijfsfunctie te benadrukken
- De snelheid binnen het verblijfsgebied van Lembeke wordt in de schoolomgeving teruggebracht tot 30 km/uur. De kern wordt op maat gemaakt van de zwakke weggebruiker
- De zichtbaarheid van voetgangers moet worden aangepast in de mate van het mogelijke
- De inrichting van de aansluitingspunten tussen het onderliggend wegennet en de omleidingsweg moet zo zijn dat het gebruik van de omleidingsweg wordt aangemoedigd
- De voetgangersvoorzieningen in de Nieuwstraat dienen verbeterd te worden
- Het parkeeraanbod van de kern en de herinrichting van de huidige doortocht wordt naar aanleiding van de omleidingsweg bekeken

4 Het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen uitvoeringsplan

4.1 Situering

Het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan (voor de leesbaarheid vanaf nu benoemd als ‘het studiegebied van het GRUP’) situeert zich in de provincie Oost-Vlaanderen in de gemeente Kaprijke en in de deelgemeente Lembeke (Kaprijke). Op het grondgebied van de gemeente kruist de huidige E34 (tussen Zelzate en Maldegem) en wordt binnen het Regionaal Mobiliteitsplan aangeduid als een Europese Hoofdweg (A11/E34). Ten zuid-oosten van de woonkern van Lembeke is bedrijf ‘Lotus Bakeries’ gesitueerd. Het bedrijventerrein is een historisch gegroeid bedrijf.

Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke situering van het studiegebied van het GRUP weer. Zie ook Kaart 0 ‘Situering studiegebieden’ in bijlage. In deze fase van het proces ligt het plan nog niet vast. Hierdoor zal in de eerste fase van dit GRUP gewerkt worden met studiegebied. Op basis van verder onderzoek zal in latere processtappen het GRUP concreter worden, waarbij de plancontour nog verder wordt verfijnd en uiteindelijk zal leiden tot een grafisch plan met bestemmingen op perceelsniveau. Daarnaast is het studiegebied nu voldoende ruim genomen om zo te anticiperen op de ruimte die nodig is voor wegenis, werkzones en aanhorigheden.



Situering studiegebieden

Deelgebied Complex Kaprijke

Het nieuw te bouwen complex en de omleidingsweg liggen op het grondgebied van Kaprijke en de deelgemeente Lembeke. Het deelgebied bevat de omgeving waar de bestaande reservatiestrook van de omleidingsweg gelegen is en ligt tussen het woonlint van de Vaartstraat in Kaprijke tot aan de rand van de kern Lembeke langs de Gentstraat. In het deelgebied is ook het bestaande bedrijventerrein van Lotus Bakeries gelegen.



Bestaande landschappelijke structuur deelgebied Complex en omleidingsweg – bewerkte kaart met aanduiding contour deelgebieden

De hoofdtoegang van het bedrijventerrein ligt aan de Gentstraat, en het bedrijventerrein wordt via de Kerkstraat-Lembeke-dorp-Gentstraat via de Vaartstraat ontsloten naar de E34. De interne circulatie binnen het bedrijventerrein gebeurt momenteel via de Gentstraat en de Kerkstraat.

Vanuit een landschappelijke kijk is het gebied gelegen op enkele zwakke uitlopers van de dekzandrug en bestaat uit enkele hoger gelegen akkerlanden en zwakke depressies met graslanden. In de omgeving zijn nog verschillende kleine landschapselementen aanwezig. In het deelgebied is er een bestaande waterloop: de Lembeekse Isabellastroom (Onbevaarbaar waterloop categorie 3). Doorheen het gebied loopt er een bestaande trage weg en enkele oude buurtwegen dat de gemeente Kaprijke wenst te onderzoeken (zie gemeentelijk trage wegenplan Kaprijke).

Er zijn 5 haltes van het openbaar vervoer (buslijnen 56, 561, 95, 952 en 953) binnen dit deelgebied.

Het gebied buiten het bedrijventerrein en de kern van Lembeke is grotendeels in landbouwgebruik en bestemd als (herbevestigd) agrarisch gebied.

Deelgebied WUG Kleine Zuidstraat

Het deelgebied 'WUG Kleine Zuidstraat' ligt in Kaprijke, aan de westelijke rand van de kern. Het deelgebied wordt in het noorden begrenst door de woonpercelen langs de Voorstraat, in het oosten door de Kleine Zuidstraat, in het zuiden door de Zuidstraat en het westen door een aaneengesloten open ruimtekamer. Vanuit een landschappelijke kijk is het gebied gelegen op de uitlopers van de Waaiaakkers en bestaat uit graslanden en akkerlanden. In het deelgebied zijn actieve landbouwpercelen aanwezig.



Bestaande landschappelijke structuur deelgebied WUG – bewerkte kaart met aanduiding contour deelgebieden

Het gebied wordt momenteel op het gewestplan bestemd als “*woonuitbreidingsgebied*”. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Kaprijke doet geen uitspraak over het deel binnen het deelgebied van het voorliggend plan.

Deelgebied Scheutbos

Het deelgebied 'Scheutbos' ligt in de deelgemeente Lembeke (Kaprijke), aan de zuidwestelijke kant van de woonconcentratie Heihoek. Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door de Antwerpse Heirweg, in het oosten door de Gravin Mad. d'Alcantaralaan, in het zuiden door de Hoge Zandweg en het westen door de gemeentelijke grens tussen Kaprijke en Eeklo. Vanuit een landschappelijke kijk is het gebied gelegen boven op de dekzandrug van Maldegem-Stekene (Verrebroek-Gistel). Het Scheutbos vormt samen met de omliggende bossen de Lembeekse bossen. In het deelgebied zijn er bestaande bosstructuren en actieve landbouwpercelen aanwezig. Vaak worden de landbouwpercelen omzoomd met grachtenstructuren en kleine landschapselementen.



Bestaande landschappelijke structuur deelgebied Scheutbos – bewerkte kaart met aanduiding contour deelgebieden

Het gebied wordt momenteel op het gewestplan bestemd als “woonpark” en valt onder de hoofdbestemming wonen. Naast het Gewestplan is er ook het APA Lembeke van kracht dat het deelgebied bestemt tot boszone.

4.2 Bestaande juridische toestand

De bestaande juridische toestand wordt grafisch weergegeven op:

- Kaart 2: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (zie bijlage)
- Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen (zie bijlage).

De relevante elementen van de bestaande juridische toestand worden tekstueel aangegeven in de onderstaande tabel.

Deelgebied 'Complex Kaprijke'

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Eeklo - Aalter (KB 24/03/1978) GRUP Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries (04/07/2003)
Provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Provinciale RUP Windlandschap Eeklo – Maldegem (29/04/2015)
Verkavelingsvergunningen	Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2021012462)
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Binnen het deelgebied bevindt zich het beschermde dorpszicht 'Dorpskern van Lembeke'. Ten noorden van het deelgebied ligt het beschermde dorpszicht 'Dorpskom Kaprijke'.
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Het deelgebied is niet gelegen in een speciale beschermingszone. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'. Dit bevindt zich op ca. 1,5 km ten zuiden van het deelgebied. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is 'Krekengebied'. Dit bevindt zich op 8 km ten noordoosten van het deelgebied.
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Het deelgebied is niet gelegen in een VEN- of IVON-gebied. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is 206 'Het Bellebargiebos en Het Leen' en bevindt zich op ca. 1,5 km ten zuiden van het deelgebied
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Het deelgebied overlapt in het zuiden met de beschermingszone type III van de waterwingebieden Lembeke en Oosteeklo. In het westen grenst het deelgebied de beschermingszone type III van de waterwingebieden Eeklo-Kaprijke.
Bevaarbare waterlopen	Afleidingskanaal van de Leie (een bevaarbare waterloop VL22-218) loopt ongeveer 7 km ten westen van het deelgebied.
Onbevaarbare waterlopen	De waterlopen die interfereren met het deelgebied zijn de Zuidakkerbeek ten noorden van de E34, Eeklose Watergang ten westen van de omleidingsweg en de Isabellastroom ten oosten van de omleidingsweg. Kaart 14 geeft de waterlopen in de omgeving van het studiegebied van het GRUP weer. <u>Onbevaarbare waterloop categorie 2</u> - Waterloop O227 (beheerder Watering De Burggravenstroom) - Lembeekse Isabellastroom (beheerder Provincie Oost-Vlaanderen) - Waterloop O8259 (beheerder Provincie Oost-Vlaanderen) <u>Onbevaarbare waterloop categorie 3</u>

	- Waterloop O234 (beheerder Watering De Burggravenstroom) <u>Publieke grachten</u> - O1990LEM1 - O909LEMKAP - O908LEMKAP - O801LEMKAP - OL2PW - O818LEMKAP - O715LEMKAP - O716LEMKAP - O718LEMKAP - O636LEM - O624LEMKAP - OL41PWB - OL5B - OL6
Gewestwegen	E34 (hoofdweg), Baarleveldestraat (lokale weg type 2)
Spoorwegen	Geen

Deelgebied 'Scheutbos'

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Eeklo - Aalter (KB 24/03/1978)
Provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, gemeentelijke plannen van aanleg	Provinciaal RUP Windlandschap Eeklo – Maldegem Algemeen plan van Aanleg Lembeke (19/06/1961)
Verkavelingsvergunningen	Aanvraag nieuwe verkaveling (projectnummer: 2021149762) Aanvraag nieuwe verkaveling (projectnummer: 2021149760) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2018014628)
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Binnen het deelgebied zijn geen beschermde landschappen, stads- of dorpsgezichten gelegen.
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Het deelgebied is niet gelegen in een speciale beschermingszone. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'. Dit bevindt zich op ca. 500 m ten oosten van het deelgebied. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is 'Krekengebied'. Dit bevindt zich op 11 km ten noordoosten van het deelgebied.
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Het deelgebied is niet gelegen in een VEN- of IVON-gebied. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is 206 'Het Bellebargiebos en Het Leen' en bevindt zich op ca. 500 m ten oosten van het deelgebied
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Het deelgebied overlapt met de beschermingszone type III van de waterwingebieden Lembeke en Oosteeklo.
Bevaarbare waterlopen	Afleidingskanaal van de Leie (een bevaarbare waterloop VL22-218) loopt ongeveer 5 km ten westen van het deelgebied.
Onbevaarbare waterlopen	Aan de oostelijke rand van dit deelgebied loopt een waterloop van de derde categorie. <u>Onbevaarbare waterloop categorie 3</u> - Waterloop O234 (beheerder Watering De Burggravenstroom)
Gewestwegen	Geen
Spoorwegen	Geen

Deelgebied 'WUG Kleine Zuidstraat'

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Eeklo - Aalter (KB 24/03/1978)
Provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, gemeentelijke plannen van aanleg	Provinciaal RUP Windlandschap Eeklo - Maldegem
Verkavelingsvergunningen	Aanvraag nieuwe verkaveling (projectnummer: 2022079588) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2020132111) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2019013640) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2019055573) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2019077727) Bijstelling van een bestaande verkaveling (projectnummer: 2019089299)
Beschermde monumenten, dorpsgezichten en beschermde landschappen	Binnen het deelgebied zijn geen beschermde landschappen, stads- of dorpsgezichten gelegen. Ten oosten van het deelgebied ligt het beschermde dorpszicht 'Dorpskom Kaprijke'.
Ankerplaatsen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Het deelgebied is niet gelegen in een speciale beschermingszone. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'. Dit bevindt zich op ca. 5 km ten zuiden van het deelgebied. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is 'Krekengebied'. Dit bevindt zich op 10 km ten noordoosten van het deelgebied.
Ramsargebieden	Geen
Gebieden van het duinendecreet	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Het deelgebied is niet gelegen in een VEN- of IVON-gebied. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is 201-1 'Het Meetjeslands krekengebied West' en bevindt zich op ca. 4 km ten noordoosten van het deelgebied
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Het deelgebied overlapt met de beschermingszone type III van de waterwingebieden Eeklo-Kaprijke.
Bevaarbare waterlopen	Afleidingskanaal van de Leie (een bevaarbare waterloop VL22-218) loopt ongeveer 6 km ten westen van het deelgebied.
Onbevaarbare waterlopen	Er lopen loopt één publieke gracht binnen de afbakening van het studiegebied: - O616KAP
Gewestwegen	Geen
Spoorwegen	Geen

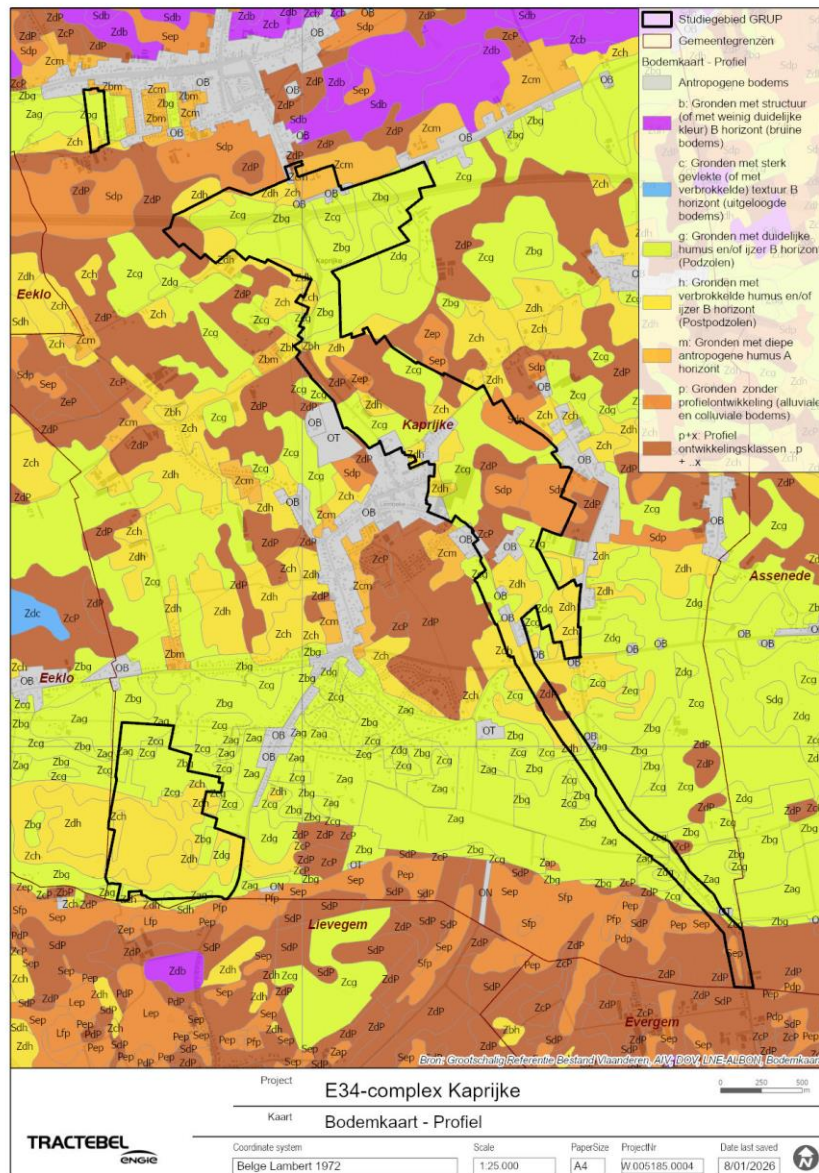
4.3 Bestaande feitelijke toestand

Zie ook kaart 1a: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal) en kaart 1b: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal) (zie bijlage).



Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto

Het grootste deel van het studiegebied van het GRUP zijn gronden met een duidelijke of verbrokkelde humus en/of ijzer B horizont. Ter hoogte van de Ruiffelaarsweg, in de omgeving van het bedrijventerrein Lotus Bakeries en in de meeste zuidelijke strook van het studiegebied van het GRUP komen hier en daar gronden voor met een onbepaald profiel of zonder profiel. Er zijn geen waardevolle bodems gelegen in het studiegebied van het GRUP.

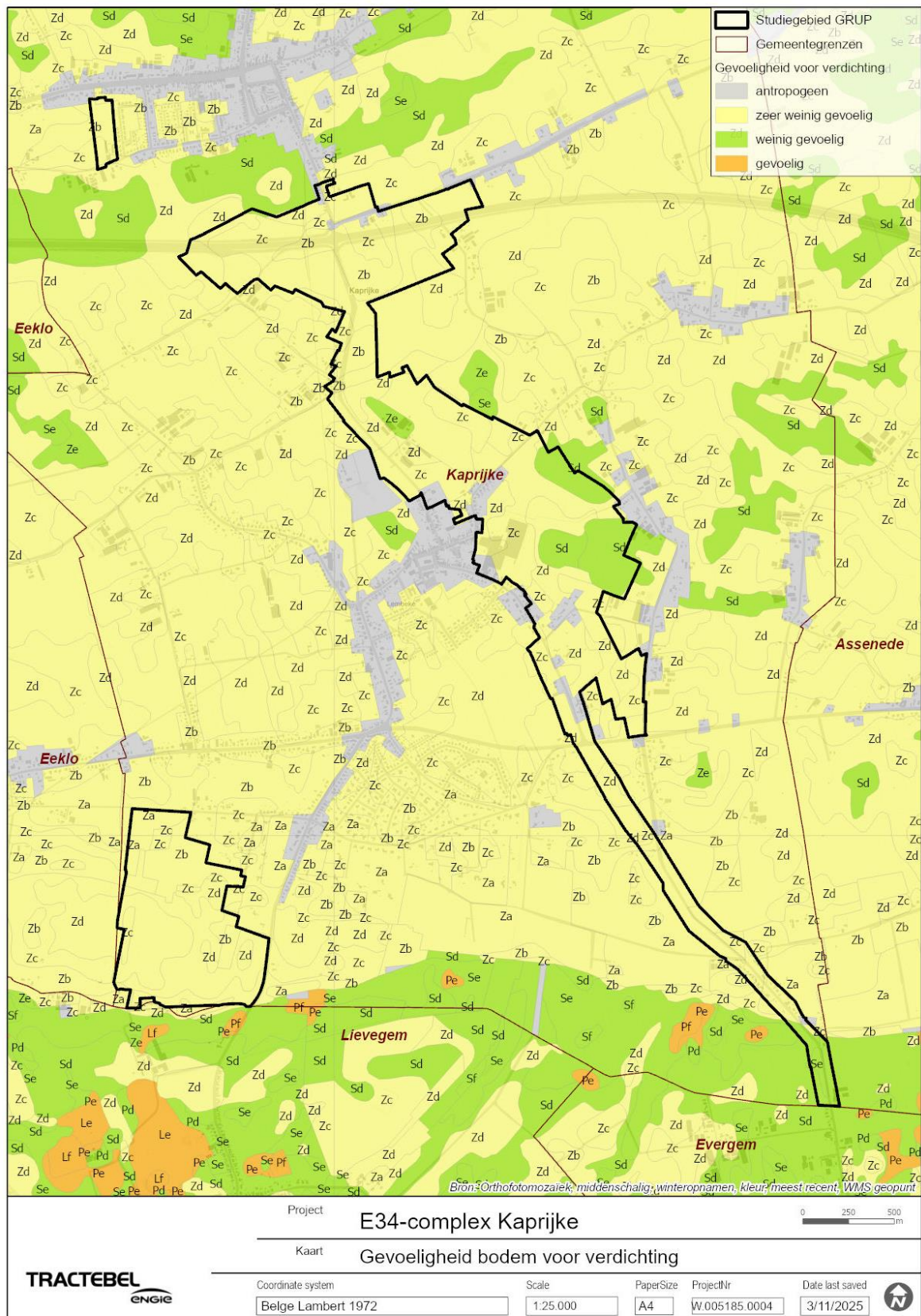


Bodemkaart profiel

De erosiegevoeligheidskaart toont dat de bodems in het studiegebied van het GRUP zeer weinig erosiegevoelig zijn. De potentiële bodemerosie is dus verwaarloosbaar voor de zones in het studiegebied van het GRUP waar informatie over gekend is. Daarnaast is het studiegebied van het GRUP grotendeels zeer weinig gevoelig voor verdichting.



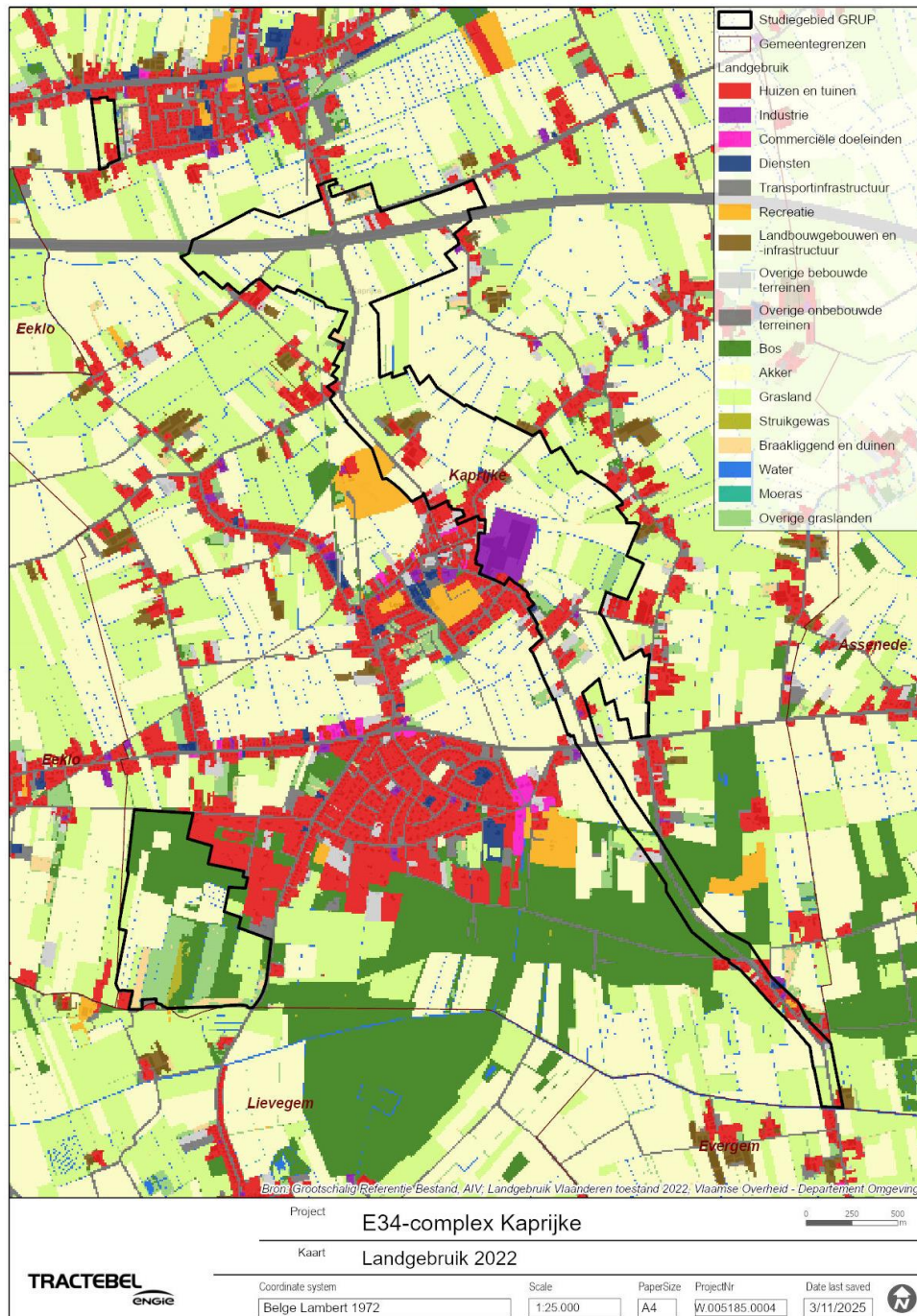
Potentiële bodemerosie



Gevoeligheid bodem voor verdichting

Bodemgebruik

Het studiegebied van het GRUP bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden (niet geïrrigeerd akkerland, weiland, landbouwareaal met complexe percelering). In mindere mate komen ook een industriegebied (Lotus Bakeries) en discontinue bebouwing voor. De bebouwing bevindt zich voornamelijk ter hoogte van de kernen van Lembeke en Kaprijke, met uitlopers langs enkele wegen zoals de Vaartstraat en de Gentstraat. Ter hoogte van het kruispunt zijn vandaag grote verharde oppervlakten aanwezig. Ter hoogte van het Scheutbos en in de meest zuidelijke strook van het studiegebied van het GRUP komen ook bosgebieden voor.

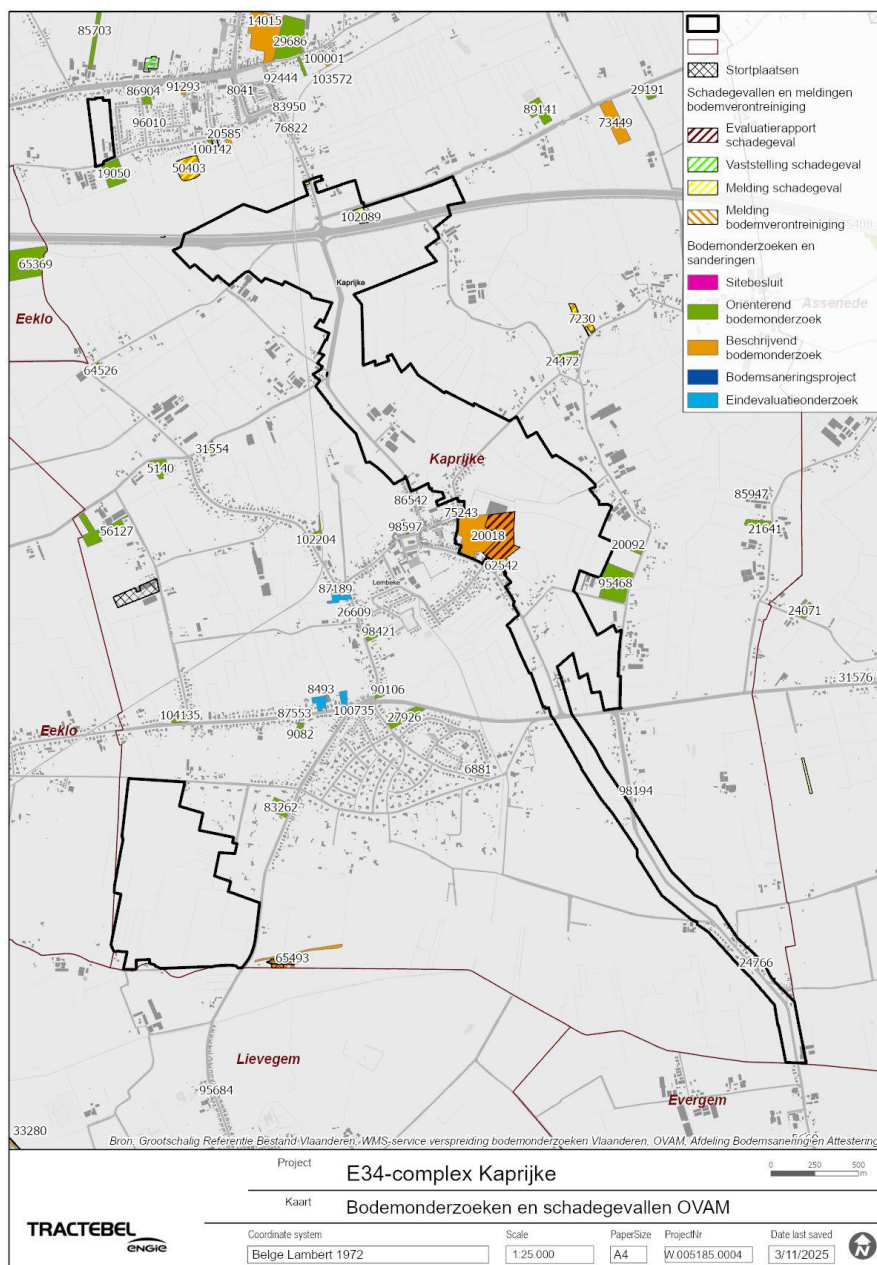


Landgebruik 2022

Bodemkwaliteit

In het studiegebied van het GRUP werden in het verleden de onderstaande bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Oriënterend bodemonderzoek (OBO):
 - Dossiernummer 62542(2014)
 - Dossiernummer 20018 (2012)
 - Dossiernummer 75243 (2016)
 - Dossiernummer 86542 (2018)
 - Dossiernummer 102089 (2023)
- Beschrijvend bodemonderzoek (BBO):
 - Dossiernummer 86542 OBBO (2019)
 - Dossier 98194 (2021)
- Bodemsaneringsproject (BSP)
 - Dossier 98194 (2022)



OVAM bodemonderzoeken

4.3.2 Water

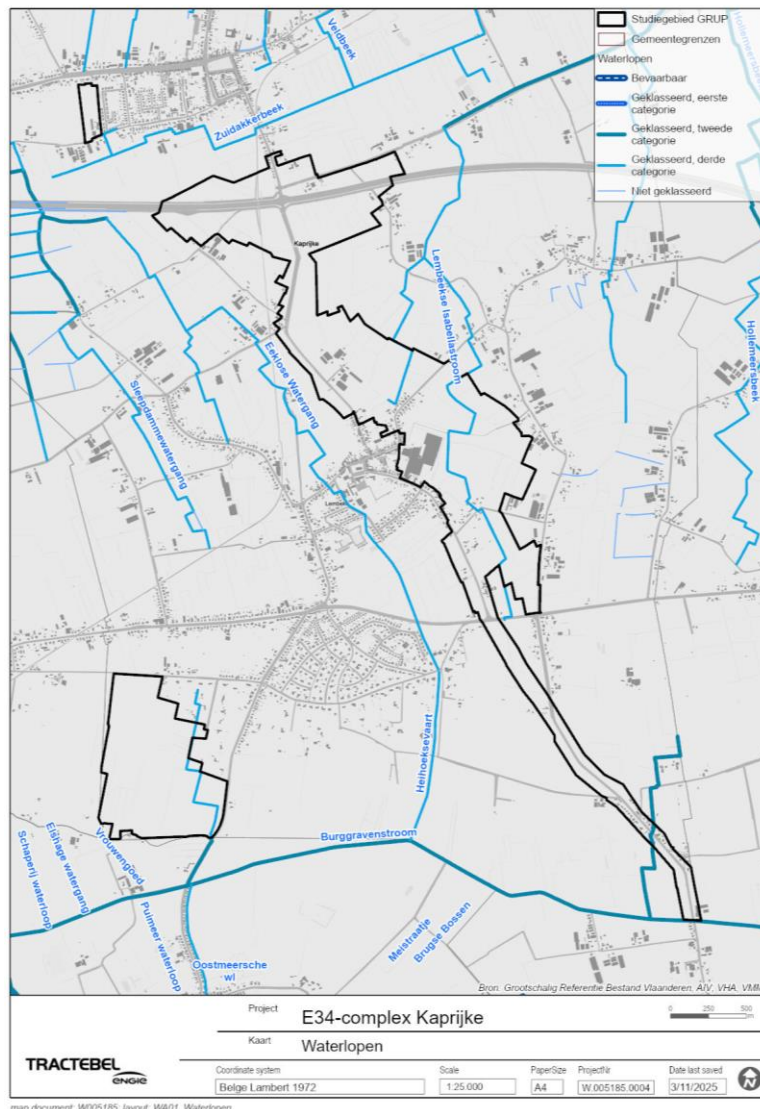
In het watersysteem wordt een onderscheid gemaakt tussen oppervlaktewater en grondwater.

Oppervlaktewater

- Hydrografie

De **hydrografie** van het oppervlaktewater is meebepalend voor de fysische structuur. Hydrografisch gezien ligt het studiegebied van het GRUP grotendeels in het stroomgebied van de Schelde in het bekken van de Gentse Kanalen (Deelbekken Kreekenland). Deelgebied 'Scheutbos' ligt in het stroomgebied van de Schelde in het bekken van de Gentse Kanalen (Deelbekken Burggravenstroom). De westelijke rand van deelgebied 'Complex Kaprijke en omleidingsweg' ligt in het stroomgebied en in het bekken van de Brugse Polders (Deelbekken Meetjeslandse Polders).

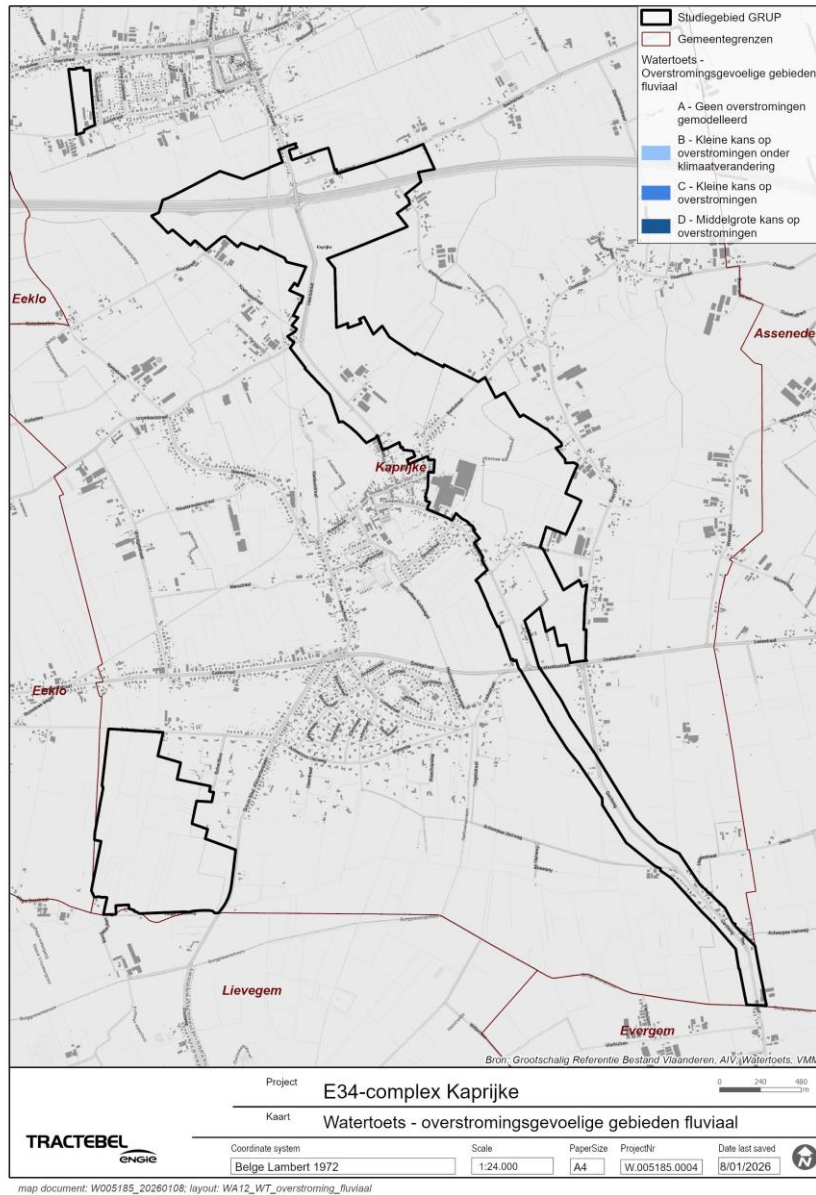
De waterlopen die in de directe omgeving van het studiegebied van het GRUP liggen zijn de Burggravenstroom (geklasseerd, tweede categorie), de Zuidakkerbeek (geklasseerd, derde categorie), de Isabellastroom (geklasseerd, derde categorie), de Heihoeksevaart (Eeklose Watergang) (geklasseerd, derde categorie) en enkele zijbeken. De Burggravenstroom draineert een deel van het studiegebied van het GRUP via de de Heihoeksevaart en andere geklasseerde zijbeken. De Zuidakkerbeek wordt mogelijk aangewend voor de lozing van het bemalingswater.



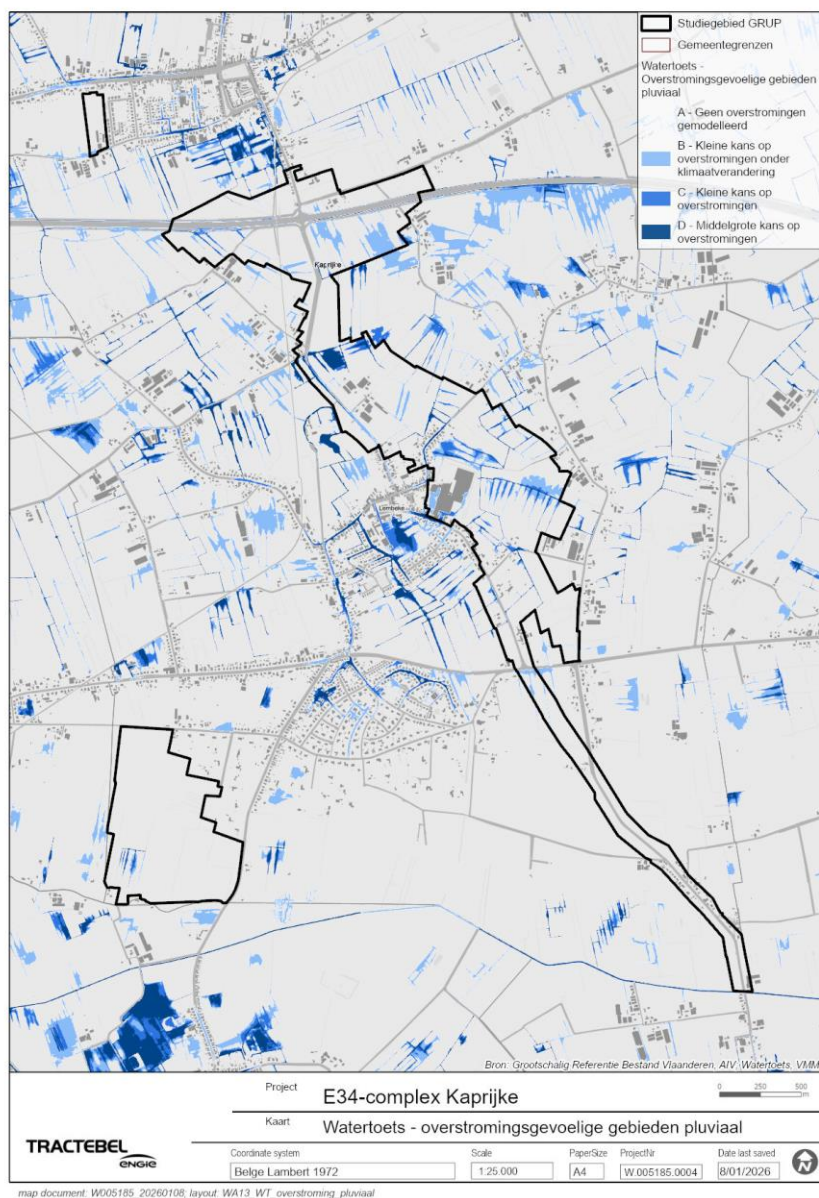
Waterlopen

- Overstromingsgevoeligheid

De **pluviale overstromingskaart** toont gebieden binnen het studiegebied van het GRUP met een kleine tot middelgrote kans op overstromingen door intense neerslag. De fluviale overstromingskaart geeft aan dat er geen kans is op overstromingen vanuit waterlopen ter hoogte van het studiegebied van het GRUP.



Watertoets- overstromingsgevoelige gebieden fluviaal



Watertoets- overstromingsgevoelige gebieden pluviaal

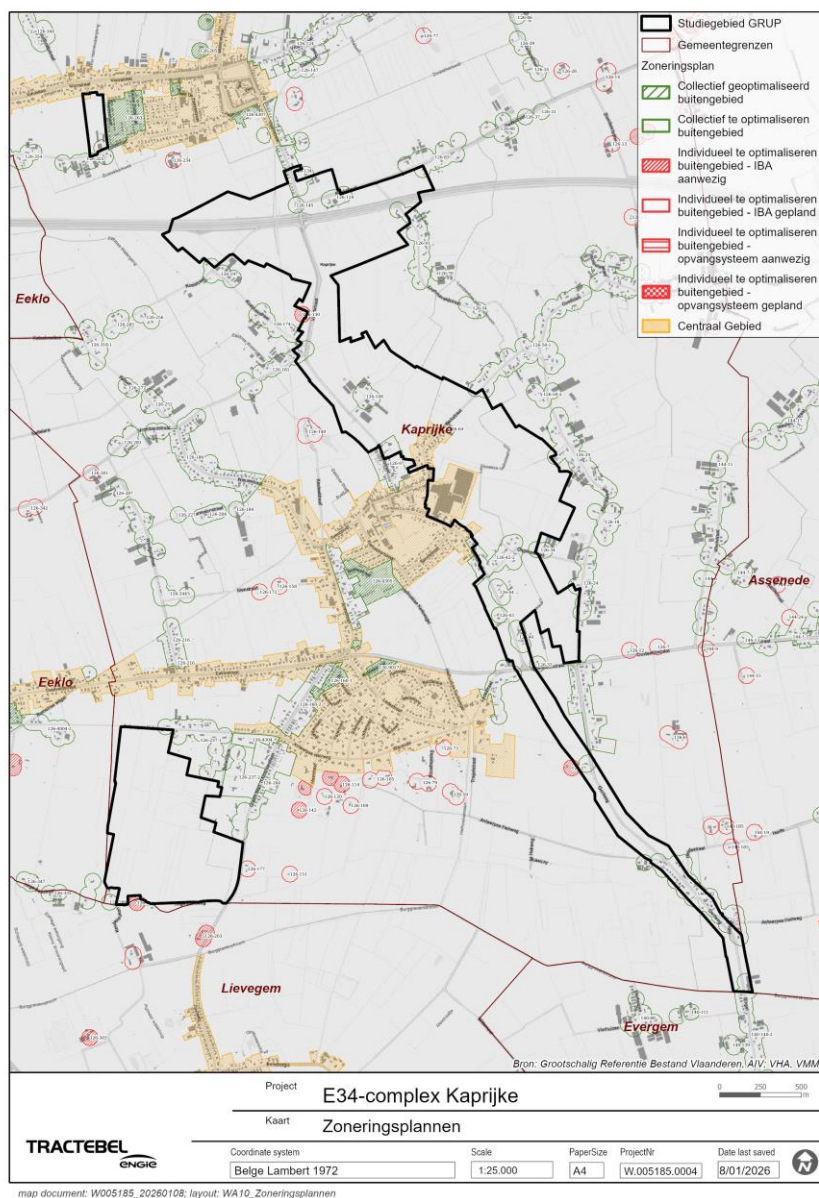
- Infrastructuur voor sanering van afvalwater

Onderstaande kaart toont de **infrastructuur voor sanering van het afvalwater**. Het zoneringsplan geeft aan dat langs de omleidingsweg enkele gebouwen staan in een gebied waar riolering aanwezig is. De overige gebouwen kunnen gesitueerd worden in gebieden waar zich ofwel individuele behandelingsinstallaties bevinden, ofwel plannen bestaan om individuele behandelingsinstallaties te realiseren.

In het noorden van het kruispunt van de Vaartstraat met de E34 is een gemengde riolering aanwezig. Centraal in het studiegebied van het GRUP is een gemengde riolering aanwezig ter hoogte van de Kerkstraat en de Vaartstraat.

Tussen Kaprijke en Lembeke, ten westen van het kruispunt van de E34 met de Vaartstraat, bevindt zich een persleiding van Aquafin. Deze leiding zorgt voor de doorvoer van het afvalwater van Kaprijke naar Lembeke.

Het afvalwater in het studiegebied van het GRUP wordt afgevoerd naar de RWZI in Eeklo.



Zoneringsplannen afvalwater

- Oppervlaktewaterkwaliteit

De kwaliteit van het **oppervlaktewater** wordt besproken aan de hand van het oppervlaktewatermeetnet van de VMM. In het gebied zijn geen meetpunten gelegen van dit meetnet. Ook zijn er geen recente data beschikbaar in de directe omgeving van het studiegebied van het GRUP.

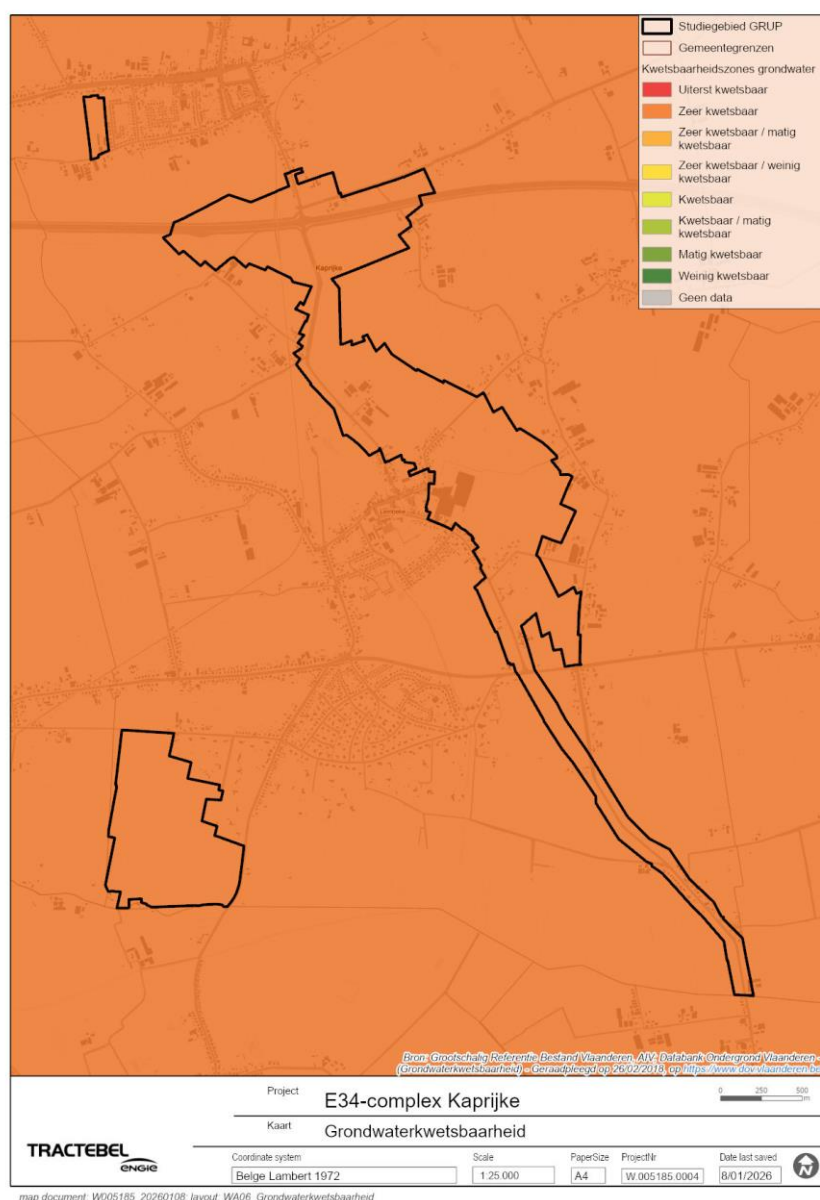
Grondwater

- Hydrogeologie

Het grondwatersysteem kan opgedeeld worden in watervoerende en scheidende lagen naargelang hun doorlatendheid. Weinig doorlatende lagen, waarin de waterstroming minimaal is omwille van het kleiig karakter, worden als scheidende laag of “aquitard” aangeduid. Goed doorlatende lagen worden aangeduid als “aquifer”.

- Grondwaterkwetsbaarheid

Het grondwater in het studiegebied wordt aangeduid als zeer kwetsbaar. Dit is het gevolg van het feit dat de bovenste winbare watervoerende laag (in het Quartair) niet afgedekt is door een deklaag en dat het grondwater op geringe diepte voorkomt.

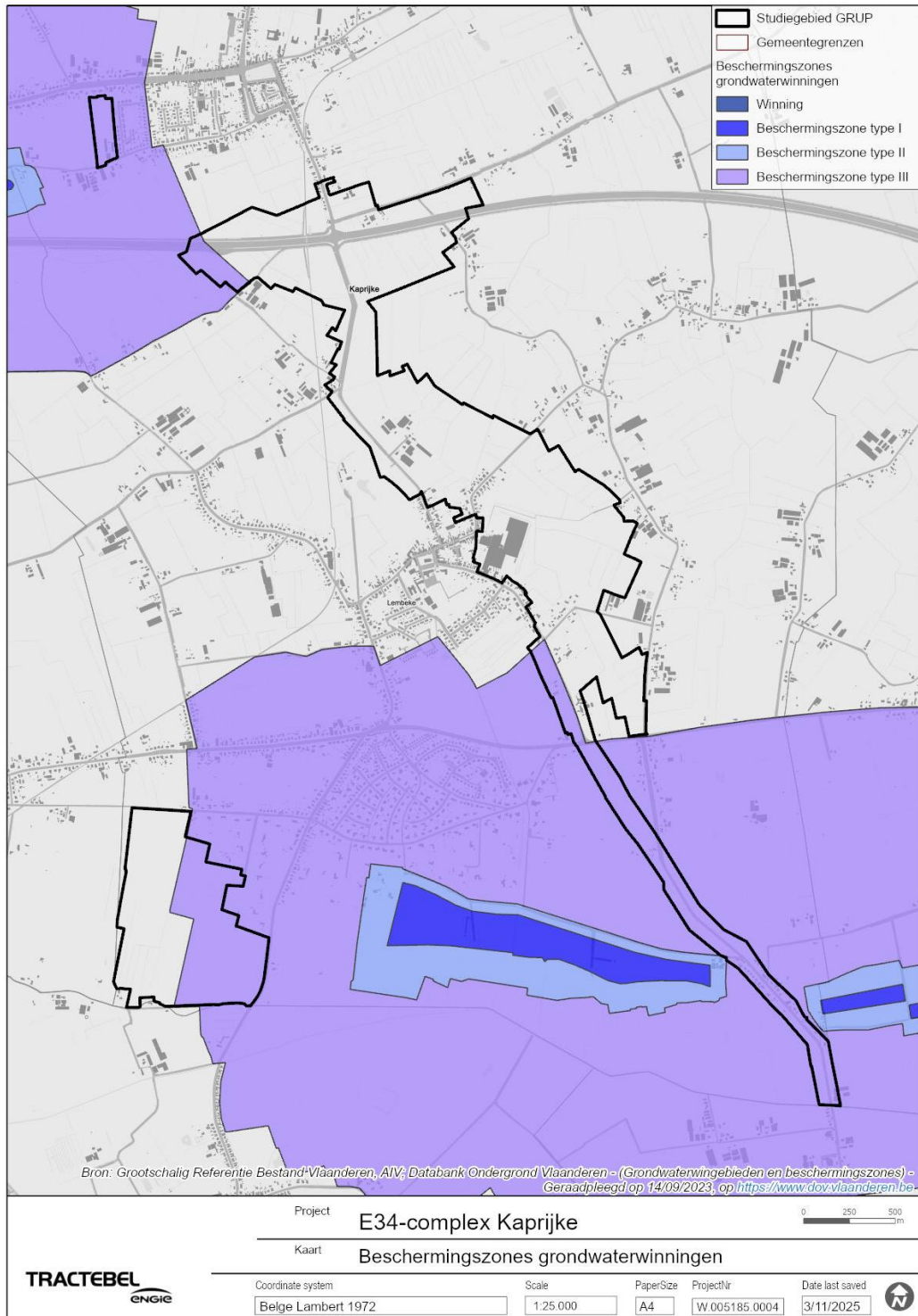


Grondwaterkwetsbaarheid

- Waterwingebieden of beschermingszones

Het volledige studiegebied is gelegen in het oppervlaktewaterwingebied Kluizen (Kaart 15).

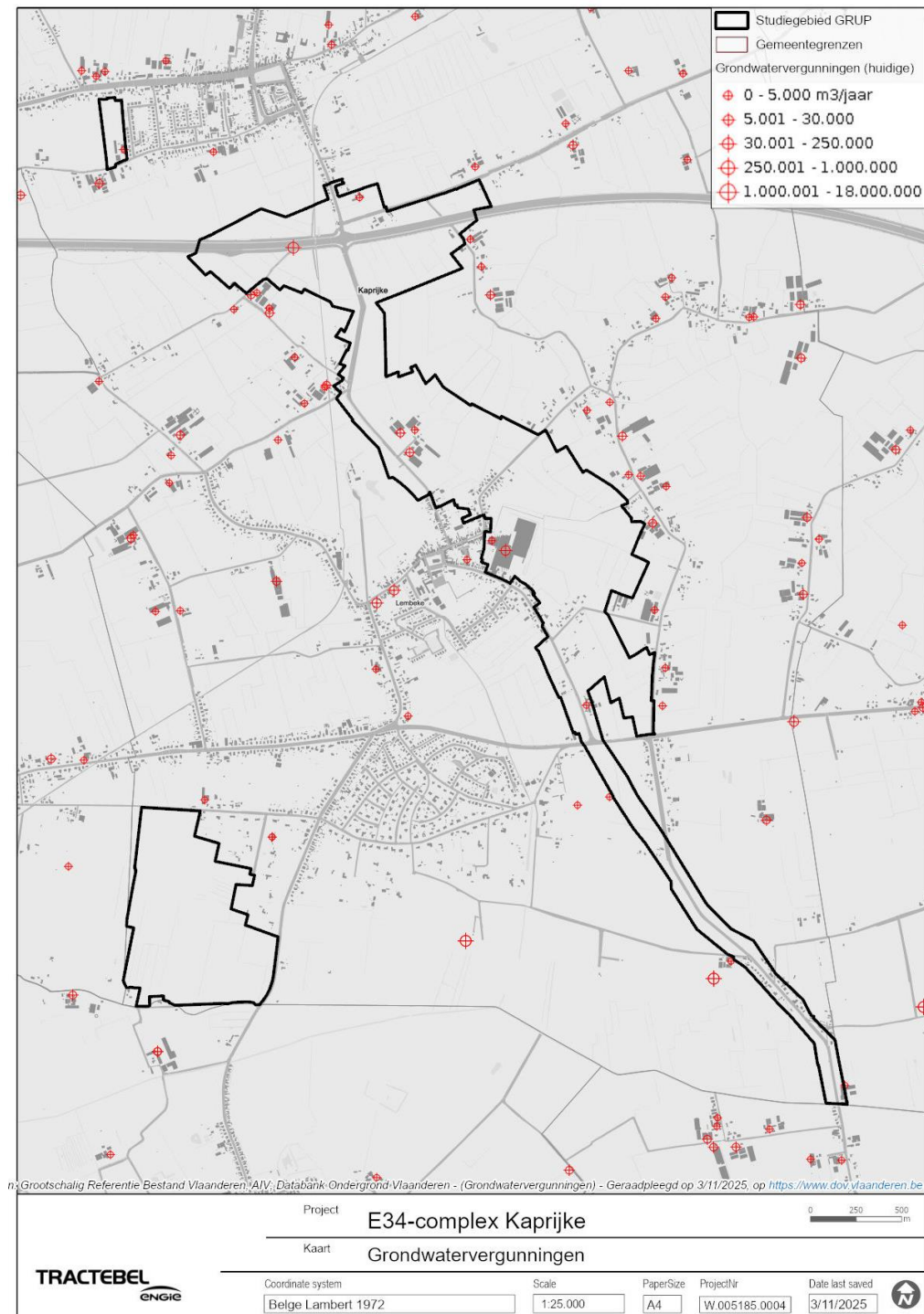
Het studiegebied van het GRUP overlapt in het noorden en in het zuiden met de beschermingszones type 3 van een grondwaterwinning.



Beschermingszones grondwaterwinningen

- Vergunde grondwaterwinning

In de ruime omgeving van het studiegebied van het GRUP bevinden zich verschillende grondwaterwinningen.



Grondwatervergunningen

- Grondwaterkwaliteit

Eventuele restverontreinigingen vastgesteld tijdens de milieuhygiënische bodemonderzoeken(cf. discipline Bodem) kunnen potentieel een invloed hebben op de kwaliteit van het grondwater in het studiegebied van het GRUP.

4.3.3 Biodiversiteit

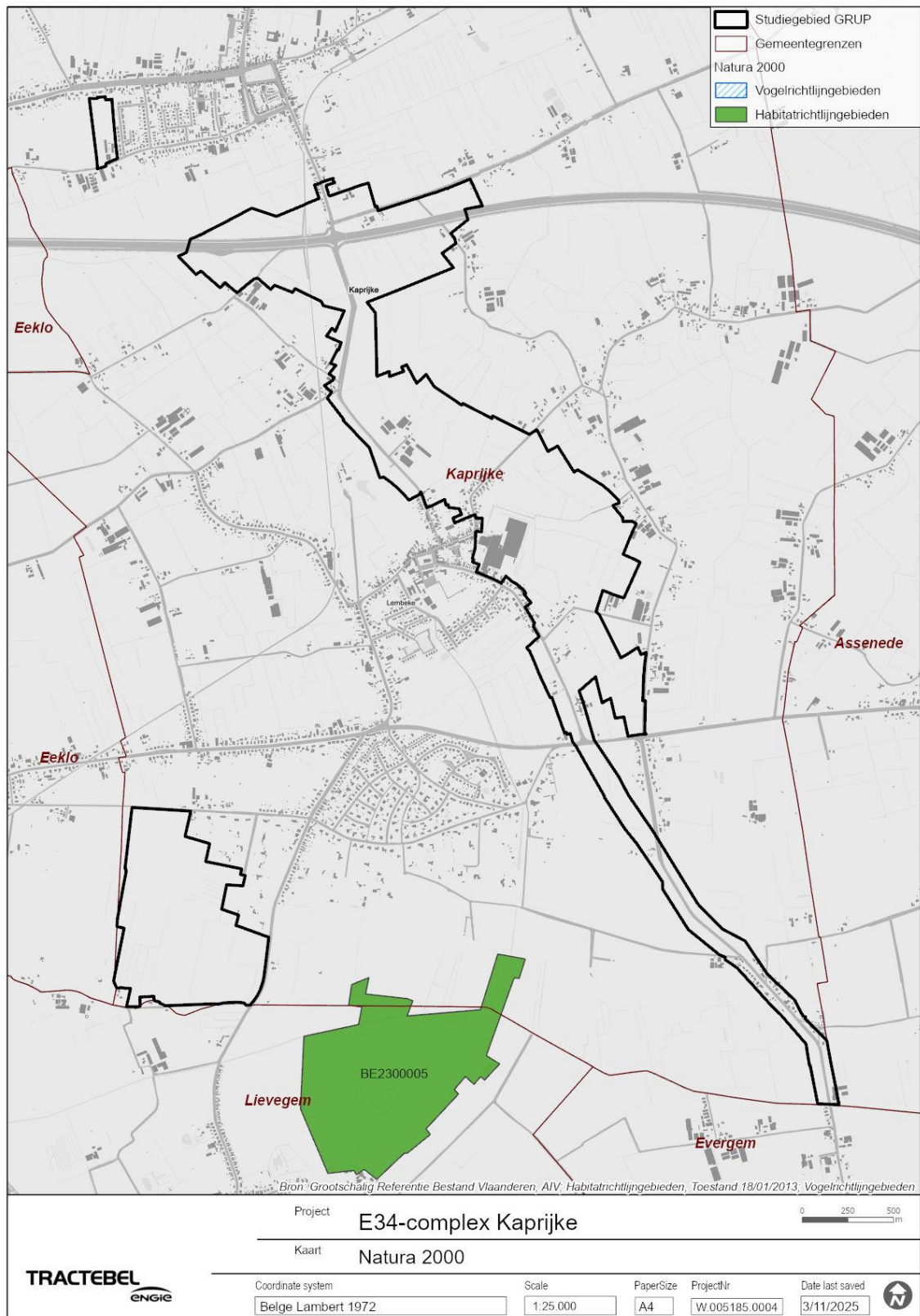
In het studiegebied van het GRUP zijn verschillende belangrijke natuurelementen gelegen. In deze discipline wordt ingezoomd op de actuele natuurwaardes, en de beschermde Bosreservaten, Vlaamse of erkende natuurreservaten en de gebieden waarvoor reeds een natuurbeheerplan werd goedgekeurd.

Ecologische structuur op macroniveau

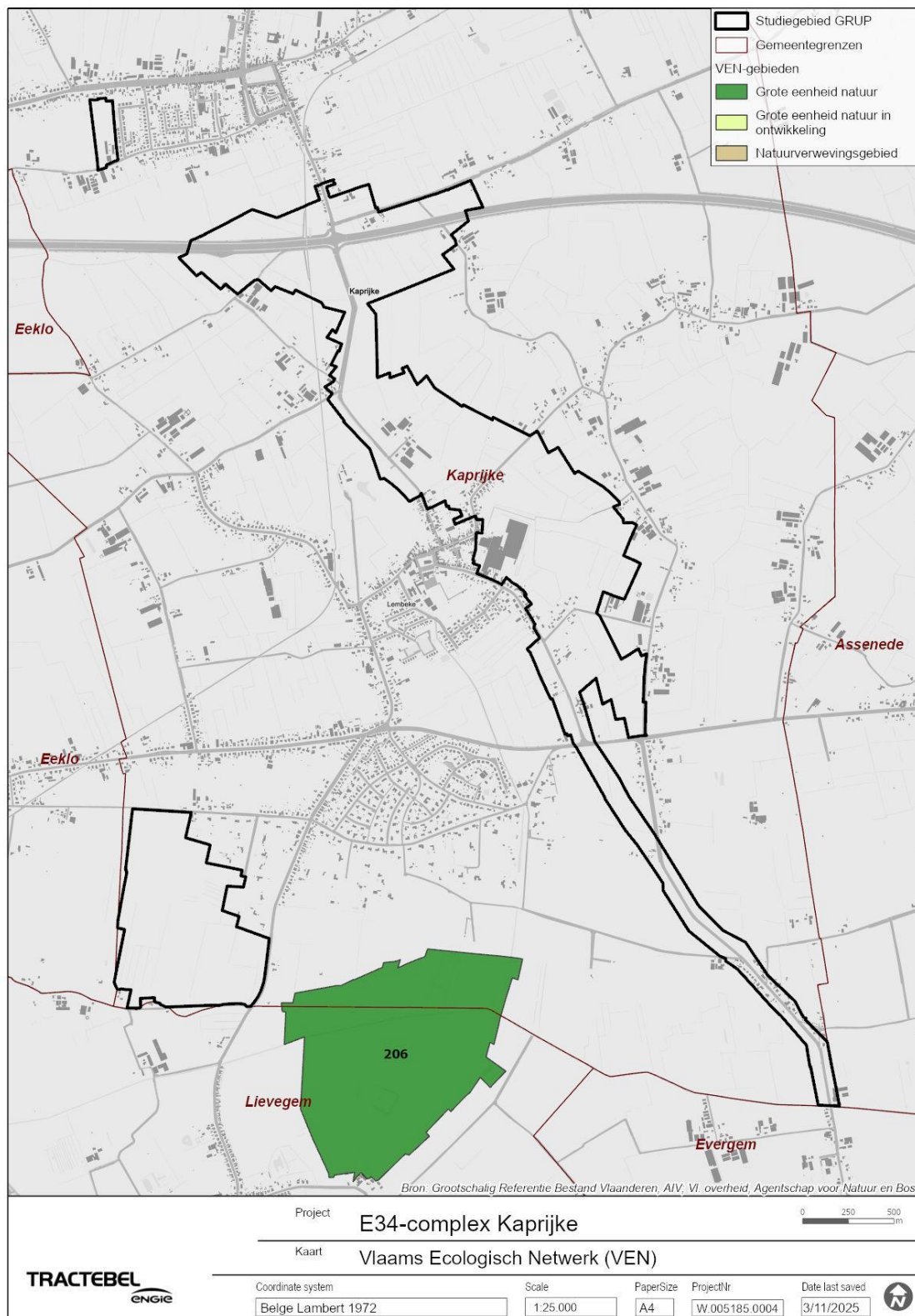
Het studiegebied van het GRUP ligt voornamelijk in een aaneengesloten samenhangend landbouwgebied Eeklo - Lembeke - Ertvelde. Binnen het studiegebied ligt het bosgebied Kasteelpark Aveschoot ten zuidwesten van het bedrijf Lotus Bakeries. Ten noordwesten van het studiegebied liggen verspreide bossen: Sint-Jansbos, bos ter hoogte van 'Velden', bos ter hoogte van 'Waai' en bos ter hoogte van Pompgemaal. Waardevolle open-ruimteverbindingen bevinden zich in het zuiden van het studiegebied ter hoogte van Scheutbos en ter hoogte van de Lembeekse Bossen doorheen de verstedelijkte dekzandrug en fungeren als ecologische corridors tussen de Veldgebieden en het Meetjesland en het noordelijke en zuidelijke deel van Meetjesland. Ten zuiden van het studiegebied komen historische bossen voor: Scheutbos, Lembeekse bossen en Heide-Singel. Deze bossen zijn enerzijds verbonden met de dekzandrug tussen Eeklo en Zelzate en anderzijds met het Provinciaal Domein Het Leen en de Kwadebossen via een waardevolle open-ruimte verbinding tussen Eeklo en Waarschoot.

Ca. 400 m ten zuidoosten van het Scheutbos en ca. 2 km ten zuidwesten van het bos ligt het Habitatrichtlijngebied BE2300005 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'. Deze gebieden zijn ook aangeduid als VEN gebied 206 'Het Bellebargiebos en Het Leen'.

Het dichtstbijzijnde natuurreservaat bevindt zich op ongeveer 300 m ten zuidoosten van het deelgebied Scheutbos. Het betreft het reservaat "Bellebargie" type 4 dat wordt beheerd door Agentschap voor Natuur en Bos.



Natura 2000



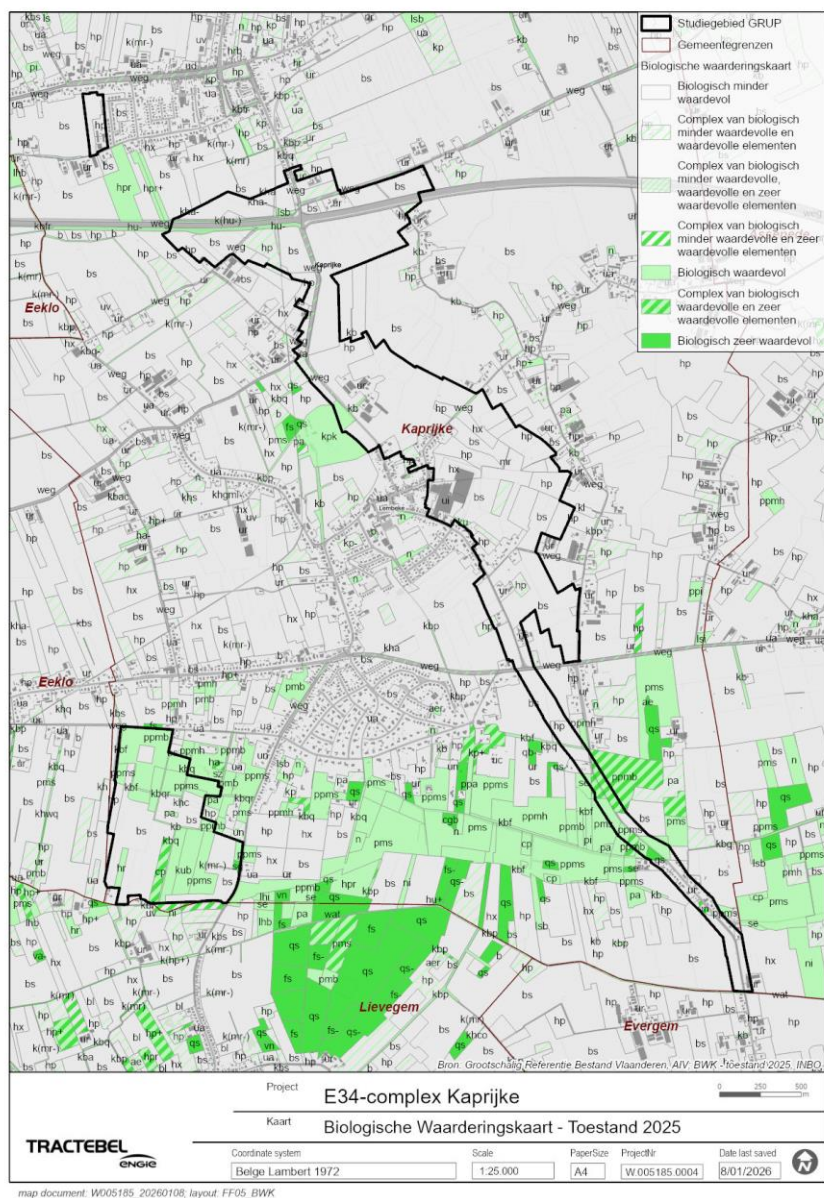
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)

Ecologische structuur op meso- en microniveau

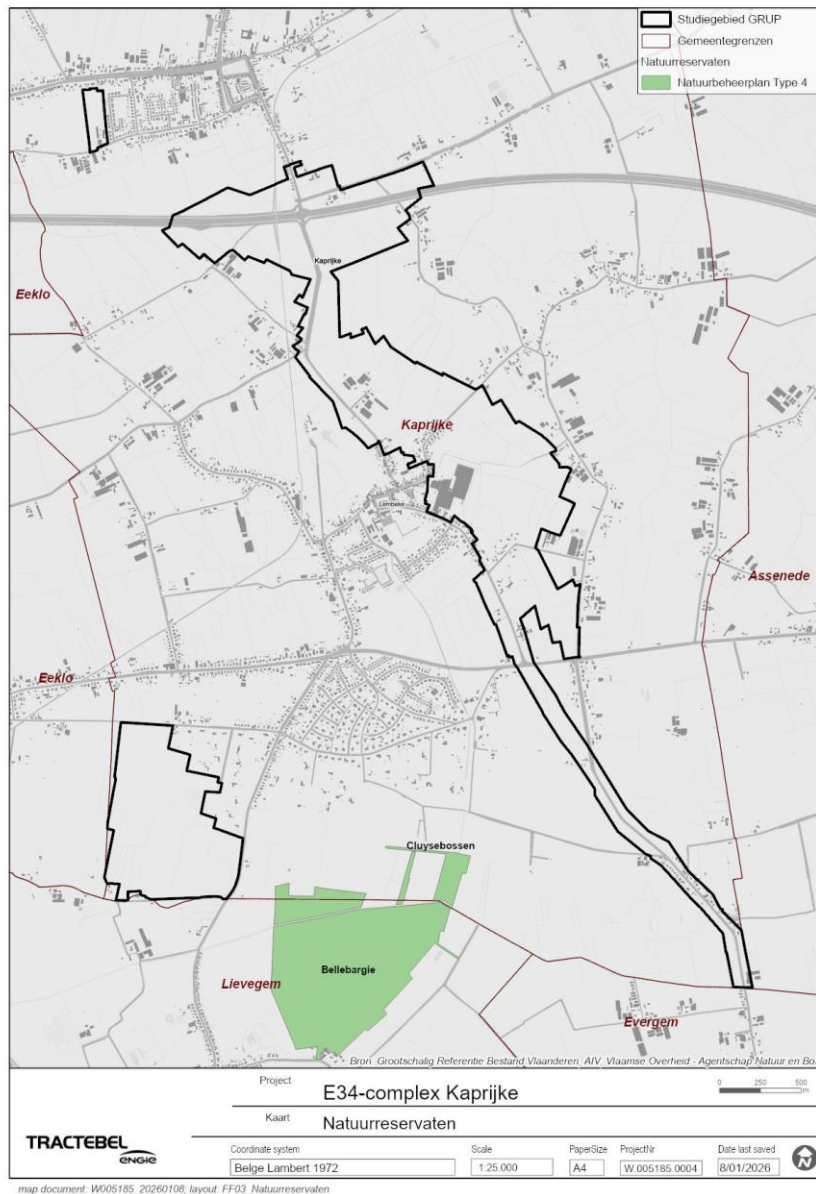
Volgens de Biologische waarderingskaart 2023 is het studiegebied van het GRUP grotendeels aangeduid als biologisch minder waardevol (ca. 80.67%). Binnen het studiegebied van het GRUP zijn

zeer weinig biologisch waardevolle (ca. 11.98%) of zeer waardevolle elementen aanwezig (ca. 0.33%). Ongeveer 74,73% van de biologisch waardevolle elementen bevinden zich in het deelgebied het Scheutbos. Dit gebied is volgens Biologische waarderingskaart biologisch waardevol. Ongeveer 69,45% van de biologisch zeer waardevolle elementen en 56.04% van het complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen zijn gelegen langs de Gentweg in het zuiden van het studiegebied van het GRUP. In het studiegebied van het GRUP komen ook geen natuur- en bosreservaten voor. Het dichtstbijzijnde natuurreservaat bevindt zich op ongeveer 300 m ten zuidoosten van het deelgebied Scheutbos. Het betreft het reservaat “Bellebargie” type 4 dat wordt beheerd door A gentschap voor Natuur en Bos.

Volgens een terreinbezoek uitgevoerd in het kader van plan MER planologisch attest Lotus Bakeries Belgium NV staan er ter hoogte van het bedrijf bufferzones die volgens de BWK niet als biologisch waardevol gekarteerd zijn. Op basis van terreinbezoek blijken deze buffers wel degelijk natuurwaarden te herbergen. Vooral de noordelijke en oostelijke bufferzones, en deels de westelijke bufferzone, blijken een fijn staaltje te zijn van natuurinclusieve buffering. Deze bufferzones werden in 2013 en 2017 aangelegd en omvatten zones voor waterbuffering, waar afstromend hemelwater opgevangen wordt, en naar de buitenzijde van het terrein gaat dit over naar een knotwilgenrij en daarachter gemengd struweel. De noordelijke buffer is op een grondwal aangelegd, zonder knotbomen of water. De waterbuffers zijn aangelegd met niet-verharde oeverzones, waarop koekoeksbloem, reukgras, rolklaver, margriet, pinksterbloem, ijle dravik, en andere kruiden en grassen vestigden. In het water staan onder meer lisdodde, waterweegbree, pitrus. De struweelzones omvatten zomereik, gelderse roos, kardinaalsmuts, linde, kornoelje. Het meest recent aangelegd deel van de westelijke buffer blijkt de signatuur van een andere tuinaanleg te dragen, met het gebruik van plastic afboording, worteldoek en oeverversteving. Dit stuk buffer is dan ook veel minder aantrekkelijk en zeker niet voor herhaling vatbaar. De gazonzones op het terrein ontwikkelen zonder gebruik van bestrijdingsmiddelen en zijn relatief bloemenrijk met algemene gazononkruiden als madeliefje, paardenbloem, hoornbloem, ooievaarsbek en jakobskruid. Hoewel dit geen botanische zeldzaamheden zijn, bieden deze een stabiel nectaraanbod aan diverse wilde bestuivers en zijn deze onkruiden daardoor betekenisvol. Bij het terreinbezoek werden konijnen vastgesteld binnen de buffers en viel de aanwezigheid van talrijke zangvogels in het struweel op.



Biologische waarderingskaart- toestand 2025



Natuurreservaten

4.3.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Landschap en historische situering op macroniveau

Het studiegebied van het GRUP is grotendeels gelegen binnen het traditionele landschap “Meetjesland ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen”. In het zuiden ligt het studiegebied van het GRUP met “Grote dekzandrug van Maldegem-Stekene ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen”.

Het fysisch systeem ligt aan de basis van zowel het natuurlijke landschap als van het antropogene landschap. Het is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht.

Het studiegebied van het GRUP bevindt zich binnen het ecodistrict “Noord-Vlaams dekzandruggendistrict” en meer bepaald ter hoogte van de dekzandrug Maldegem - Stekene.

De lotusfabriek is een historisch gegroeid bedrijf gelegen ten noordoosten langs de kern van Lembeke (Kaprijke). Het studiegebied van het GRUP maakt deel uit van het Meetjesland ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen in de zandstreek binnen de Vlaamse Vallei. De omgeving kenmerkt zich dan ook door een vlak landschap. De ruime omgeving wordt gevormd door verspreide bosgebieden, open groene ruimtes en velden met lintbebouwing langsheen de belangrijkste wegen.

Het Meetjesland is een vlak, hoofdzakelijke weidelandschap, met de verstedelijkte band Maldegem-Eeklo. De streek kent historisch gezien een uitgesproken agro-voedingskarakter en kenmerkende cultuurlandschappen, wat duidelijk zichtbaar is op de Ferrariskaart en de kaart Vandermaelen. In het noorden vindt men de polders met verschillende waterlopen en krekens en in het zuiden bosrijk gebied (naaldbomen). Lembeke is sinds de 19e eeuw uitgegroeid tot een typisch Vlaams straatdorp met lintbebouwing. Het bedrijf Lotus Bakeries heeft zich oorspronkelijk als dorpsbakkerij in 1932 verankerd in dit straatdorpenlandschap. Na decennia aan groei werd de bedrijfssite vanaf 1978 op het Gewestplan Eeklo – Aalter aangeduid als in gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen. De bedrijfssite breidde nog verder uit en is sinds 2003 opgenomen in een GRUP voor historisch gegroeide bedrijven.

Landschap op mesoniveau

Landschappelijk erfgoed

- Beschermde erfgoedwaarden

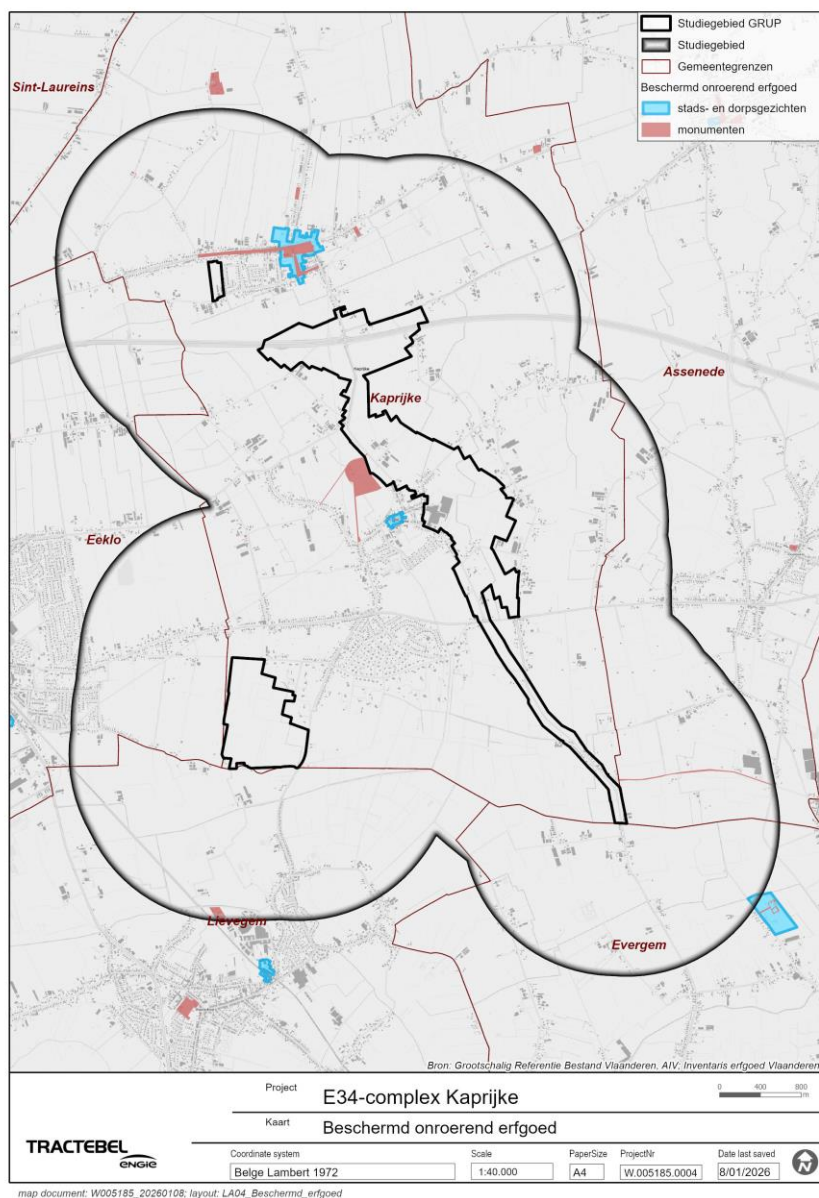
Enkel de dorpskernen van Kaprijke en Lembeke worden aangeduid als beschermd dorpsgezicht. Deze beschermingen overlappen niet met het studiegebied van het GRUP.

Kasteeldomein Aveschoot is een beschermd monument (ID: 9034) gelegen tegen de grens van het studiegebied van het GRUP in Kaprijke ten westen van de Vaarstraat.

Tabel 4-1: Beschermde bouwkundige erfgoedwaarden binnen het studiegebied (1,5 km)

Erfgoedwaarde	ID
Beschermd monument	
Brouwerswoning Stockman	9056
Hof Ter Cruysse	9046
Gemeentehuis Kaprijke	8418
Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart: toren	8419
Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart	9142
Duitse mitrailleurspost	113374/113378/113364

Duitse bunkers	113366/113365/113370/113372/ 113371/113373/113375/113376/ 113360/113363/113368/113369
Brouwerswoning	9024
Pastorie Sint-Egidiusparochie	9045
Kasteeldomein Aveschoot: boerenwoning	9040
Kasteeldomein Aveschoot: kapel van de Heilige Familie	9038
Sint-Franciscuskapel	9136
Classicistisch herenhuis	9022
Boerenwoning	9017
Twee boerenarbeiderswoningen	9015
Gemeentelijke jongensschool	9021
Kasteeldomein Aveschoot: boerenwoning	9042
Priorij Onze-Lieve-Vrouw-ten-Hove	10488
Openbare ruimte Voorstraat	9185
Kapel Onze-Lieve-Vrouw van Kleem en ommegangskapellen	9009
Molenerf met windmolen en molenaarswoning	9401
Herenhuis in art decostijl	9028
Ommuurd kerkhof	9029
Sint-Antoniuskapel met omringende beuken	9036
18de-eeuws burgerhuis	9023
Antwerpse Heirweg	8157
Dorpsplein met openbare ruimte	9026
Kasteeldomein Aveschoot	9034
Dwarsschuur	9033
Villa, ontworpen door Urbain de Meyer	9051
Parochiekerk Sint-Egidius met kerkhofmuur	9055
Windmolen Westermolen	9396
Parochiekerk Sint-Egidius: toren	9044
Beschermd stads- of dorpsgezicht	
Dorpskom Kaprijke	9145
Hoeve met omgeving	10720
Dorpskom Lembeke	148117



Beschermd onroerend erfgoed

Bouwkundig erfgoed

- Vastgesteld bouwkundig erfgoed

Binnen het studiegebied van het GRUP ligt het Burgehuis (ID:138799) als een vastgesteld bouwkundig erfgoed: aan de straat gelegen alleenstaand huis van vier traveeën en twee bouwlagen onder schilddak, volgens het kadasterarchief met huidig voorkomen van circa 1871.

In de omgeving van het studiegebied van het GRUP liggen enkele vastgestelde bouwkundige erfgoedwaarden:

- Boerenwoning (ID: 138802): het boerenhuis uit de tweede helft van de 18de eeuw, van acht traveeën en één bouwlaag afgedekt met een pannen zadeldak, is haaks ingeplant op de straat met de voorgevel naar het westen gericht.
- Hof Ter Cruysse (ID: 138798): Het omwalde opperhof met kasteeltje is opgetrokken uit bak- en zandsteen, vermoedelijk in kern uit de 16de eeuw, met uitbreiding in 17de eeuw. Het

huidige voorkomen is voornamelijk het resultaat van de grondige en ingrijpende herstellingswerken en aanpassingswerken in de jaren 1960 en 1970.

- Dorpswoning (ID: 138800): alleenstaand dorps huis van één bouwlaag onder zadeldak met gecementeerde lijstgevel met dubbelhuisopstand, volgens het kadasterarchief van 1871.
- Kasteeldomein Aveschoot (ID: 138727): het kasteeldomein Aveschoot omvat naast het omgrachte kasteel van de gelijknamige vrije heerlijkheid ook enkele kenmerkende bijgebouwen, een duiventoren en een landbouwuitleg. De gebouwen worden omgeven door een park in landschappelijke stijl met enkele merkwaardige bomen.
- Boerenwoning (ID: 138715): hoeve, vermoedelijk met oudere kern met aanpassingen uit de 19de eeuw. Boerenhuis van drie traveeën en één bouwlaag onder zadeldak, ingeplant haaks op de straat.

Tabel 4-2: Vastgestelde bouwkundige erfgoedwaarden binnen het studiegebied van het GRUP

Erfgoedwaarde	ID
18de-eeuws burgerhuis	138810
Arbeiderswoning	138761/138807/138833/138729
Bakkerij	138814
Begraafplaats	138708
Boerenarbeiderswoning	138739/138784/131552/138823
Boerenwoning	138725/138802/138731/138730/138701/138750/138832/138827/138715/131868/
Brouwerij	138747
Brouwerswoning	138779
Brouwerswoning Stockman	138745
Burgerhuis	138769/138824/138778/138799/138812/138763/138781/138806/138826/138764/138760/138768/138772/138828/138808/138777/138770/138816/138825/138700/138803
Burgerhuis en duiventoren	138805
Café	138771/ 138788
Café De Gouden Leeuw	138801
Café Kambuis	131453
Classicistisch herenhuys	138813
Dorpskom Kaprijke	138691
Dorpskom Lembeke	138720
Dorpswoning	138740/138815/138746/138800/138819/138834/138773/138818/138775/138698
Dorpswoning met werkhuis van de schoenmaker	138766
Duitse bunker	128620/128567/128496/128624/138753/138754/128622/138737/138795/138713/131454/138756/128569/128621/28643/131378/138693/138694/138695/138711/138794/128623
Duitse mitrailleurpost	138738/138755/138712/138735/131460/128566/128619/138793/138792
Dwarsschuur	138831
Gekoppelde burgerhuizen	138765/138817
Gemeentehuis van Kaprijke	138759
Gemeentelijke jongensschool	138774
Herenhuys	138742/138696/138744
Herenhuys in art-decostijl	138811
Hoeve	138705/138699/128498
Hoeve Kastanjehof	131283
Hoeve met losse bestanddelen	138736/138702/138732/138836/138796/138710/138821/138757
Hoeve met twee boerenwoningen	138706
Hof Ter Cruysse	138798
Kapel Onze-Lieve-Vrouw van Kleem en ommegangskapellen	138734
Kapel Onze-Lieve-Vrouw van Vrede	138791
Kapel van de Heilige Familie	138728
Kasteeldomein Aveschoot	138727

Kasteeldomein op de Dam	140038
Klooster Sint-Vincentius	138822
Landhuis De Potter-Soenens	138790
Mandenmakerij	138789
Meisjesschool	138692
Modernistische apotheek	138780
Neoclassicistisch burgerhuis	138767
Notariswoning en Heilig Hartkapel	138762
Onze-Lieve-Vrouwkapel	138726
Oorlogsmonument	138749
Pachterswoning	140099
Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart met kerkhof	138820
Parochiekerk Sint-Egidius	138748
Pastorie Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaartparochie met tuin	138804
Pastorie Sint-Egidiusparochie met tuin	138714
Priorij Onze-Lieve-Vrouw-ten-Hove	140100
Rij dorpswoningen	138776
Rij van zeven arbeiderswoningen	138751
Romp Molen Van de Steene met molenaarswoning	138752
Rustoord Sint-Jozef	138697
Sint-Antoniuskapel met omringende beuken	138707
Sint-Franciscuskapel	138782
Sociale huisvesting van 1926	138716
Speculaasfabriek Edelweiss en huis van familie Boone	138741
Spoorwachtershuis	131456
Spoorwachterswoning	138797
Twee arbeiderswoningen	138721/138809
Twee boerenarbeiderswoningen	138830
Twee gekoppelde burgerhuizen	138743
Villa	138704/138733/138703/128493/131455
Villa ontworpen door Urbain de Meyer	138717
Villa van 1895	138829
Vrije meisjesschool van de zusters Franciscanessen	138722
Werkplaats	131867
Westermolen	138835



Erfgoed: vastgestelde inventaris

- Archeologie

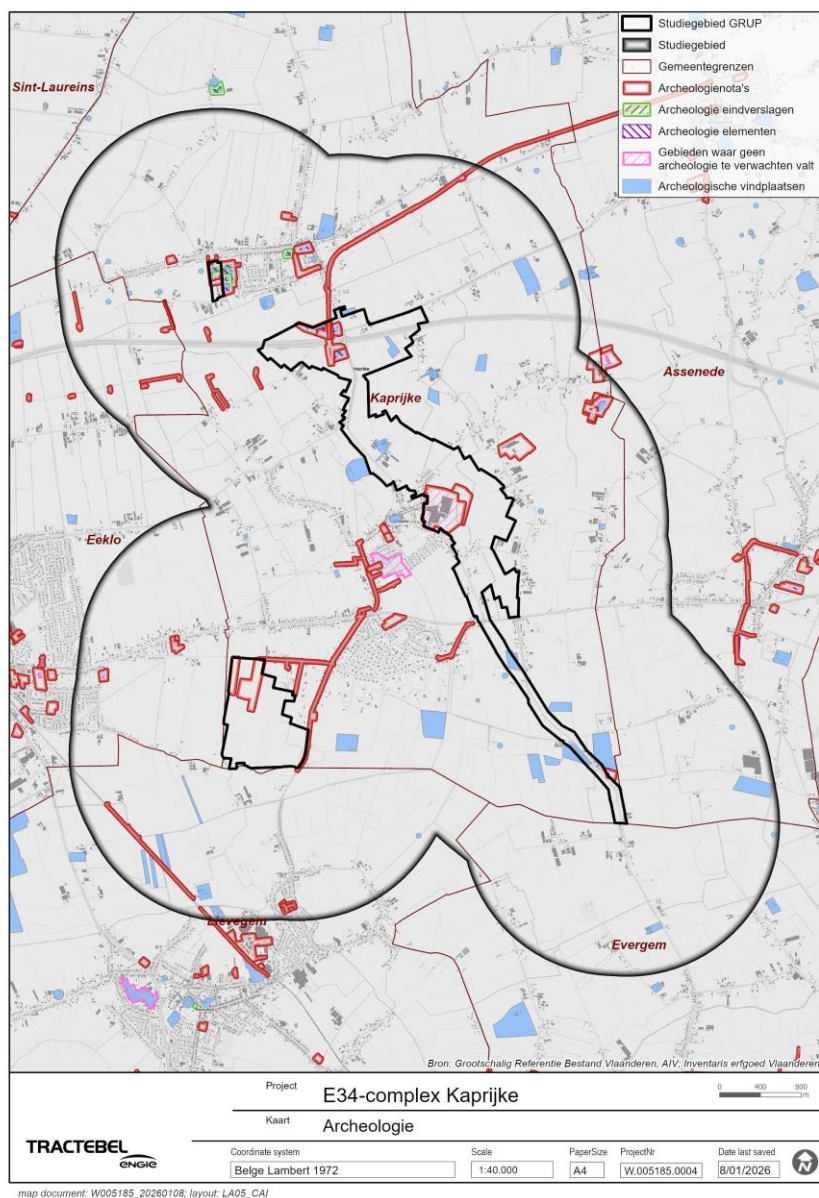
Volgens de Centrale Archeologische Inventarisatie komen de volgende archeologische vindplaatsen voor in het studiegebied van het GRUP:

- Aalschootdreef - Aalstgoed Windturbines (ID: 224216)
- Akkerstraat (ID: 223291)
- Antwerpse Heirweg I (ID: 31812)
- Bardelaere Goed (ID: 39444)
- Beekstraat (LE95) (ID: 30391)
- Bommelsdreef (ID: 981036)
- Burggravenstroom (S22+S23+S24) (ID: 1009)
- Burggravenstroom (S25) (ID: 1010)
- Burggravenstroom (S26+S27+S28+S29+S30) (ID: 1011)
- Collectie Rogiers - Antwerpse Heirweg (LE172) (ID: 30398)
- Dorp (ID: 211361)
- Duiversgoed (LE14) (ID: 30383)
- Eindeken 13 (ID: 219509)
- Eindeken Circulaire structuur 605 (ID: 153056)
- Gentweg (ID: 166054)
- Gentweg (LE28) (ID: 30386)
- Gentweg (LE4) (ID: 30382)
- Gentweg/ Vierhuizenstraat (LE170) (ID: 30396)
- Gewestweg N9 (S18+S19) (ID: 1002)
- Gewestweg N9 (S20+S21) (ID: 1008)
- Goed te Diependale (ID: 32523)
- Goed ten Broodshende (ID: 972554)
- Goed Ter Kruisen Typisch dubbel omwald riddergoed met neerhof en hooghof met motte uit de Late Middeleeuwen. (ID: 32220)
- Gravin M. d'Alcantaralaan (S31) (ID: 40022)
- Gravin Mad. d'Alcantaralaan (LE168) (ID: 30395)
- Heide Circulaire structuur 459 (ID: 154885)
- Herhoek (ID: 32223)
- Hofstede Abdij Zoetendale (ID: 32219)
- Holeinde Circulaire structuur 041 (ID: 154915)
- Kapellestraat (ID: 222991)
- Koeistraat (ID: 226980)
- Ruiffelaarswegel (LE82): Site met walgracht uit de Late Middeleeuwen. (ID: 30390)
- Krommeveldstraat (LE102): Site met walgracht uit de Late Middeleeuwen (ID: 30392)
- Krommeveldstraat (LE112) (ID: 30394)
- Krommeveldstraat (LE71) (ID: 30389)
- Krommeveldstraat 9 (LE20) (ID: 30384)
- Menstraat (LE59) (ID: 30388)
- Molenstraat (ID: 224157)
- Molenstraatje I (ID: 39412)
- Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart parochiekerk (ID: 980892)
- Oosteklostraat (ID: 225933)
- Oostmoer I (ID: 162341)
- Plein I (ID: 39415)
- Priorij O.L.V Ten Hove (ID: 36112)
- Schuerkensmeulen (ID: 9446)

- Singel (ID: 32227)
- St.-Egidiuskerk (ID: 30399)
- Standaertsdreef 3 (LE48) (ID: 30387)
- Tragelstraat (ID: 220185)
- Vierhuizenstraat (LE21) (ID: 30385)
- Voorstraat – Zuidstraat (ID: 980949)
- Vrouwstraat 3 (ID: 39413)
- Waai Circulaire structuur 458 (ID: 153052)
- Waarschoot Akkerstraat (ID: 979492)
- Westermolen (ID: 30400)
- Weststraat 16 (LE16) (ID: 32224)
- Windturbines-Eeklo-deelgebied 5 (ID: 225292)
- Zuidstraat (ID: 218350) Zuidstraat-N Circulaire structuur 457 (ID: 153054)
- Zuidstraat Circulaire structuur 440 (ID: 153055)

In het studiegebied van het GRUP is het gebied waar Lotus Bakeries is gevestigd op de Centrale Archeologische Inventarisatie aangeduid als gebied waar geen archeologie te verwachten is.

Op vlak van archeologie is er voor de lotusfabriek een landschappelijk bodemonderzoek uitgevoerd en een archeologienota opgemaakt (BAAC Vlaanderen bvba, 2021). De conclusie van deze nota is dat de archeologische verwachting binnen het studiegebied van het GRUP zeer laag tot niet bestaand is. Dit is vooral te wijten aan de grootschalige verstoring van het bodemprofiel als gevolg van de vroegere bouwwerkzaamheden. Voor eventuele toevalvondsten tijdens de werkzaamheden, geldt de meldingsplicht bij het Agentschap Onroerend Erfgoed. Er wordt hier verder niet meer op ingegaan.



Centraal archeologisch inventaris

Perceptieve kenmerken

Ter hoogte van het geplande aansluitingscomplex wordt het uitzicht bepaald door het bestaande kruispunt van de E34 met de Vaartstraat. Naar het zuiden toe is een open landschap zichtbaar, waarbij hoge vegetatie en gebouwen eerder schaars zijn. Meest opmerkelijke elementen in het landschap zijn de pylonen van de hoogspanningslijn die het studiegebied van het GRUP van zuidoost naar noordwest doorsnijdt. Noordwaarts zijn er geen vergezichten vanaf het kruispunt. Nabijgelegen gebouwen, het populierenbos langs de E34 en laanbeplanting langs de Beekstraat en de Vaartstraat zorgen voor een eerder gesloten karakter.

Het studiegebied van het GRUP in Lembeke is een typisch landbouwlandschap met landbouwpercelen en hier en daar geïsoleerde bebouwing. De aantakende straten op het centrum worden gekenmerkt door lintbebouwing die na enige tijd uitdooft. Hoogopgaande elementen, zoals bomenrijen en houtkanten zijn schaars, zodat vergezichten voorkomen. Meest opmerkelijke elementen in het landschap zijn ook hier de hoogspanningspylonen.

4.3.5 Mens-ruimtelijke aspecten

Ruimtelijk context

Het studiegebied van het GRUP situeert zich in het noorden van Oost-Vlaanderen, in het Meetjesland, tussen Eeklo en Zelzate. Lembeke en Kaprijke zijn woonkernen in een landelijke omgeving die voornamelijk een woonfunctie vervullen. Voorzieningen, bedrijvigheid en industrie zijn er kleinschalig en lokaal, met uitzondering van het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries in de kern van Lembeke. Voor bovenlokale voorzieningen maakt men gebruik van de steden Eeklo of Gent.

De open ruimte betreft voornamelijk landbouw. Zuidelijk van de as Eeklo – Lembeke – Oosteeklo komen verschillende verspreide bossen voor.

De verbindingen zijn overwegend lokaal ingericht. Enkel de E34 heeft als autoweg, met 2*2 rijstroken en een gesloten middenberm, geen ontsluitende functie. Alle andere wegen in het gebied zijn voornamelijk ingericht als ontsluitende en verzamelende weg op lokaal niveau. Twee wegen staan ook in voor de verbindingen op regionaal niveau: de N456 tussen Watervliet en Gent, en de N448 tussen Eeklo en de Gentse Haven. Beide doorkruisen verschillende woonkernen. Hun fysisch voorkomen en hun inrichting zijn echter niet overal aangepast aan een verbindende functie op een langere afstand. Zo maakt de N456 in de kern van Lembeke enkele haakse bochten, en is hij plaatselijke erg smal.

De E34 vormt een barrière voor het meest noordelijke deel van de provincie. De kruisingsmogelijkheden, aansluitingen en oversteken zijn beperkt en bijgevolg ook erg belangrijk in het lokale wegennetwerk.

Ruimtegebruik

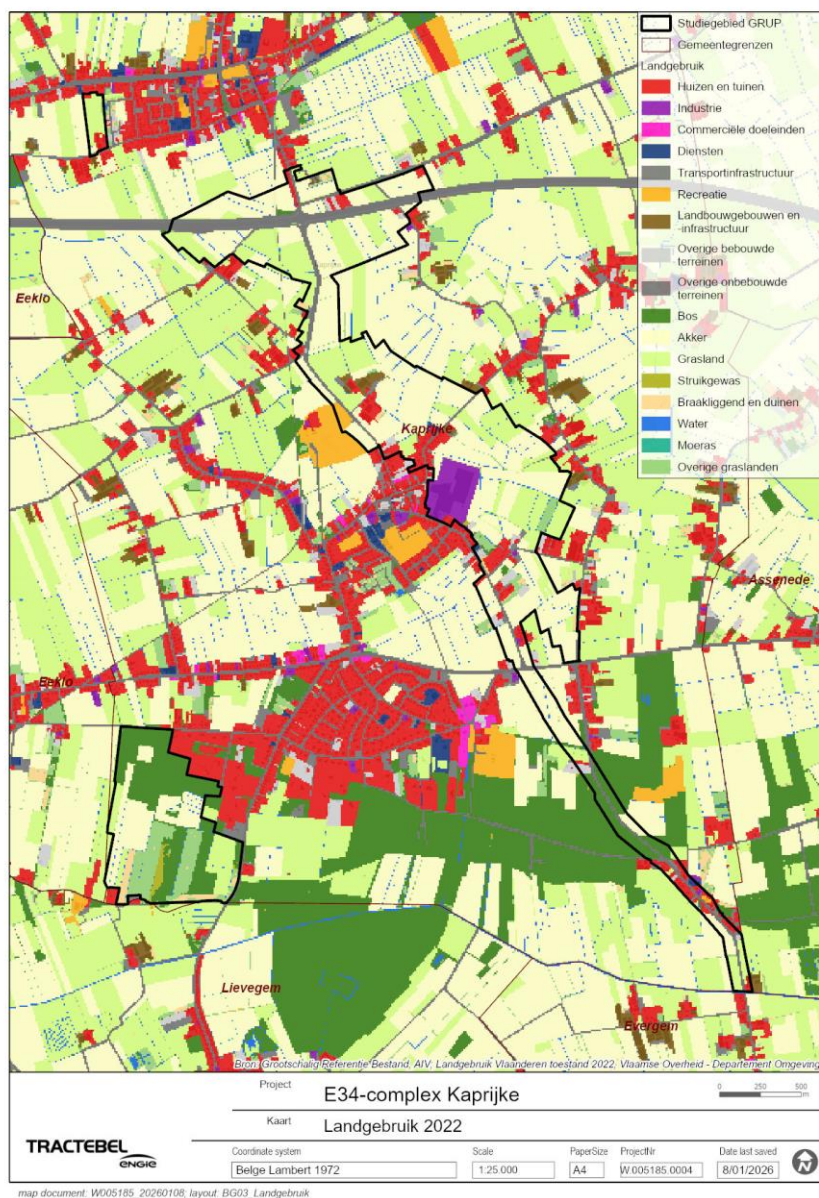
Het ruimtegebruik in het studiegebied van het GRUP betreft voornamelijk landbouw.

Ter hoogte van het aansluitingscomplex bevinden zich noordwestelijk van de Vaartstraat ook verschillende vrijstaande woningen. Ze worden ontsloten op de Vaartstraat. Tussen het woonlint en de E34 bevindt zich een smal bosperceel. Noordoostelijk bevindt zich een woning/landbouwbedrijfszetel. Deze bevindt zich op enige afstand van de vaartstraat. Iets verder, langs de Beekstraat, zijn ook twee woningen gelegen. Eén betreft een voormalige hoeve met verschillende bijgebouwen, een groter gebouw met woning geïntegreerd. Het is niet duidelijk of er in het gebouw ook bedrijvigheid plaatsvindt. Alle andere gebruiksvormen in en aansluitend aan het complex betreffen landbouw.

Het studiegebied van het GRUP voor de omleidingsweg betreffen eveneens voornamelijk landbouw. Het studiegebied van het GRUP kruist ook een of meerdere woonpercelen, waarvan sommige ook woning zelf. De huidige weg loopt door de dorpskern van Lembeke. Langs de weg bevinden zich woningen en lokale voorzieningen. Noordelijk van de kern is een bewoond kasteelpark en enkele landbouwbedrijfszetels. Oostelijk zijn er enkele woonlinten die uitlopers vormen van de kern.

Daarnaast neemt ook de bedrijfsite van Lotus Bakeries, grenzend aan de odnerzochte alternatieven voor de omleidingsweg, een grote oppervlakte van het studiegebied van het GRUP in. De site omvat naast de bebouwing ook een oppervlakte parking, laad- en loskades, een grasveld en een groenbuffer.

De deelgebieden met het oog op compensatie hebben een gebruik als bos of agrarisch perceel (weilanden en akkers).



Landgebruik 2022

Gebruikskwaliteit

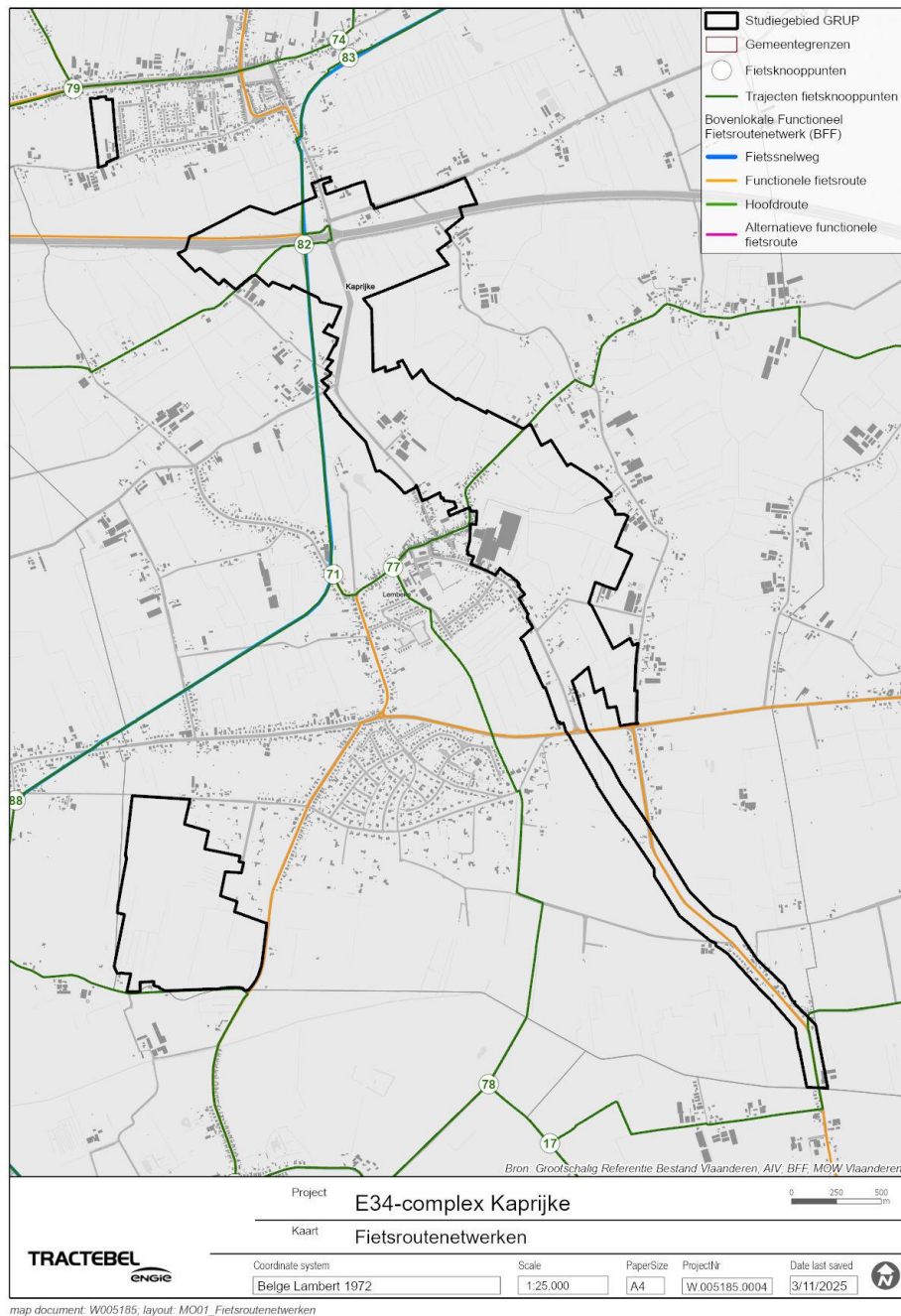
De gebruikskwaliteit wordt sterk beïnvloed door de verkeerssituatie.

Ter hoogte van de aansluiting met de E34 is het onmiddellijk aangrenzend gebruik landbouw, naast verkeer. Op een iets grotere afstand bevinden zich verschillende woningen. De doorstroming van het verkeer op het lichtengeregeld kruispunt kan mogelijk op piekmomenten als hinderlijk ervaren worden.

De bestaande weg doorheen de kern Lembeke grenst wel onmiddellijk aan heel wat woon- en lokale voorzieningenfuncties. Het verkeer heeft dan ook een grote invloed op de verkeersleefbaarheid en woonkwaliteit van de kern. De aanwezige haakse bochten zorgen wel over een afremmend effect, maar door de smalle wegprofielen kan dit ook net tot meer overlast leiden (fileopbouw) in plaats van een verhoogde veiligheid.

4.3.6 Mens-mobiliteit

Fietsnetwerk

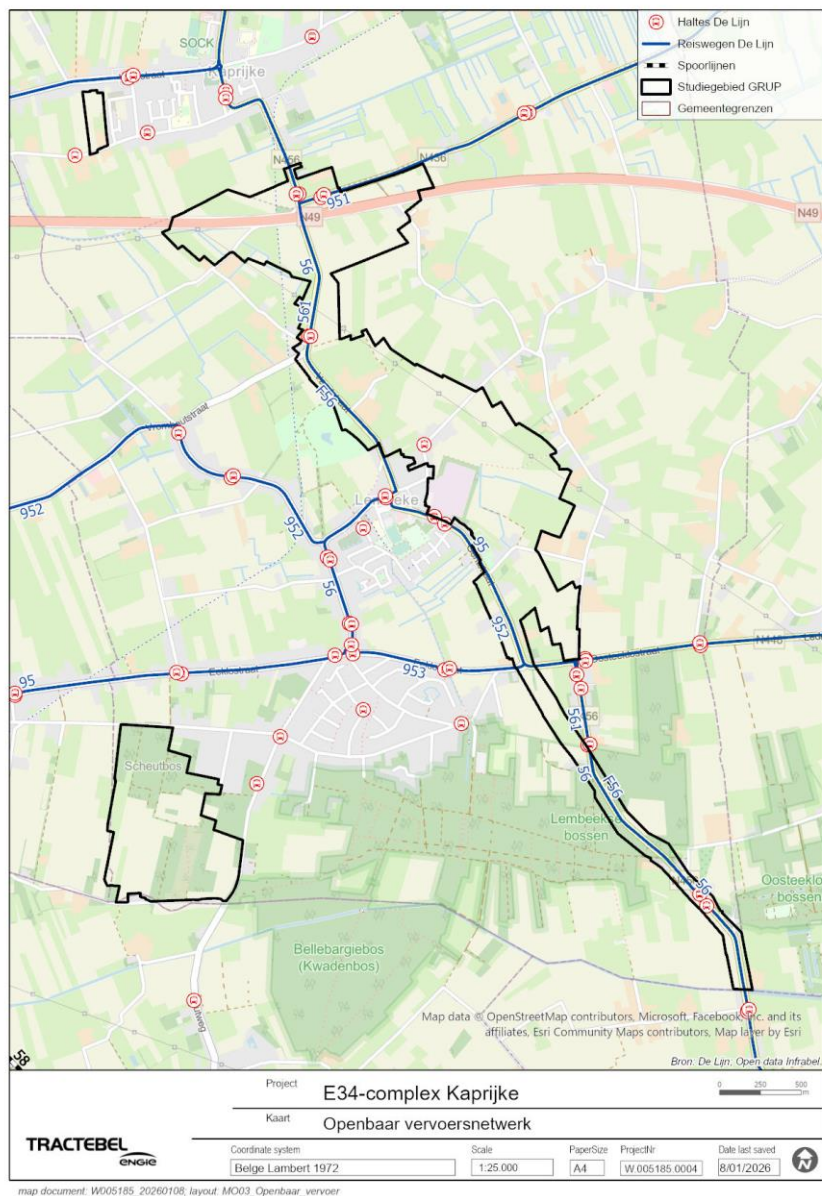


Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en fietsknooppunten

De F423 Eeklo-Zelzate doorkruist het studiegebied. Deze fietssnelweg kruist de E34 ter hoogte van het geplande complex en sluit hier aan op de functionele fietsverbinding parallel aan de E34 richting het westen. De N465 en de N448 in het zuiden van het studiegebied van het GRUP zijn eveneens geselecteerd als functionele fietsroutes.

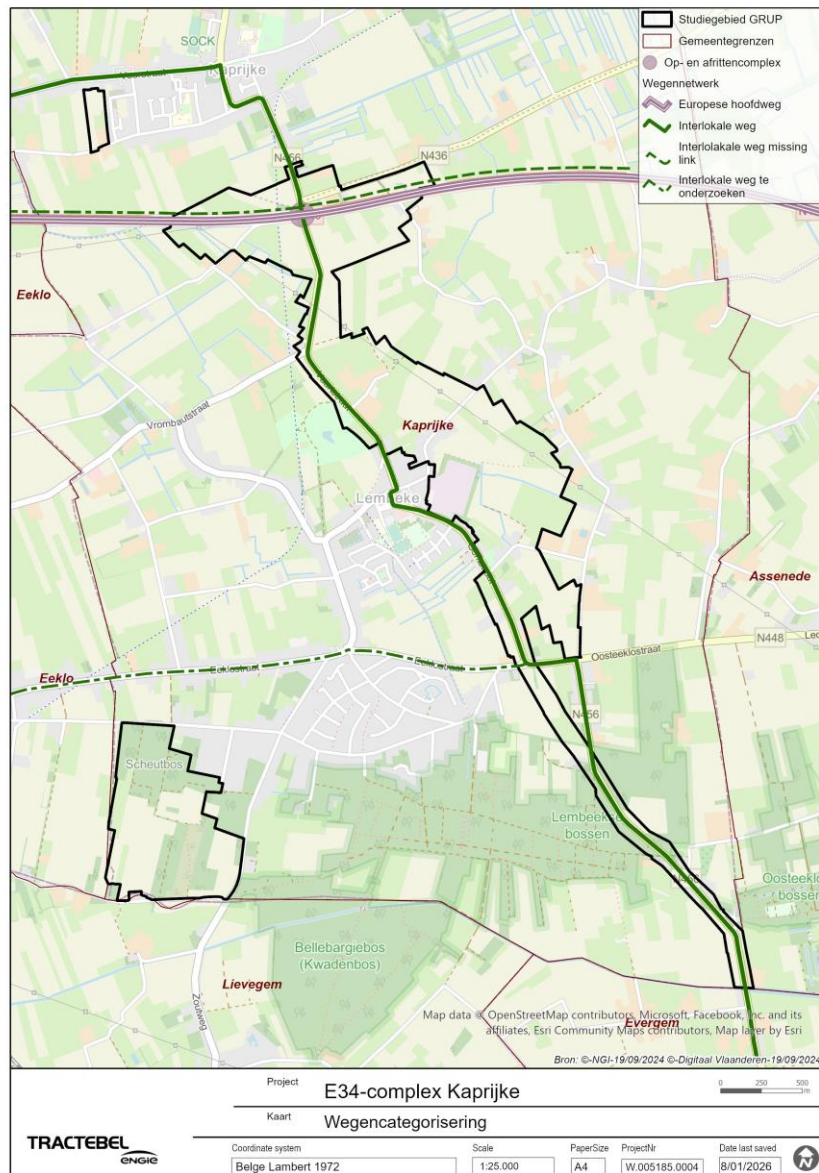
De fietssnelweg is eveneens opgenomen in het recreatieve knooppuntennetwerk, knooppunt 82 is gelegen nabij het geplande complex. De recreatieve route via de Koeistraat sluit hier aan op de fietssnelweg.

Openbaar vervoersnetwerk



Openbaar vervoer

De reguliere buslijnen 56 (Sleidinge – Evergem – Gent Zuid) en 95 (Eeklo – Zelzate) doorkruisen het studiegebied van het GRUP, met een frequentie van 1 bus per uur op weekdays. Daarnaast rijden spitslijnen 952 (Eeklo – Zelzate) en 953 (Assenede – Eeklo) doorheen het studiegebied van het GRUP.



Wegennetwerk

Wegverkeer

De E34 is geselecteerd als Hoofdweg door de Vlaamse overheid. In het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent is daarnaast de N456 is geselecteerd als Interlokale weg. Richting het oosten (complex E34/R4 Zelzate) werd een (te realiseren) ventweg ten noorden van de E34 aangeduid als Interlokale weg. Richting het westen (complex Eeklo) worden 2 opties voor een interlokale weg als te onderzoeken aangeduid: een ventweg ten noorden van de E34 of een parallelle verbinding via de Oostveldstraat en de Eeklostraat.

Bestaande infrastructuur

Hieronder wordt de relevante bestaande infrastructuur besproken. Deze omvat de wegsegmenten binnen het studiegebied aangevuld met de segmenten van de N456 Vaartstraat – Gentstraat die ontlast zouden worden bij de realisatie van de omleidingsweg.



De N456 Vaartstraat is ingericht als een 2x1 weg met aanliggende gelijkgrondse fietspaden. Er zijn geen voetangersvoorzieningen. De bushalte in zuidelijke richting beschikt over een bushokje, in noordelijke richting is enkel een haltepaal voorzien. Er zijn geen haltehavens. Verschillende erfaansluitingen sluiten rechtstreeks aan op de N456 Vaartstraat.



Het kruispunt N456 Vaartstraat – N436 Beekstraat is voorrangsgeregeld, waarbij de N456 de voorrang is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers haaks op de N456 Vaartstraat.



Het kruispunt E34 Expressweg – N456 Vaartstraat is een lichtengeregeld kruispunt met vrije rechtsafstroken vanaf de E34. Er zijn gelijkgrondse oversteken voor fietsers en voetgangers voorzien. De as Koestraat – Hazelarenhoek sluit iets ten zuiden van dit kruispunt aan op de N456 Vaartstraat. Dit kruispunt is voorrangsgeregeld, waarbij de N456 Vaartstraat de voorrangsweg is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers haaks op de N456 Vaartstraat.



De F423 Eeklo-Zelzate loopt momenteel dood op de E34. Fietzers dienen gebruik te maken van het kruispunt E34 Expressweg – N456 Vaartstraat om de E34 te kruisen.



De N456 Vaartstraat is ingericht als een 2x1 weg met aanliggende gelijkgrondse fietspaden. Er zijn geen voetgangersvoorzieningen. De bushalte in zuidelijke richting beschikt over een bushokje, in noordelijke richting is enkel een haltepaal voorzien. Er zijn geen haltehavens. Verschillende erfaansluitingen sluiten rechtstreeks aan op de N456 Vaartstraat.



De Koekoekstraat en de Vrombautstraat sluiten beiden voorrangsgeregeld aan op de N456 Vaartstraat, waarbij de N456 de voorrangsricting is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers haaks op de N456 Vaartstraat.



Het segment van de N456 Vaartstraat binnen de bebouwde kom van Lembeke heeft een 2x1 profiel met een voetpad aan weerszijden. Er is geen fietspad, fietsers rijden op de rijbaan. Er zijn geen bushaltes binnen dit segment. Erfontsluitingen gebeuren rechtstreeks op de N456 Vaartstraat.



Het kruispunten N456 Vaartstraat/Gentstraat – Kerkstraat en N456 Gentstraat - Aveschoot zijn voorrangsgeregeld, waarbij de N456 de voorrang is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers.



Het meest noordelijke segment van de N456 Gentstraat binnen de bebouwde kom van Lembeke heeft een 2x1 profiel met een voetpad aan weerszijden. Fietsen rijden gemengd met het autoverkeer, er is een korte fietssuggestiestrook aan de westzijde. Er zijn geen bushaltes binnen dit segment. Erfontsluitingen gebeuren rechtstreeks op de N456 Vaartstraat.



Het meest centrale segment van de N456 Gentstraat binnen de bebouwde kom van Lembeke heeft een 2x1 profiel met een voetpad en fietspad aan weerszijden. Er zijn geen bushaltes binnen dit segment. Erfontsluitingen gebeuren rechtstreeks op de N456 Vaartstraat.



Het zuidelijke segment van de N456 Gentstraat (binnen en buiten de bebouwde kom van Lembeke) heeft een 2x1 profiel met een gelijkgronds fietspad aan weerszijden. Ter hoogte van de Sportstraat is een bushalte voorzien voor lijn 95. Erfontsluitingen gebeuren rechtstreeks op de N456 Vaartstraat.



Het kruispunt N456 Vaartstraat – Ongereehoek is voorrangsgeregeld, waarbij de N456 de voorrangsricting is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers haaks op de N456 Vaartstraat.



Ongereehoek is een smalle straat zonder specifiek fiets- of voetgangersinfrastructuur.



De Kerkstraat binnen de bebouwde kom van Lembeke is een woonstraat met voetpaden aan weerszijden. Fietsers rijden gemengd op de rijbaan.



De Kerkstraat buiten de bebouwde kom is een smalle straat zonder specifiek fiets- of voetgangersinfrastructuur.



De toegang tot Lotus Bakeries bevindt zich aan de N456 Gentstraat, binnen de bebouwde kom van Lembeke. Hier is één toegang voor auto's met fietsstrook en één voor vrachtwagens. Daarnaast is er een secundaire toegang voor vrachtverkeer via de Kerkstraat. In de eerste fase van de uitbreiding (kaderend binnen het planologisch attest) zal deze secundaire toegang enkel nog als noodtoegang gebruikt worden.

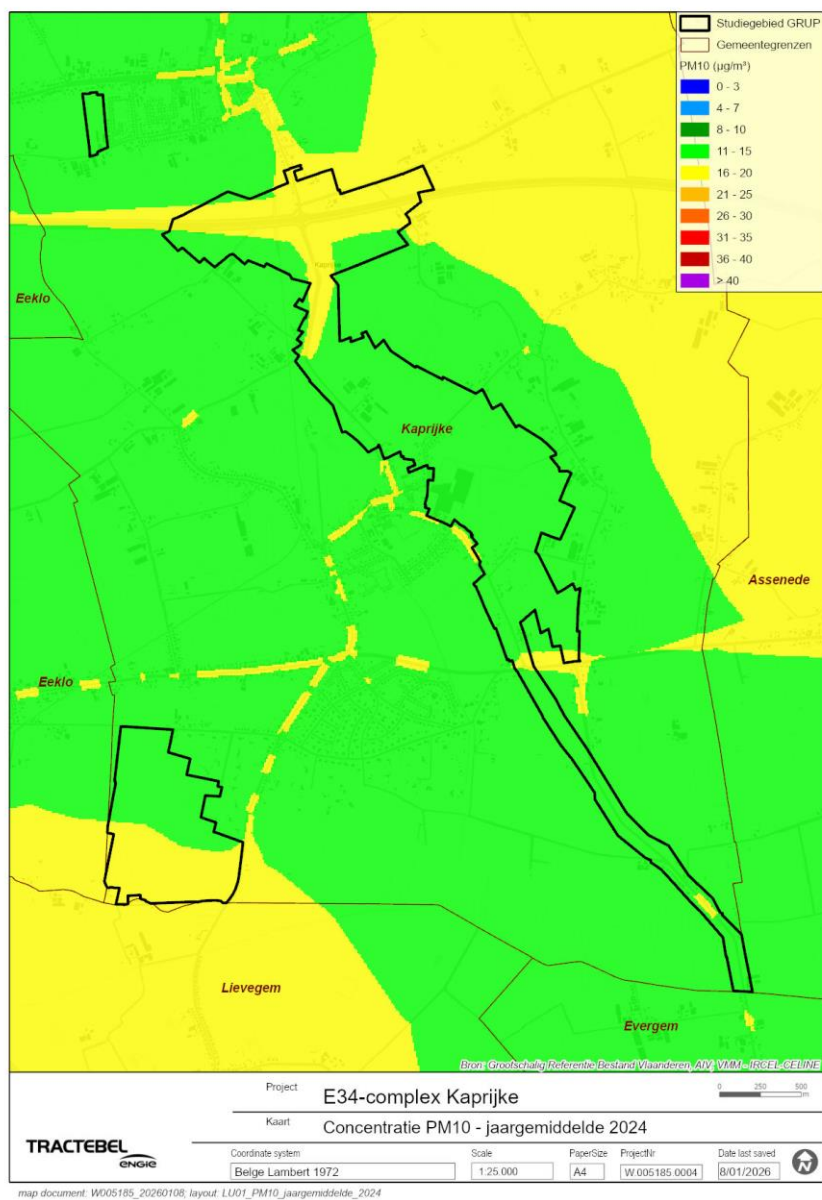
4.3.7 Lucht

De huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het studiegebied van het GRUP wordt voornamelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van voertuigen, en specifieke lokale bronnen waaronder gebouwverwarming (winterperiode), bedrijven, landbouw,.....

Langsheen N-wegen (N49/E34, N456, N436 en N448) dient rekening gehouden met impact van wegverkeer, waarbij impact functie is van intensiteit, afstand tot de weg en bebouwing (op locaties waar bebouwing zich op relatief korte afstand tot deze wegen situeert kan verhoogde impact optreden), maar deze impact neemt snel af met de afstand tot de weg.

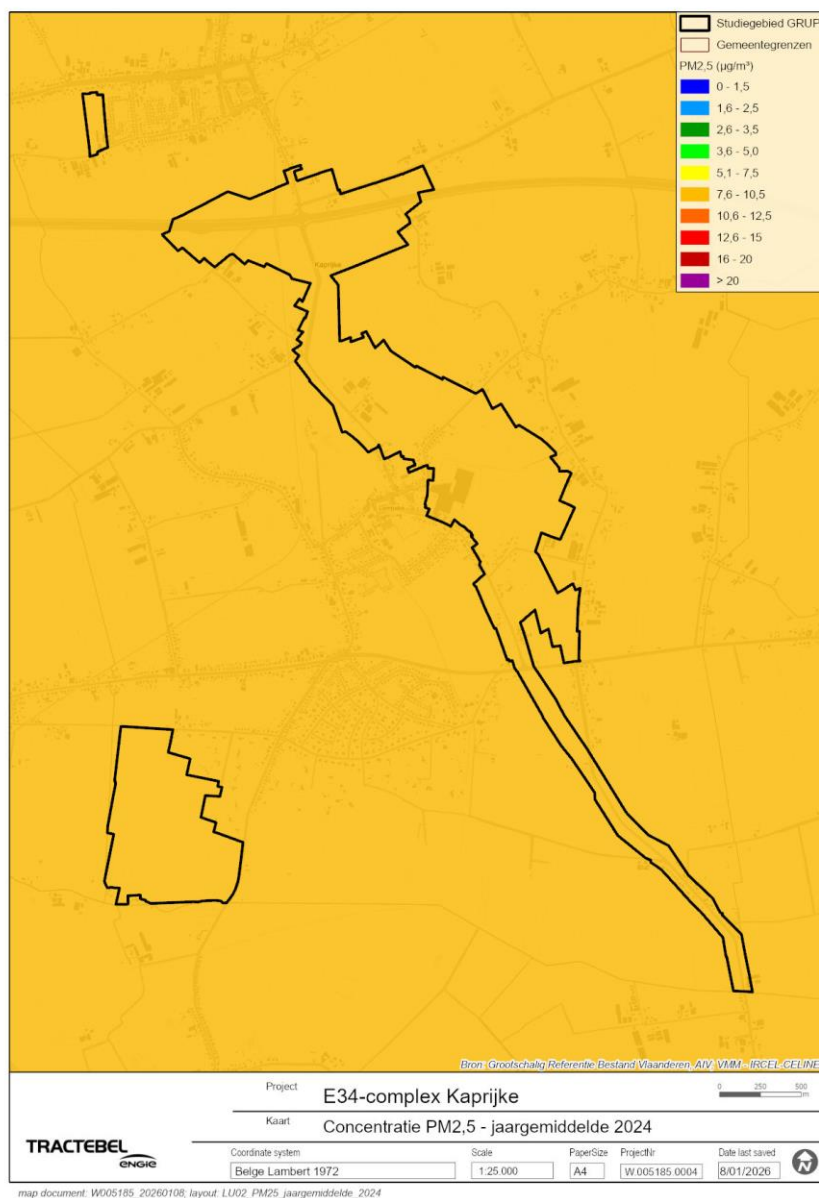
De modelgegevens wijzen er op dat in de omgeving van het studiegebied van het GRUP ruimschoots voldaan wordt aan de huidige wettelijk vastgelegde grenswaarden (Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen welke in de Vlarew-wetgeving geïntegreerd zijn; zie bijlage L1).

Er dient wel rekening gehouden te worden met mogelijke aanscherping van de EU-normen tegen 2030/2035. In vergelijking met de actueel voorliggende voorstellen (zie bijlage L1) liggen de huidige concentraties van NO₂ en PM wel (deels) hoger. Verwacht wordt evenwel dat tegen 2030/2035 de luchtkwaliteit nog verder zal verbeteren omwille van de implementatie van diverse maatregelen die kaderen in o.a. het Vlaamse Luchtbeleidsplan 2030.



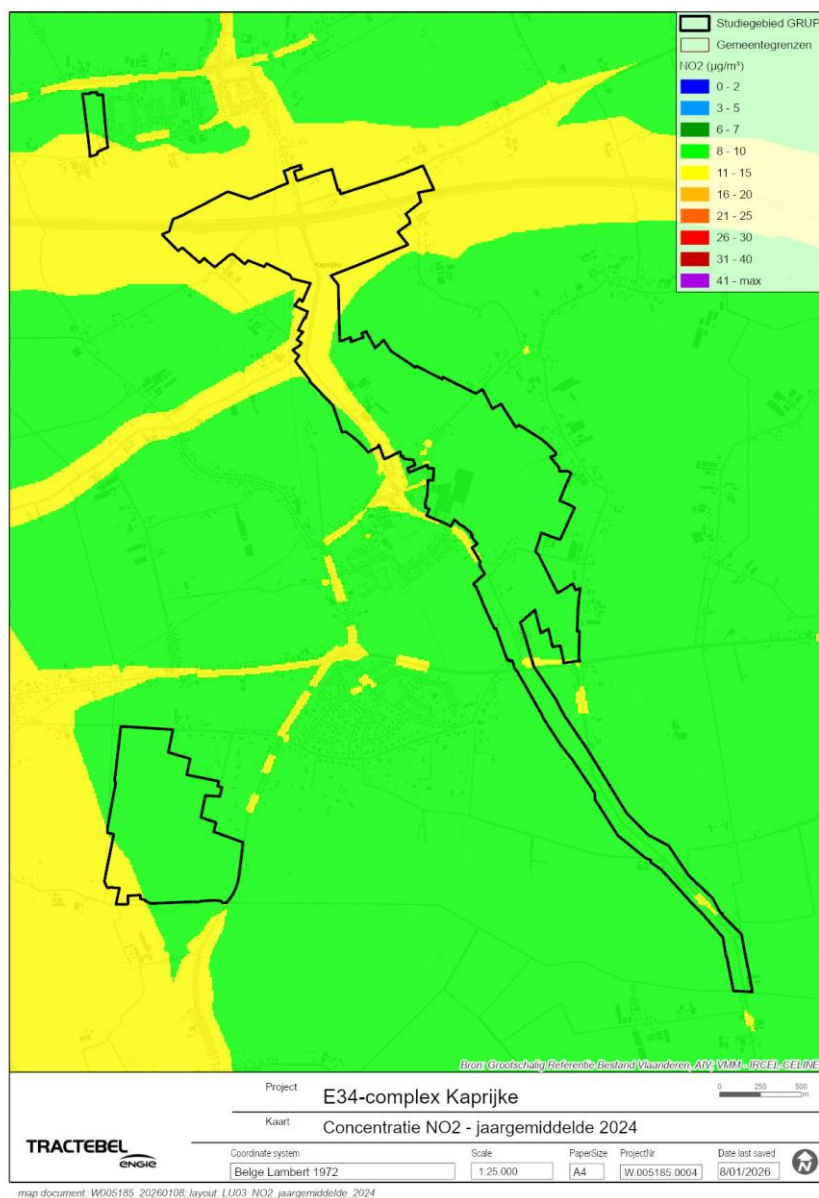
Berekende jaargemiddelde PM10 concentratie in 2024 (bron VMM)

De jaargemiddelde PM10 concentratie ligt hierbij in de range tussen 16 en 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, waarmee ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voldaan wordt.



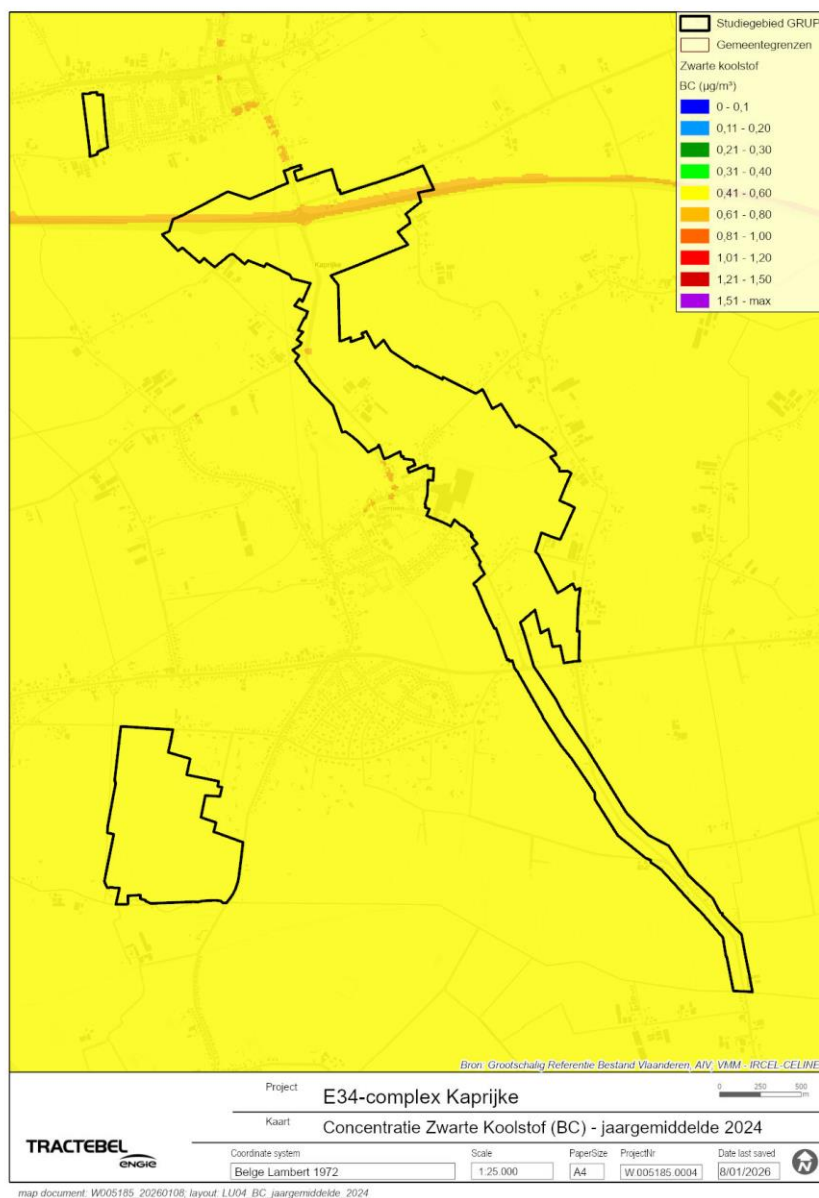
Berekende jaargemiddelde PM2,5 concentratie in 2024 (bron VMM)

De jaargemiddelde PM2,5 concentratie ligt in het grootste deel van het studiegebied van het GRUP in de range tussen 10,6 en 12,5 µg/m³, waarmee ruimschoots aan de huidige wettelijke grenswaarde van 20 µg/m³ voldaan wordt.



Berekende jaargemiddelde NO2 concentratie in 2024 (bron VMM)

Voor het grootste deel van het studiegebied van het GRUP ligt de jaargemiddelde NO2 concentratie lager dan $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Enkel langsheen de E34 ligt de concentratie hoger, binnen range 11 en $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de huidige wettelijke grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Concentratie Zwarte Koolstof (BC)- jaargemiddelde in 2024 (bron VMM)

De concentratie zwarte koolstof ligt tussen 0,31 en 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Inzake zwarte koolstof (als maat voor roetgehalte) geldt er geen grenswaarde.

T.a.v. luchtkwaliteit is wegverkeer de meest relevante emissiebron gekoppeld aan het plan. Voor NO_2 , het meest kritische pollutant, is dit ook de emissiebron met de meest relevante impact. Op locaties met verhoogde NO_2 concentraties te wijten aan verkeer kan ook uitgegaan worden van hogere concentraties aan roet en aan ultra fijn stof. Voor deze parameters liggen er evenwel geen wettelijke grenswaarden vast.

Lokaal zijn mogelijke effecten te wijten aan specifieke stationnaire bronnen ook niet volledig uit te sluiten. Dit is mogelijks het geval in de onmiddellijke omgeving van bvb stookinstallaties van bedrijven. De mate van uitstoot, gekoppeld aan de hoogte waarop de emissies vrijkomen, zijn hierbij bepalend.

4.3.8 Geluid

Voor geluid zijn de strategische geluidsbelastingskaarten (wegverkeer, spoorverkeer en luchtverkeer,) (Geopunt, toestand 2021) en de MIRA geluidsbelastingskaart (wegverkeer) beschikbaar (Geopunt, toestand 2016, 2017 en 2018 respectievelijk). In het studiegebied van het GRUP wordt het

geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemissie afkomstig van het wegverkeer van de E34 en, in mindere mate, van de overige N-wegen. In het studiegebied van het GRUP komt geen (relevante) geluidsbelasting van spoor of luchtverkeer voor.

Volgens de strategische geluidsbelastingskaart ligt het Lden-niveau⁵ ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing langs de N456 te Lembeke tussen de 65 en 70 dB(A) voor woningen binnen een zone van ca. 10 m tot de N456, daarbuiten tussen de 60 en 65 dB(A) voor woningen op een afstand tot ca. 25 m. Voor Lembeke-Dorp met woningen op ca. 5 m tot de rijweg ligt het Lden-niveau ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing tussen 70 en 75 dB(A). Idem voor de woningen langs de Vaartstraat te Kaprijke. Voor Kaprijke-Plein is de geluidsbelasting tussen de 65 en 70 dB(A) voor woningen binnen een zone van ca. 10 m tot de rijweg.

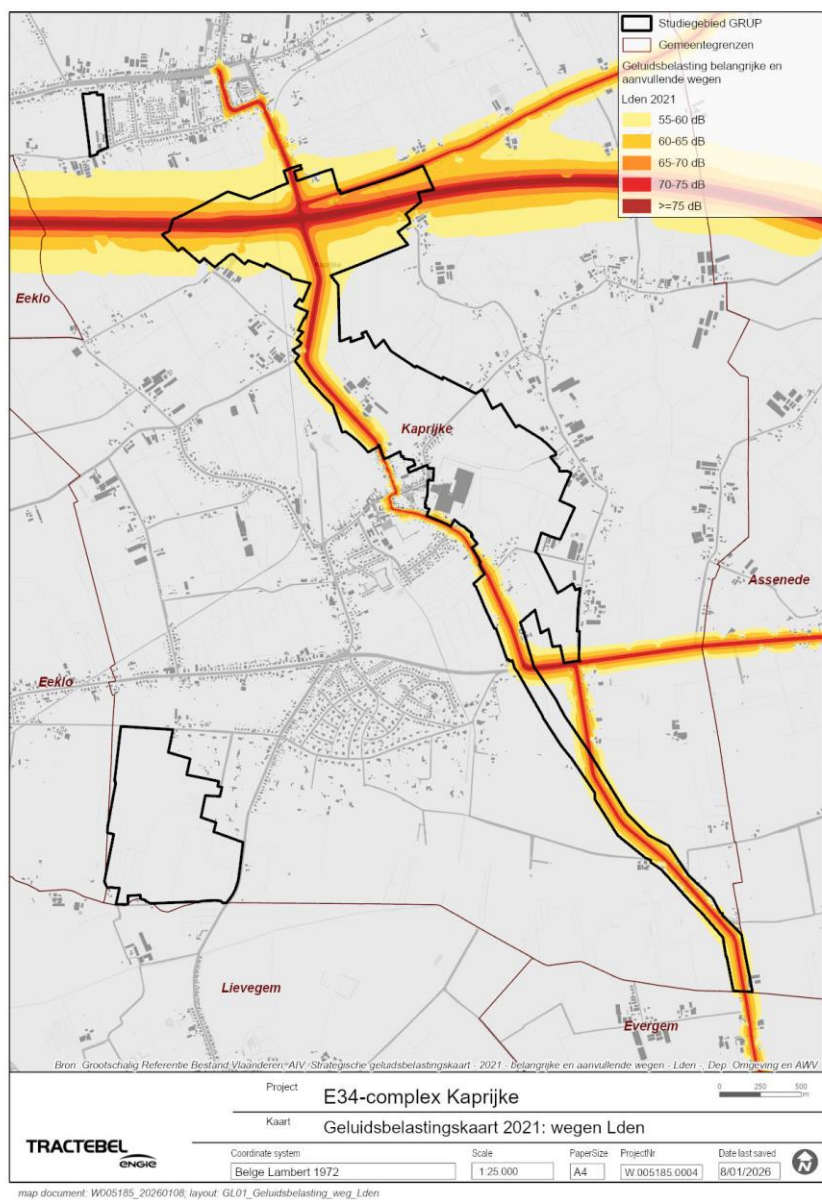
Dit komt overeen met de waarden volgens de MIRA geluidsbelastingskaart. Deze kaart geeft ook informatie over de lokale wegen te Lembeke (zoals de Aveschoot, Nieuwstraat, Vrombautstraat). Hier bevindt de eerstelijnsbebouwing zich binnen een afstand van 5 tot 15 m tot de rijweg, aldaar worden over het algemeen Lden waarden tot 65 dB(A) waargenomen, uitgezonderd de Nieuwstraat tot 55 dB(A).

Volgens de strategische geluidsbelastingskaart ligt de nachtbelasting Lnight-niveau over het algemeen 10 dB(A) lager dan het Lden-niveau.

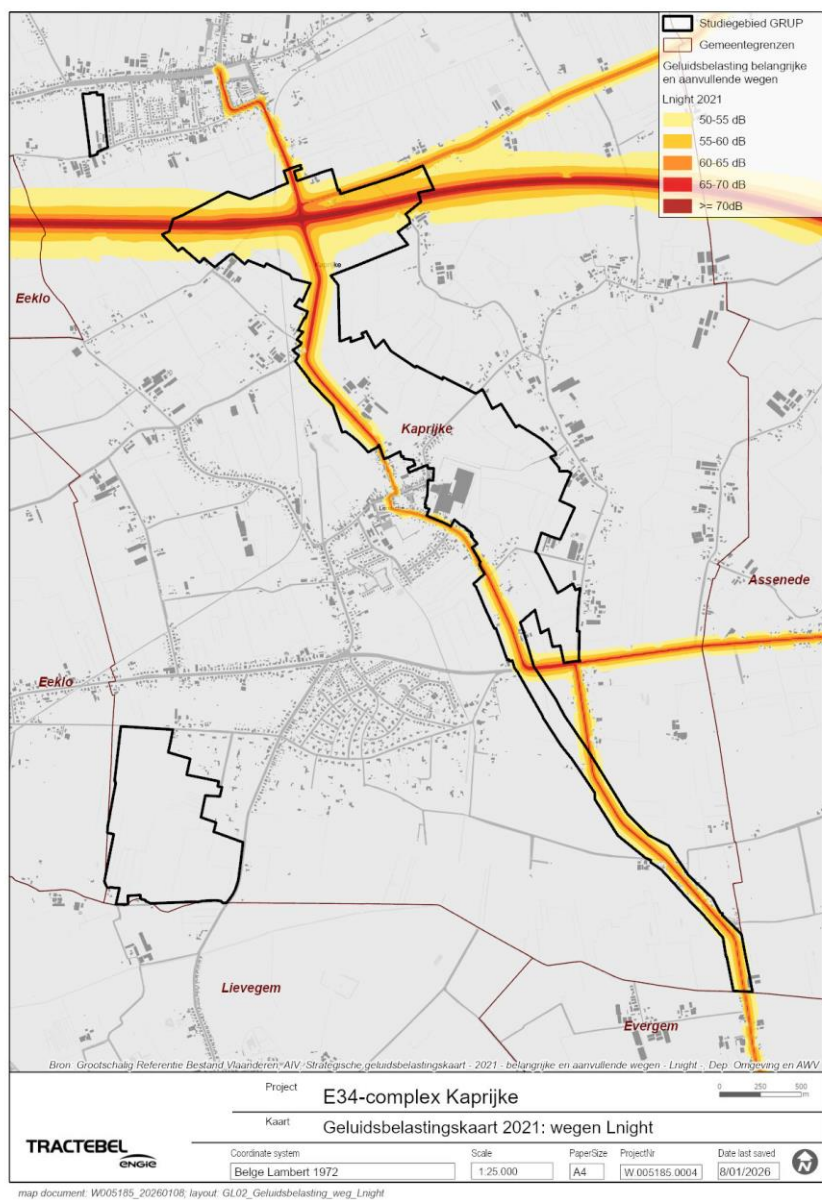
In een groot deel van het studiegebied van het GRUP worden de referentiewaarden ter beheersing van overmatige geluidshinder ter hoogte van de ontsluitingswegen, die voor Lden 65 dB(A) / Lnight 55 dB(A) bedragen, overschreden.

⁵ De Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van de Lden in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Voor de bepaling van L_{den} wordt rekening gehouden met de duur van de dag, avond en nachtperiode.

Lnight: Het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring.



Geluidsbelastingskaart 2021: wegen Lden (bron Strategische geluidsbelastingskaart, Dep. Omgeving)



Geluidsbelastingskaart 2021: wegen Lnight (bron Strategische geluidsbelastingskaart, Dep. Omgeving)

5 Scoping en aanzet m.e.r. – methodologie

5.1 Toetsing aan de MER-plicht

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten.

Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. De overheid die een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het GRUP worden opgemaakt omdat het een plan betreft inzake o.a. ruimtelijke ordening, het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft, aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn en dat het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning voor projecten uit de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit (10 december 2004 en latere wijzigingen):

Het GRUP vormt mogelijk het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten opgesomd in bijlage II en III van het project-m.e.r.-besluit. Volgende rubrieken zijn mogelijk van toepassing:

- Bijlage II 7: Voedings - en genotmiddelenindustrie e): Suikerwarenfabrieken met een productiecapaciteit van 90000ton per jaar of meer.
- Bijlage II 10: Infrastructuurprojecten e): Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer.
- Bijlage III 7: Voedings- en genotmiddelenindustrie (projecten die niet onder bijlage II vallen i) suikerfabrieken
- Bijlage III 10: Infrastructuurprojecten e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)

Bij de opmaak van dit GRUP zal een plan-MER uitgewerkt worden, waarbij alle mogelijke significante milieueffecten onderzocht worden. Eerst wordt de algemene methodologie toegelicht. Daarna wordt meer concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline in het plan-MER.

5.2 Geïntegreerd milieuonderzoek

Elk plan – en dus ook dit GRUP – brengt veranderingen in de leefomgeving teweeg. De effecten van deze veranderingen op het leefmilieu kunnen te verwaarlozen, positief, maar ook negatief zijn. Het is daarom belangrijk om de ‘milieueffecten’ en hun ‘aanzienlijkheid’ te onderzoeken op ‘geïntegreerde’ wijze.

Dit is een milieueffectenbeoordeling zoals bedoeld in de plan-MER-richtlijn. De term ‘**geïntegreerd milieuonderzoek**’ wordt echter bewust verkozen omdat deze term aangeeft dat de evaluatie van effecten parallel verloopt aan de planontwikkeling. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt ervan uitgegaan om een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In de startnota wordt de eerste stap van het milieuonderzoek gezet, de ‘*scoping*’. Dit wil zeggen dat we voor het planvoornemen dat in de startnota is opgenomen bekijken wat de (theoretische) effecten op het milieu kunnen zijn, of deze effecten relevant zijn, en zo ja of ze relevant genoeg zijn om mee te nemen in het verdere milieuonderzoek tijdens het planproces. In de scopingnota wordt deze aangepast op basis van de inspraak en adviezen uit de publieke raadpleging.

De milieueffecten van de planingrepen zullen worden onderzocht ten aanzien van de referentietoestand(en), en dit voor de verschillende relevante disciplines. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke deskundigen. Indien er negatieve effecten optreden, kunnen de deskundigen milderende maatregelen of monitoring voorstellen.

De **planingrepen** zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren.

De wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende **referentiesituaties**. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt, bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet.

Voor het GRUP E34 - complex Kaprijke zullen twee referentiesituaties in beschouwing genomen worden:

- De bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand);
- De planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen en hun voorschriften, het gewestplan).

Alle effecten die optreden zullen beoordeeld worden ten opzichte van deze referentiesituaties. Er wordt met andere woorden nagegaan wat de effecten zullen zijn van het plan op ogenblik x in de toekomst, rekening houdend met het reeds besliste beleid dat (onafhankelijk van het plan) op dat ogenblik zal gerealiseerd zijn.

De **ontwikkelingsscenario's** omvatten geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid zijn of die nog niet zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar. Voor ontwikkelingsscenario's wordt nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken. Op dit ogenblik zijn de relevante gekende ontwikkelingsscenario's opgenomen onder hoofdstuk 5.3.2. Indien er tijdens het planproces nog bijkomende naar voor komen zullen deze worden opgenomen in het onderzoek.

De effecten worden onderzocht voor verschillende **milieudisciplines**. Afhankelijk van de planingrepen kunnen effecten optreden in de disciplines Mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Bodem, Water, Biodiversiteit, Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, Mens – ruimtelijke aspecten en Mens-gezondheid. In de scoping wordt nagegaan in welke disciplines effecten kunnen verwacht worden. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het onderzoeksgebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht. De klimaataspecten worden afzonderlijk behandeld onder de vorm van een klimaatreflex.

Het **studiegebied** wordt bepaald door de indicatieve (mogelijks te verwachten) effectafstanden van de ingrepen ten aanzien van haar omgeving. De effectafstanden worden bepaald door de kenmerken van de effectgroep en de functies in de ruimere omgeving ten aanzien waarvan deze bepaald worden, zoals bewoonde gebieden, recreatiegebieden, openbare nutsvoorzieningen, ... Het studiegebied kan dus verschillend zijn voor de diverse disciplines en effecten.

Er kunnen door dit plan **grensoverschrijdende effecten** optreden. De dichtstbijzijnde grens is deze met Nederland, op ongeveer 8 km vanaf het nieuwe complex (in vogelvlucht). Indien geopteerd wordt voor een inrichtingsalternatief waarbij het complex beperkt wordt tot 3 takken kan dit een invloed hebben op toeristisch grensoverschrijdend verkeer. Indien uit de redelijkheidstoets (zie hoofdstuk inrichtingsalternatieven) blijkt dat deze alternatieven redelijk zijn zullen de mogelijke grensoverschrijdende effecten onderzocht worden.

Het plan-MER zal aangeven welke de **leemten in de kennis** zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het studiegebied van het GRUP, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

De disciplines worden uitgewerkt door een door de overheid erkende onafhankelijke **deskundige**. Nevendisciplines kunnen desgevallend worden uitgewerkt door de MER-coördinator. Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of ze kunnen worden vermeden en of er **milderende maatregelen** kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden.

Sommige maatregelen zijn afhankelijk van of en hoe de effecten zich juist zullen manifesteren. Een aantal milieuaspecten vereisen verdere opvolging of **monitoring**.

Het plan-MER zal in een **discipline-overschrijdende samenvatting** aangeven wat de verwachten gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen kunnen voorkomen of milderen. De milderende maatregelen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Het plan-MER zal ook een **niet-technische samenvatting** bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze scopingnota worden de uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie (op hoofdlijnen) voorgesteld die gehanteerd zullen worden in het latere milieueffectenonderzoek:

- Planingrepen
- Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's
- Onderzoek te verwachten effecten
- Overzicht te onderzoeken disciplines en effecten

Tijdens het verdere planproces zal deze scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

5.3 Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's

5.3.1 Referentiesituaties

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van de omgevingssituatie die zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt. Immers, zolang het plan niet is afgewerkt, komen ook niet alle effecten op het milieu tot uiting. Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid en autonome evolutie.

Het jaar waarin de effecten worden verondersteld zich voor te doen, en dat dus als basis van de vergelijking dient, wordt het referentiejaar genoemd. In deze milieubeoordeling wordt uitgegaan van 2030 als referentiejaar, omdat dan de vroegst mogelijke realisatie van zowel de herinrichting van het complex, de omleidingsweg als de uitbreiding van Lotus Bakeries kan plaatsvinden. Het referentiescenario binnen het studiegebied van het GRUP zal gelijklopend zijn met de feitelijke toestand (zoals beschreven in hoofdstuk 4.3), aangevuld met relevante projecten die voorzien zijn in de directe omgeving, waarvan een significant effect op het studiegebied van het GRUP verwacht kan worden. Momenteel is enkel de realisatie van de fietstunnel F423 Eeklo-Zelzate ten westen van het geplande complex (relevant voor mens-mobiliteit) gekend.

Voor de verkeersdoorrekeningen (disciplines Mobiliteit, Lucht en Geluid) zijn we afhankelijk van de beschikbare referentiejaar in het Regionaal Verkeersmodel. Hier worden de cijfers voor het modeljaar 2030 gehanteerd, aangezien deze het dichtst aansluiten bij het referentiejaar (beschikbare modeljaren in de huidige modelversie zijn 2017 en 2030).

Volgende plannen en projecten zijn beslist maar nog niet uitgevoerd en maken deel van de referentietoestand:

- PRUP Ehubb Balgerhoeke:
In het stedelijk gebied van Eeklo is het doel een duurzaam bedrijventerrein te realiseren met als bijkomende functie een energiehubt of EHUBt. Een EHUBt is een plaats waar verschillende soorten energie-infrastructuren samenkomen. Denk aan zonne-energie, windmolens en warmte-energie. De energie wordt op die plek verzameld, opgeslagen en omgevormd. Deze wordt vervolgens geleverd aan het bedrijventerrein zelf, de omliggende buurt en het net. Op 25/06/2025 stelde de Provincieraad het plan, het bijhorende plan-MER en Ruimtelijk Veiligheidsrapport definitief vast. Op 28/8/2025 werd het PRUP gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Sinds 11/09/2025 is het plan in werking.

5.3.2 Ontwikkelingsscenario's

Naast de reeds besliste ontwikkelingen die zullen plaatsgevonden hebben in de referentiesituatie kunnen er ook ontwikkelingen zijn die nog niet beslist zijn, maar die, als er wel beslist zou worden deze plannen uit te voeren, mogelijk een interactie zullen hebben met de effecten die kunnen volgen uit dit plan. Deze worden beschouwd als mogelijke ontwikkelingsscenario's. Ze maken geen deel uit van de referentietoestand maar eventuele cumulaties van effecten worden waar relevant bij de disciplines aangehaald. Voor ontwikkelingsscenario's zal worden nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken.

Voor dit plan zijn volgende ontwikkelingsscenario's relevant:

- Aanleg ventweg langs de E34 (noordzijde) tussen de R4 en het complex Kaprijke:
Deze ventweg werd opgenomen in het Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent als interlokale weg. Er is nog geen concrete timing gekend.
- Aanleg ventweg langs de E34 (noordzijde) tussen de complexen Kaprijke en Eeklo:

Deze ventweg werd opgenomen in het Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent als te onderzoeken interlokale weg (met alternatief via de verbinding Oostveldstraat en de Eeklostraat). Er is nog geen concrete timing gekend voor dit onderzoek.

- Gemeentelijk RUP Lembeke Dorp
De laatste 20-tal jaren is er een snelle en ingrijpende verandering aan de gang in vele Vlaamse gemeenten en dorpen, daarom wenst de gemeente duidelijkheid te scheppen in de mate waarin het kleinschalige dorp nog kan verdicht worden. Lembeke is een dorpscentrum met een beperkt voorzieningenniveau. Het plan doet daarnaast uitdpraken over de uitbreiding van Lotus Bakeries, de herbestemming van de kerk van Lembeke, de zonering van huis Bouchaute en aanpalend perceel en de niet gerealiseerde zone voor sport en recreatie. Voor dit plan werd een publieke raadpleging georganiseerd in 2021, er is geen verdere timing gekend.
- Toekomstige spoorlijn langsheen de E34.
Spoorlijn, opgenomen in het RSV, ter verbinding van de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Verdere studie dient nog uit te wijzen of deze aan de noord- dan wel de zuidzijde van de E34 aangelegd wordt.
- GRUP Zelzate Oost
Zelzate vormt een belangrijke mobiliteits- en energieknoop tussen de 3 Vlaamse Zeehavens, Zeebrugge, North Sea Port en Antwerpen, en op de as Rotterdam-North Sea Port-Parijs. Rond Zelzate komen meerdere bovenlokale infrastructuur samen die allemaal ontwikkelingsruimte vragen: heraanleg van R4 Oost, E34 en complex E34-R4, het kanaal met de te verdiepen Zelzate-tunnel, spoorprojecten voor Gent-Terneuzen en een Havenspoorlijn, fiets- en wandelverbindingen en pijpleidingen met een compressiestation.
Met de opmaak van het GRUP Zelzate Oost wil de Vlaamse overheid de verkeersinfrastructuur rond Zelzate versterken en aanvullen met aandacht voor de bereikbaarheid van Zelzate, de infrastructuur ruimtelijk en landschappelijk inpassen en de leefomgeving errond verbeteren. De startnota voor het GRUP Zelzate Oost is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 27 juni 2025 en onderworpen aan een publieke raadpleging van 19 augustus tot en met 17 oktober 2025. Op dit ogenblik wordt gewerkt aan de verwerking van de inspraak en de opmaak van de scopingnota.

5.4 Te verwachten effecten

De milieubeoordeling heeft tot doel na te gaan welke de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan zijn en die zo mogelijk te vermijden of te remediëren. In het plan-MER wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden ten gevolge van het toegelaten gebruik in de nieuwe planologische bestemmingen die voorzien worden in het GRUP.

Op basis van de huidige kennis wordt aangenomen dat de nodige werkzaamheden om het plan te realiseren kunnen plaatsvinden zonder dat deze leiden tot significante effecten. De werkzaamheden zullen ook enkel plaatsvinden conform de vigerende wetgeving. Daar hoort naast de naleving van andere sectorale regelgeving indien van toepassing ook de opmaak van een project-MER of een project-m.e.r.-screening bij. Deze regelgeving voorziet in de aanlegfase, op basis van de dan gekende gegevens, bijkomend onderzoek en indien nodig bijsturing om de impact te beperken. Per discipline wordt nagegaan of er mogelijks aanzienlijke effecten kunnen zijn in de aanlegfase die enkel op planniveau gemilderd kunnen worden, of aanleiding zouden kunnen geven tot een andere beleidskeuze of planuitwerking. Er zal o.a. nagegaan worden of het plangebied en de omgeving dermate kwetsbaar zijn dat een onderzoek van de aanlegfase alsnog aangewezen is in het plan-MER.

Voor elk van de planingrepen wordt aangegeven op welke effectgroep zij invloed hebben en wat er relevant is om verder te onderzoeken in het plan-MER. De verder te onderzoeken effecten worden in **rood en vet** aangegeven.

O = zeker te onderzoeken

- Milieuaspecten waarvoor de zekerheid moet verkregen worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn, minstens dat er geen betere alternatieven voorhanden zijn (Natura 2000);
- Milieuaspecten die mede bepalend (kunnen) zijn voor de keuze tussen alternatieven (locaties, tracés, programma...);
- Milieuaspecten waarvoor potentieel belangrijke directe effecten niet evident/voor de hand liggend op projectniveau kunnen worden gemilderd via een standaardaanpak (handreikingen, omzendbrieven, watertoets, normering VLAREM).

M = mogelijk te onderzoeken (= te onderzoeken, tenzij ze worden aangepakt op plan- of projectniveau)

- Milieuaspecten waarvoor een evidente doorvertaling op planniveau wordt opgenomen (bv. Seveso bedrijven niet mogelijk, bepaalde activiteiten uitsluiten, weg enkel in tunnel...);
- Milieuaspecten die niet relevant zijn op planniveau/niet bepalend zijn voor keuzes op planniveau en afdoende op projectniveau kunnen worden geregeld.

N: niet te onderzoeken

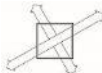
- Milieuaspecten met zeer beperkte effecten.

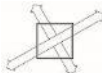
De effecten op klimaat zullen niet onderzocht worden in een afzonderlijke discipline. Wel zal in een afzonderlijk hoofdstuk klimaatreflex aangegeven worden wat de impact van het plan is op het klimaat, waaronder welke in de disciplines onderzochte effecten een invloed hebben op het klimaat, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten.

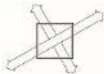
Matrix van ingrepen en effecten

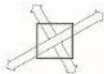
	IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP		NAAR EN VAN OMGEVING		OP NETWERKEN
					
BODEM					
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	Wijzigingen van functies (verlies van functies, planmatige realisatie van nieuwe functies), wijziging van bodemgebruik, wijziging van de geschiktheid van de bodem voor een bepaald gebruik. Afweging van de verschillende alternatieven: interne zonering/ segmentering van het studiegebied van het GRUP, zuinig ruimtegebruik	O			
Wijziging bodemstabiliteit (incl. bodemzetting en grondverschuiving)	Effecten als gevolg van de inpassing van het plan (en zijn functies), de aanleg van de geplande functies op de grondbalans en de bodemzetting in het studiegebied van het GRUP en in de omgeving. Het studiegebied van het GRUP is niet erosiegevoelig of zettingsgevoelig.	N	Effecten als gevolg van de inpassing van het plan (en zijn functies), de aanleg van de geplande functies op de grondbalans en de bodemzetting in het studiegebied van het GRUP en in de omgeving. Het studiegebied van het GRUP is niet erosiegevoelig.	N	
Aantasting bodemhygiëne/ Wijziging bodemkwaliteit	Effecten als gevolg van de afstemming van het plan op bestaande bodemverontreiniging. Uit de beschrijving van de bestaande feitelijke toestand blijkt dat er verschillende OVAM-bodemonderzoeken zijn uitgevoerd in het verleden. Er zijn geen verontreinigingen vastgesteld in het studiegebied van het GRUP. Planingrepen waarbij er effectief gewerkt zal worden in de bodem brengen mogelijk risico op bodemverontreiniging met zich mee.	O	Effecten als gevolg van de afstemming van het plan op bestaande bodemverontreiniging. In de directe omgeving zijn enkele bodemonderzoeken uitgevoerd. Het plan heeft een mogelijke impact op de grondwaterstroming, waardoor er een mogelijk risico op het verspreiden van verontreinigen niet kan worden uitgesloten.	M	
Structuur- en profielwijziging	Vergravingen leiden in de eerste plaats tot profielverstoring en structuurwijziging van de bodem. De graad van de profielverstoring en structuurwijziging hangt af van de gevoeligheid van de bodem voor verstoring.	O			

IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP		NAAR EN VAN OMGEVING		OP NETWERKEN	
					
WATER					
Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater	Het vergraven (uitgraven en ophogen) van terreinen kan het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden. Door de bouwwerkzaamheden kan er ook een impact zijn op de afvalwaterstromen en de oppervlaktewaterkwantiteit. Het studiegebied van het GRUP is niet gelegen in een mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied.	O			
Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater	De kruising van de weg zal er mogelijk leiden tot dat enkele waterlopen plaatselijk worden ingebuisd, waardoor de structuurkwaliteit plaatselijk aangetast wordt.	M			
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	Het plan voorziet geen bijkomende puntbronnen voor emissies van afvalwater. De aanwezigheid van een weg met gemotoriseerd verkeer gaat wel gepaard met diffuse verontreiniging (strooizouten, slijtage banden, ...). Het effect van vervuild afstromend regenwater is relevant. Er kunnen effecten optreden op de de oppervlaktewaterkwaliteit.	O	Het effect van vervuild afstromend regenwater is mogelijks ook relevant buiten het studiegebied van het GRUP.	M	
Wijziging grondwaterkwantiteit	Voor de realisatie van het plan is lokaal mogelijk bemaling tijdens de aanleg noodzakelijk.	O	De ingrepen in het studiegebied van het GRUP kunnen een effect hebben op de grondwaterstanden buiten het studiegebied van het GRUP.	O	
Wijziging grondwaterkwaliteit	Door afstroming van vervuild hemelwater kan de grondwaterkwaliteit beïnvloed worden.	O		M	
BIODIVERSITEIT					
Ruimtebeslag	De wijziging in bodemgebruik zorgt voor een verlies of winst aan eco- en biotopen.	O			
Verstoring	In de deelzones van het plan waar geluidsgenererende activiteiten kunnen ontstaan,	N	De ingrepen in het studiegebied van het GRUP kunnen een effect hebben op de	O	

	IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 	
	zijn geen verstoringgevoelige soorten noch gebieden met hoge natuurwaarde aanwezig.		verstoringgevoelige soorten buiten het studiegebied van het GRUP.			
Versnippering					Het verlies of winst aan vegetaties en de wijziging in landgebruik kan een impact hebben op de connectiviteit tussen natuurgebieden.	O
Eutrofiëring en verzuring	De aanleg van een nieuwe weg zorgt voor een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de bijbehorende emissies, waardoor een wijziging van de vermestende of verzurende deposities kan optreden.	M	De aanleg van een nieuwe weg zorgt voor een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de bijbehorende emissies, waardoor een wijziging van de vermestende of verzurende deposities ter hoogte van een Habitatrichtlijngebied of VEN-gebied kan optreden.	M		
Wijziging van de (grond)waterstand	Een wijziging van de grondwaterstand, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties.	M	Een wijziging van de grondwaterstand, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties.	M		
Verontreiniging	zie wijziging bodemkwaliteit en oppervlaktewaterkwaliteit. Gezien er van uitgegaan wordt dat de vigerende wetgeving toegepast zal worden, en gezien de aard van het studiegebied van het GRUP, is de relevantie verwaarloosbaar.	N	Gezien er van uitgegaan wordt dat de vigerende wetgeving toegepast zal worden, en gezien de aard van het studiegebied van het GRUP, is de relevantie verwaarloosbaar.	N		
LANDSCHAP						
Structuur- en relatiewijzigingen					Het studiegebied van het GRUP is grotendeels gelegen binnen het traditionele landschap "Meetjesland ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen". In het zuiden ligt het studiegebied van het GRUP met "Grote dekzandrug van Maldegem-Stekene ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen". Het plan kan de landschapsstructuur en landschappelijke relaties beïnvloeden.	O
Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed	Het studiegebied van het GRUP overlapt met de de relictzones "Meetjesland Eeklo-Lembeke" en "Lembeekse bossen-Bellebargiebos". Het	O	Ook de ruimere omgeving overlapt met de de relictzones "Meetjesland Eeklo-Lembeke" en "Lembeekse bossen-Bellebargiebos". De omgeving	O		

	IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 	
	deelgebied 'Scheutbos' wordt aangeduid als landschappelijk erfgoed geheel.		van het deelgebied 'Scheutbos' wordt aangeduid als landschappelijk erfgoed geheel.			
Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed	In het studiegebied van het GRUP komt vastgesteld bouwkundig erfgoed voor.	O	In de directe omgeving komt vastgesteld bouwkundig erfgoed voor.	O		
Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed	Het plan voorziet beperkte reliëfwijzigingen en de aanleg van ondergrondse constructies. Er is een archeologisch potentieel.	O	Een impact op de grondwaterstand kan een impact hebben op het archeologisch erfgoed.	O		
Wijziging perceptieve kenmerken			De herinrichting van het studiegebied van het GRUP zal een impact hebben op de visuele kwaliteit van het gebied.	O		
MENS – RUIMTELIJKE ASPECTEN						
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context			De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg wijzigt de wisselwerking van de verkeersstructuur in relatie tot de omgeving.	O	De verschillende planingrepen wijzigen de wisselwerking met de ruimtelijk structuren op hoger schaalniveau niet ingrijpend, maar versterken deze wel.	O
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Alle planingrepen kunnen leiden tot een wijziging in het ruimtegebruik.	O	Het plan wijzigt de ontsluiting van het gebied en daarmee ook de gebruikskwaliteit van de aangrenzende woningen en landbouwgebied. Ook wijzigingen aan de bedrijvigheidsfunctie en de agrarische functie (compensatiegebieden) kunnen de gebruikskwaliteit van de aangrenzende gebruikers wijzigen.	O		
Ruimtebeleving	De herinrichting van het studiegebied van het GRUP leidt zal een impact hebben op de ruimtebeleving van het gebied.	O	De herinrichting van het studiegebied van het GRUP zal een impact hebben op de ruimtebeleving voor de aangrenzende gebruikers	O		
MENS - MOBILITEIT						
Functioneren verkeerssystemen - autoverkeer	Het plan voorziet een wijziging aan het verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot wijzigingen in de verzadigingsgraad op het netwerk.	O	Het plan voorziet een wijziging aan het verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot wijzigingen in de verzadigingsgraad op het netwerk.	O	Het plan genereert mogelijks extra verkeer ten opzichte van de bestaande toestand.	O
Kwaliteit netwerken verschillende modi			De realisatie van nieuwe autoinfrastructuur kan resulteren in wijzigingen aan de netwerken van andere modi.	O		

IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP		NAAR EN VAN OMGEVING		OP NETWERKEN	
					
Verkeersveiligheid	Het plan voorziet een wijziging aan het verkeersnetwerk, waardoor de omvang en aard van de conflicten tussen de verkeersdeelnemers wijzigt.	O			
Verkeersleefbaarheid	De wijziging in het functioneren van de verkeerssystemen heeft een impact op de verkeersleefbaarheid.	O	De wijziging in het functioneren van de verkeerssystemen heeft een impact op de verkeersleefbaarheid.	O	
GELUID EN TRILLINGEN					
Wijziging geluidsklimaat	Een nieuwe weg kan leiden tot wijziging verkeerscirculatie, doorstroming en van afgelegde kilometers en doorstroming en dus wijziging emissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, dus ook wijziging lokale geluidskwaliteit	O	Een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van de emissies heeft een impact op het geluidsklimaat.	O	
Trillingshinder en -schade	(Vrachtwagen)verkeer kan gepaard gaan met trillingshinder. Een nieuwe weg voor (vracht)verkeer kan hierdoor leiden tot lokale trillingshinder of -schade	M	Een wijziging van de route voor (vracht)verkeer kan ook voor een wijziging van het risico op trillingshinder of -schade zorgen.	M	
LUCHT					
Wijziging luchtkwaliteit	Een nieuwe weg kan leiden tot wijziging verkeerscirculatie, doorstroming en van afgelegde kilometers en doorstroming en dus wijziging emissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, dus ook wijziging lokale luchtkwaliteit	O	Een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van de emissies heeft een impact op de luchtkwaliteit.	O	
MENS – GEZONDHEID EN VEILIGHEID					
Gezondheidsimpact t.g.v. luchtverontreiniging	Zie discipline lucht	O	Zie discipline lucht	O	
Gezondheidsimpact t.g.v. geluidshinder	Zie discipline geluid	O	Zie discipline geluid	O	
Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder	Er zijn elementen in het plan die aanleiding kunnen geven tot andere bijkomende vormen van hinder (bereikbaarheid interventiediensten, geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...)	O	Er zijn elementen in het plan die aanleiding kunnen geven tot andere bijkomende vormen van hinder (bereikbaarheid interventiediensten, geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...)	O	
Psychosomatische impact / Sociaal veiligheidsgevoel	Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt in de kern van Lembeke.	O	Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt in de kern van Lembeke.	O	

	IN HET STUDIEGEBIED VAN HET GRUP	NAAR EN VAN OMGEVING	OP NETWERKEN	
				
Externe veiligheid - risico installaties	Het plan voorziet geen Seveso-inrichtingen of de opslag, gebruik of vervoer van gevaarlijke stoffen. Risico's met betrekking tot ziekteverspreiding en maatregelen op basis van Europese verordeningen wijzigen niet. Gewijzigde wegtracés komen net als de huidige weg binnen eventuele beperkingszones (3km) en bewakingszones (10km) van landbouwbedrijven te liggen.	In de omgeving zijn geen Seveso-inrichtingen of risico-leidingen aanwezig. Risico's met betrekking tot ziekteverspreiding en maatregelen op basis van Europese verordeningen wijzigen niet. Gewijzigde wegtracés komen net als de huidige weg binnen eventuele beperkingszones (3km) en bewakingszones (10km) van landbouwbedrijven te liggen.	In de omgeving zijn geen risico-leidingen aanwezig. Risico's met betrekking tot ziekteverspreiding en maatregelen op basis van Europese verordeningen wijzigen niet. Gewijzigde wegtracés komen net als de huidige weg binnen eventuele beperkingszones (3km) en bewakingszones (10km) van landbouwbedrijven te liggen.	

5.5 Te onderzoeken mobiliteitsscenario's geplande toestand

Alle alternatieven beschreven onder paragraaf 2.3 en de eventuele inspraakalternatieven, voor zover deze na de scopingfase als redelijk worden beschouwd, zullen in het plan-MER onderzocht worden. Het is echter niet steeds noodzakelijk, noch wenselijk, alle alternatieven op een gelijke manier te onderzoeken. Onderzoek dat geen bijkomende inzichten verschaft dient vermeden te worden. Op basis van de momenteel gekende informatie, wordt onderstaande aanpak voorgesteld. Deze kan bijgestuurd worden in de loop van het proces indien dit noodzakelijk of wenselijk blijkt.

De ruimtelijke impact wordt voor elke variant individueel beoordeeld. Hierbij kunnen de alternatieven voor de inrichting van het complex, het tracé van de omleidingsweg, de locatiealternatieven van de compensatiegebieden en de uitbreiding van Lotus Bakeries grotendeels onafhankelijk van elkaar onderzocht worden.

De impact op de verkeersafwikkeling is afhankelijk van de specifieke combinatie van de verschillende alternatieven. Deze kunnen dus niet volledig onafhankelijk van elkaar onderzocht worden. Onderstaande aanpak wordt voorgesteld voor de disciplines Mobiliteit, Lucht en Geluid:

- Een doorrekening in het Regionaal Verkeersmodel van de volgende scenario's (telkens voor modeljaar 2030):
 - Referentiescenario ⁶;
 - Scenario mét afrit komende uit Antwerpen (inrichtingsalternatief complex te bepalen), omleidingsweg (tracé-alternatief te bepalen) en uitbreiding van Lotus Bakeries;
 - Scenario zonder afrit komende uit Antwerpen (inrichtingsalternatief complex te bepalen), omleidingsweg (tracé-alternatief te bepalen) en uitbreiding van Lotus Bakeries;
- Een kwantitatieve evaluatie van de overige inrichtingsalternatieven van het complex op basis van de intensiteiten en herkomst-bestemmingsmatrix bekomen uit de modeldoorrekeningen;
- Een kwantitatieve evaluatie van de overige tracé-alternatieven voor de omleidingsweg op basis van de intensiteiten en herkomst-bestemmingsmatrix bekomen uit de modeldoorrekeningen;
- Een kwantitatieve evaluatie van de effecten van de uitbreiding van Lotus Bakeries op basis van een zogenaamde 'selected link analyse (SLA)' bekomen uit de modeldoorrekeningen. Op basis van deze analyse kan inzicht verkregen worden in de verkeersstromen specifiek van en naar Lotus Bakeries.

⁶ <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>

5.6 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

5.6.1 Bodem

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid: er zal onderzocht worden wat de impact van het plan is op mogelijke toepassingen/ beperkingen van het toekomstig bodemgebruik.
- Wijziging bodemkwaliteit (bodemhygiëne): er zal onderzocht worden wat de impact is van het plan op de bodemkwaliteit van het studiegebied van het GRUP en de omgeving. In het verleden werden bodemonderzoeken uitgevoerd in het studiegebied van het GRUP. Het risico op verspreiding van de (mogelijk) aanwezige en nieuwe verontreiniging ten gevolge van het plan zal beoordeeld worden. In het plan-MER zal ook verwezen worden naar specifieke regelgeving en richtlijnen in verband met grondverzet.
- Structuur- en profielwijziging: er zal onderzocht worden wat de impact van het plan is op verdichting van de bodem en de verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel door graafwerken

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Zo kan er tijdelijke verharding aangelegd worden tijdens de werffase of kan het gebruik van materieel of stapelen van materieel leiden tot bijkomende verdichting van de bodem. De bodems in het studiegebied RUP en omgeving hoofdzakelijk zeer weinig gevoelig voor verdichting, plaatselijk zijn er paar zones die weinig gevoelig zijn. Er komen geen verdichtingsgevoelige bodems voor. Ook zijn er geen waardevolle bodems (met unieke en niet verstoorde bodemprofielen) voor. Er worden dan geen permanente effecten verwacht.

Vergravingen in vervuilde gronden kunnen leiden tot een verspreiding van verontreiniging. In het studiegebied werden bodemonderzoeken uitgevoerd en opgevolgd door OVAM. Deze bevinden zich niet op de locatie waar nieuwe wegenis gepland wordt. Er zijn geen risicozones voor PFAS verontreiniging. Wel wordt een stortplaats voor huisvuil vermoed in de voormalige Vaart naast de Vaartstraat. Bij uitvoering van werkzaamheden zal deze minimaal plaatselijk moeten gesaneerd worden conform het bodemdecreet.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline bodem geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Een voorstel van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Bodem wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline Bodem

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	Oppervlakte gewijzigd bodemgebruik en bodemgeschiktheid, incl. toename verharde oppervlakte.	Overlay studiegebied van het GRUP met bodemgebruikskaart.	Interpretatie van de wijzigingen in bodemgebruik in termen van wijzigingen in bodemgeschiktheid; kwalitatief expertoordeel op basis van GIS-analyse

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Impact op bodemkwaliteit (bodemhygiëne)	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging. Toe- of afname van verontreinigingsbronnen.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Kwalitatief expertoordeel op basis van te verwachten wijzigingen in bodemverontreiniging ten opzichte van de referentiesituatie en in functie van bemaalingsconcepten en grondverzet.
Structuur- en profielwijziging	Oppervlakte zettingsgevoelige bodem, daling maaiveld	Inschatting bemaalingskegel en bespreking beïnvloede zettingsgevoelige (leem)bodems en structuren (op basis van literatuurgegevens)	GIS-analyse in combinatie met expertoordeel

5.6.2 Water

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater: de impact van de toename aan verharding en eventuele reliëfwijzigingen op het waterbergend vermogen worden onderzocht. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden.
- Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater: de impact van het behoud van het functioneel gebruik van de waterweginfrastructuur en de mogelijke aanpassingen op de omgeving wordt onderzocht;
- Wijziging grondwaterkwantiteit: de impact van ondergrondse constructies en bemalingen wordt onderzocht.
- Wijziging oppervlakte- en grondwaterkwaliteit: de impact van het gewijzigd bodemgebruik op de kwaliteit van de waterlopen en het grondwater worden onderzocht (gewijzigd afstroming hemelwater). Indien bemalingen noodzakelijk zijn voor bepaalde aanlegwerkzaamheden (bijvoorbeeld de aanleg van de nieuwe brug) wordt de impact op bestaande vervuilingen onderzocht.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Zo kan tijdelijke onderbreking van grachten invloed hebben op de afstroom van oppervlaktewater. Naast niet geklasseerde waterlopen bevinden zich ook waterlopen van derde categorie, zoals de Lembeekse Isabellastroom in het studiegebied. Er kan echter aangenomen worden dat bij werkzaamheden er maatregelen genomen worden zoals het plaatsen van pompen, omleiden, etc om de afwatering ten allen tijde te garanderen.

Zoals hoger beschreven zal in het MER worden nagegaan of vergravingen en bijhorende bemalingen in de aanlegfase de waterkwaliteit zullen wijzigen. Dit omwille van de aanwezigheid van OVAM bodemdossiers en mogelijke vervuiling ter hoogte van de gedempte Vaart naast de Vaartstraat. Ook is het grondwater er gevoelig voor verontreiniging: het studiegebied is gelegen in een kwetsbare zone voor grondwater. Daarnaast is er een beschermingszone voor grondwaterwinning aanwezig in het zuidelijk deel van het studiegebied GRUP.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline water geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

De geplande situatie wordt op beschrijvende of becijferde manier voorgesteld, waar nodig verduidelijkt met figuren en kaarten. De resultaten worden getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving, in dit geval voornamelijk Vlare I en II, wet op de bescherming van oppervlaktewateren, grondwaterdecreet, decreet integraal waterbeleid en uitvoeringsbesluit.

Beoordelingscriteria discipline Water

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater	Wijziging verharde oppervlakte, debiet – waterafvoercharacteristieken, overstromingsgevoeligheid (waterbergend vermogen). Noodzaak tot bijzondere maatregelen van buffering ed. Mogelijkheden voor vrijwaring/verbetering van de waterhuishouding	Inschatting gewijzigde waterstromen, debieten waterstromen, overstromingsrisico's... Kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving.	Beoordeling van de effecten door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).
Wijziging structuurkwaliteit kanaal en waterlopen	Verwachte wijziging in de structuurkwaliteit van het kanaal en de waterlopen.	Kwalitatieve bespreking Expert judgement	Behoud van waardevolle structuurkenmerken
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	Mate waarin de waterkwaliteit in het studiegebied wordt gevrijwaard of gewijzigd. Draagkracht van de waterlopen m.b.t. fysico-chemische en biologische waterkwaliteit en relatieve bijdrage van het plan voor relevante parameters (zware metalen, ...).	Kwalitatieve beschrijving	Evaluatie door de deskundige op basis van waterkwaliteitsdoelstellingen en bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).
Wijziging grondwaterkwantiteit (bemaling, geohydrologische verstoring en gewijzigde infiltratie).	Oppervlakte van de zone met grondwaterverlaging, diepte van de verlaging. Mate van verstoring van de geohydrologie (stroming en kwel) - verminderde infiltratie	Berekening afpompingsstraal en verlaging van de grondwatertafel. Ligging in grondwaterstromingsgevoelig gebied en grondwaterkwetsbaarheid. Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).
Wijziging grondwaterkwaliteit	Risico op verplaatsing van grondwaterverontreinigingen of grondwaterverontreiniging door calamiteiten, bemaling of afstromend wegwater.	Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).

5.6.3 Biodiversiteit

In de discipline Biodiversiteit wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke milieueffecten op de fauna en flora die het plan teweeg kan brengen. Op niveau van het plan-MER worden **enkel permanente effecten** beoordeeld. Permanente effecten kunnen zijn het directe biotoopverlies ten gevolge van de wegaanleg of het indirecte biotoopverlies ten gevolge van stockeren van de uit te graven grond. Tijdelijke effecten worden niet beoordeeld (bijvoorbeeld het tijdelijk verwijderen van spontaan herstelbare vegetatie voor werfzones of werfwegen, ...). Ook eenmalige en tijdelijke ingrepen in kwetsbare ecotopen kunnen echter permanente gevolgen hebben.

Het deelgebied voor de compensaties bevindt zich op +/-475m van het Habitatrichtlijngebied Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel', tevens ook aangeduid als VEN gebied. Gezien het beoogde planvoornemen voor dit deelgebied, met name natuurcompensatie, worden geen negatieve effecten verwacht. Wel kan het plan een invloed hebben op verzurende en vermestende deposities. Er zal in het plan-MER ook een voortoets passende beoordeling opgemaakt worden.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Ecotoopverlies of -winst: er wordt nagegaan wat de impact van het plan is op het voorkomen van ecotopen binnen het studiegebied van het GRUP;
- Rustverstoring door geluidhinder, licht of beweging (bv. verkeer, menselijke activiteit, straatverlichting, ...).
- Versnippering: er zal nagegaan worden wat de impact is van het plan op de migratie van plant- en diersoorten. Bepaalde planingrepen kunnen een bijkomende versnippering of barrièrewerking tot gevolg hebben. Omgekeerd kunnen er ook initiatieven genomen worden om ontsnippering te realiseren en de ecologische infrastructuur te versterken;
- Eutrofiëring/verzuring: het plan zorgt niet voor een toename van het gemotoriseerd verkeer, wel voor een verplaatsing van het verkeer. Gezien de ligging van de beschermde natuurgebieden ten opzichte van de geplande ingrepen wordt een wijziging van atmosferische stikstofdepositie ter hoogte van deze natuurgebieden verwacht.
- Impact op standplaatskenmerken door wijziging van de grondwaterstand: planingrepen kunnen leiden tot een wijziging van de hydrologie, wat de standplaatskenmerken van waterafhankelijke natuurtypes bepaalt.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Er worden geen tijdelijke innames van waardevolle ecotopen verwacht. De aanwezige van waardevolle biotopen in het studiegebied bevinden zich in zones waar geen werkzaamheden gepland worden (opheffen van reservatiestrook). Enkel een smalle zone berm naast de E34 is daarnaast ook aangeduid. Er wordt dan ook aangenomen dat eventuele werfzones kunnen georganiseerd worden op andere plaatsen.

Eventueel bijkomende emissies afkomstig van werfwerkzaamheden leiden niet tot deposities op waardevolle natuur. Het dichtstbij zijnde VEN gebied bevindt zich in het zuidwesten, op meer dan 1,3 km van eventueel werkzaamheden. Dit is tegen de overheersende windrichting in. Wel bevindt zich er een potentieel compensatiegebied dicht bij het VEN gebied, dit betreft het schrappen van woonpark en is dus een potentiële afname van deposities. In de overheersende windrichting bevinden zich geen beschermde gebieden (SBZ of VEN) of vegetaties die gevoelige zijn eutrofiëring. We kunnen dan ook aannemen dat tijdelijke effecten van werfemissies niet zullen leiden toe permanente schade aan ecotopen door deposities.

Daar er de biologische waarderingskaart met uitzondering van de berm van de E34 geen waardevolle biotopen weergeeft ter hoogte van zones waar werkzaamheden kunnen plaatsvinden worden er ook geen wijzigingen van standplaatskenmerken verwacht. Er zijn ook in het ruimere gebied rond eventueel werfzones geen waardevolle biotopen aanwezig, waardoor ook aangenomen wordt dat eventuele indirecte effecten door wijzigingen in de hydrologie verwacht worden.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline biodiversiteit geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op Biodiversiteit (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Mogelijk effect	Criterium	Methode van effectbepaling	Toetsingskader
Ecotoopverlies en -winst	Oppervlakte (potentieel) waardevol gebied (voor flora en/of fauna) dat zal verdwijnen of dat gecreëerd wordt	Berekening oppervlakten (ecotoopclusters, natuurstypes) via GIS overlay met (geactualiseerde) biologische waarderingskaart en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. BWK en beschermingsstatuut
Verstoring door licht	Wijziging in verstoringsklimaat thv leefgebied gevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Versnippering	Mate van bijkomende doorsnijdingen of verbindingen; Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Expertenoordeel van de wijziging in migratiemogelijkheden op basis van o.a. habitatvereisten, habitatgeschiktheid, migratiemogelijkheden en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Eutrofiering/verzuring	Wijziging in vermistende en verzurende atmosferische depositie	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline lucht.	Algemene evaluatie o.b.v. BWK en beschermingsstatuut
Wijziging standplaatskenmerken door impact op hydrologie	Wijziging in waterhuishouding (verdroging/vernatting) thv gevoelige vegetaties	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline water	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut en voorkomen van waterafhankelijke natuurstypes

5.6.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek:

- Structuur- en relatiewijzigingen: de landschapsstructuur voor en na de planingrepen wordt met elkaar vergeleken (m.n. voorkomen van lijn- en puntelementen, ...).
- Wijziging perceptieve kenmerken: de wijziging van de perceptieve kenmerken zal worden onderzocht ten gevolge van de vegetatiewijziging.
- Wijziging erfgoedwaarde (landschappelijk en archeologie): de directe en indirecte impact op de aanwezige (en potentiële) erfgoedwaarden worden onderzocht.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Eventuele wijzigingen van vegetaties zoals bomenrijen betreffen in hoofdzaak wijzigingen die ook plaatsvinden in de exploitatiefase en dan ook mee onderzocht worden. Wijzigingen in functie van werfzones zullen beperkt en plaatselijk zijn. Eventuele impact op perceptieve kenmerken door werfwerkzaamheden zijn tijdelijk en zullen niet leiden tot permanente schade. Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op het landschap (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Hier wordt bij vermeld dat beoordelingscriteria voor landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie nooit volledig uit kwantitatieve grootheden kunnen bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. Dit is zeker het geval voor een effectbeoordeling op planniveau.

Beoordelingscriteria voor de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

Effecten		Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Structuur- en relatiewijzigingen		Verstoren van landschapsstructuren en relaties	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering; expert judgement
Verlies erfgoedwaarde	Landschap	Verdwijnen en verstoren historisch-geografische elementen en structuren.	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering; expert judgement
	Bouwkundig erfgoed	Vernietiging, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding context.	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering; expert judgement
	Archeologie	Fysieke aantasting door vergraving, bodemtechnische ingrepen, verandering van de grondwaterstand	Kwalitatieve benadering, rekening houdend met archeologisch potentieel en met intactheid.	Bestaande beleidsmatige waardering; expert judgement
Wijziging perceptieve kenmerken		Impact op visuele waarneming en beeld dragers.	Schaal van de wijziging en de kenmerken van de landschapselementen die worden verwijderd en/of toegevoegd. Er wordt rekening gehouden met de inpasbaarheid van de ingreep.	Expert judgement
		Inpasbaarheid van de ingrepen in het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van veranderingen in de schaal van het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van de zichtbaarheid van ingrepen	Analyse van de zichtbaarheid ingrepen, nieuwe of te verdwijnen landschapselementen	

5.6.5 Mens-ruimtelijke aspecten

De **wisselwerking met de ruimtelijke context** zal wijzigen. Er zal nagegaan worden wat het effect is van de ingrepen op de nabijgelegen kernen, de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, op de functionele relaties... Gezien de verschillende locaties van de alternatieven is dit effect onderscheidend.

Het **ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit** wijzigt. Er zal wegenis verdwijnen op bepaalde plaatsen, en op andere nieuw aangelegd worden ten koste van ander ruimtegebruik. Ook kunnen er secundaire effecten optreden, zoals eventuele compensaties voor bos of waterbergend vermogen die plaatselijk het ruimtegebruik kunnen wijzigen. Aan de hand van gis-data en terreininventarisatie wordt onderzocht wat de wijzigingen zijn in de functionele ruimtebalans. Deze wordt niet beoordeeld: een afname van de ene vorm van ruimtegebruik betekent immers een toename van een andere. Wel vormen ze de basis voor de significantie van de gebruikskwaliteit van de verschillende functies. Daarnaast gaan we ook mogelijkheden tot medegebruik na en de wijzigingen inzake de intensiteit van het ruimtegebruik, zoals de aanwezigheid van restruimtes, benuttingsgraad van de ruimte...

De effecten op de gebruikskwaliteit gaan dieper in op de gebruikswaarde van de aanwezige functies in en onmiddellijk grenzend aan het studiegebied van het GRUP. De wijzigingen in het ruimtegebruik zullen ook de gebruikskwaliteit van het aangrenzend ruimtegebruik beïnvloeden, dit langs de huidige ontsluitingsroute en langs de toekomstige. We onderzoeken voor de voorkomende gebruiksfuncties de hinderaspecten (vb. uitzicht, verblijfskwaliteit), veiligheidsaspecten (elementen die het sociaal veiligheidsgevoel kunnen beïnvloeden) en het effect op de organisatorische aspecten van de aangrenzende functies (bereikbaarheid, recreatief netwerk, toegankelijkheid percelen, filevorming). Het belang van de aspecten is verschillend voor de verschillende ruimtegebruiksvormen: zo is inkijk in een woning negatief, inkijk op een landbouwperceel niet. Waar nodig zal ook gebruik gemaakt worden van bijkomende informatie zoals het gebruik van een LandbouwImpactStudie (LIS) om de effecten op het landbouwgebruik in beeld te brengen. Bij deze beoordeling is de effectieve impact op het aanwezige menselijk gebruik van belang: het aantal aanwezigen maar ook de aanwezigheid van kwetsbare groepen zijn daarbij belangrijke aspecten.

Objectieve elementen om de **ruimtebeleving** te evalueren, zijn de leesbaarheid voor de gebruikers en de aanwezigheid van aantrekkelijke elementen.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Werfzones en opslag zullen plaatselijk leiden tot een tijdelijke wijziging van het ruimtegebruik. Er kan aangenomen dat deze zullen georganiseerd worden binnen de werfzones van de toekomstige weg en op de percelen die hiervoor beschikbaar zijn, en de impact dan ook tijdelijk en beperkt is.

De gebruikskwaliteit voor aangrenzende gebruikers kan tijdelijk negatief beïnvloed worden door de werf.: omrijroutes, geluid, uitzicht... Dit is onvermijdelijk. Deze impacts zijn sterk afhankelijk van de werforganisatie en timing. Er kan aangenomen worden dat deze beperkt zullen zijn: zo blijft de huidige infrastructuur maximaal in gebruik tot de nieuwe infrastructuur wordt aangesloten. Eventuele tijdelijke onderbrekingen zijn beperkt in aantal dagen en worden afgestemd op de minst drukke momenten.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline mens ruimtelijke aspecten geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten) wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten)

Effectgroep	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Ruimtelijke context	Wisselwerking met de ruimtelijke context: afstemming/ inpasbaarheid in de gewenste ruimtelijke structuur	Ruimtelijke analyse	Expertbeoordeling op basis van ruimtelijke analyses en aftoetsing aan beleidsplannen
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Ruimtebalans (of functioneel ruimtegebruik): gewijzigd ruimtegebruik per functie (# percelen/ oppervlakte)	GIS-analyse	-
	Duurzaam ruimtegebruik; effect op medegebruik, restruimtes, toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en intensiteit van het ruimtegebruik	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
	Gebruikskwaliteit van de aanwezige gebruiksfuncties: hinderaspecten, organisatorische en veiligheidsaspecten ten aanzien van de verschillende gebruikers.	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
Ruimtebeleving	Leesbaarheid van de ruimte	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
	Aanwezigheid aantrekkelijke elementen	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses

5.6.6 Mens- mobiliteit

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- *Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur*

Aangezien dit aspect een grote impact heeft op de andere te onderzoeken effecten, wordt dit als eerste bekeken. We bestuderen hierbij de globale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de relevante kruispunten. Dit is een kwantitatieve evaluatie, gebaseerd op de resultaten van de doorrekeningen zoals beschreven onder 5.5 Te onderzoeken mobiliteitsscenario's geplande toestand.

- *Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi*

De aantrekkingskracht van de verschillende modi wordt bepaald door de werking van de netwerken als een geheel, waarbij specifieke knelpunten (barrières, onveilige punten) een grote verstoring kunnen teweegbrengen. Bij auto- en vrachtverkeer leiden problemen in het netwerk vaak tot sluipverkeer, bij de overige modi heeft dit vooral impact op de attractiviteit van de modus (en dus de shift terug naar autoverkeer). Dit is een kwalitatieve evaluatie, gebaseerd op de ruimtelijke impact van de verschillende alternatieven;

- *Effecten op de leefomgeving*

De doorstroming enerzijds en de organisatie van en interactie tussen de netwerken hebben een gecombineerd effect op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, die samen de kwaliteit van de leefomgeving (vanuit mobiliteitsoogpunt) bepalen. Deze worden bijgevolg besproken over de verschillende modi heen. Dit is een kwantitatieve evaluatie, gebaseerd op de resultaten van de doorrekeningen zoals beschreven onder 5.5 Te onderzoeken mobiliteitsscenario's geplande toestand. Specifieke aspecten rond geluidshinder en luchtkwaliteit worden besproken in de respectievelijke disciplines.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase.

Zo kunnen er omleidingen zijn door de werfwerkzaamheden (wijziging afwikkeling gemotoriseerd verkeer, netwerken, leefomgeving). Dit betreft effecten die niet leiden tot permanente schade en niet bepalend zijn voor de plankeuze. Ook zijn deze afhankelijk van de specifieke projectuitwerkingen en werforganisaties die geen deel uitmaken van het plan en pas gekend kunnen zijn in de projectfase.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline Mobiliteit geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Beoordelingscriteria discipline Mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Functioneren verkeerssystemen - autoverkeer	Autoverkeer: Kans op file ter hoogte van wegvakken en kruispunten, met nadruk op het functioneren van de complexen	Kwantitatieve beoordeling van de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten	Beoordeling door de deskundige op basis van afwikkelkwaliteit
Kwaliteit netwerken verschillende modi	Leesbaarheid Netwerklogica Inrichting Barrière-effecten (omrijdfactoren en oversteekbaarheid)	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor voetgangers (waar relevant)	Beoordeling door de deskundige op basis van: - logica opbouw - omwegfactoren - inrichtingseisen
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor fietsers	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor openbaar vervoer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor autoverkeer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor vrachtverkeer	
Impact op de leefomgeving	Verkeersleefbaarheid	Kwantitatieve toetsing gereden, vracht- en PAE- kilometers op het onderliggende wegennet	Beoordeling door de deskundige op basis van voertuigkilometers, context en wegtype
	Veiligheid	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van het wegennet op basis van het aantal voorkomende conflicten en hun inrichting.	Beoordeling door de deskundige op basis van aantal conflicten en inrichting.

5.6.7 Lucht

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

Wijziging luchtkwaliteit: de impact van de wijziging in verkeersstromen en stationaire bronnen op de luchtkwaliteit wordt onderzocht.

De belangrijkste bronnen van luchtmissies na de planrealisatie zijn:

- Verkeersemissies op de wegen.
- Mogelijke emissies van stationaire bronnen (bij uitbreiding Lotus Bakeries)

Impact wegverkeer

Op basis van prognoses inzake te verwachten emissiekengetallen en verkeersprognoses wordt een impact berekend op de plaatselijke luchtkwaliteit voor en na realisatie van het plan. De grootte van de emissies en de verspreiding ervan in het studiegebied van het GRUP worden door een groot aantal parameters beïnvloed (weersomstandigheden, snelheid van voertuigen, aanwezige bebouwing...).

Voor het in kaart brengen van de emissies te wijten aan het plan wordt dan ook rekening gehouden met:

- Voorspelde verkeersstromen van de relevante wegsegmenten;
- Toekomstige emissiefactoren van het wegverkeer.

De impact na realisatie wordt vergeleken met de referentiesituatie (bij autonome ontwikkeling). Rekening houdend met de te verwachten toekomstige achtergrondconcentraties wordt een toetsing uitgevoerd ten opzichte van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De impactbeoordeling lucht is gebaseerd op de resultaten ter hoogte van de beoordelingspunten die in de tabellen opgenomen zijn. Relevante verschillen tussen de geplande en de referentiesituatie worden berekend met het IMPACT-model (gebiedsdekkend met impactbeoordeling voor open terrein) en het model CAR-Vlaanderen (voor impactbeoordeling bebouwde straten).

Als beoordelingsjaar wordt voor de toekomst de situatie in 2030 beoordeeld.

Hogervermelde kwantitatieve evaluaties worden uitgevoerd voor alle weerhouden alternatieven, voor zover hierbij relevante verschillen te verwachten zijn. Voor situaties waarbij geen relevante verschillen te verwachten zijn, wordt een louter kwalitatieve beoordeling opgenomen.

Impact stationaire bronnen

De mogelijke impact van een uitbreiding van stationaire bronnen, zoals te verwachten bij de uitbreiding van Lotus Bakeries, kan in functie van de wijze waarop de uitbreiding gerealiseerd zou worden, leiden tot extra emissies.

De mogelijke wijziging van deze emissies en de impact ervan kan in feite enkel op projectniveau kwantitatief beoordeeld worden.

Dat in dit stadium van het dossier in het plan-MER geen kwantitatieve impactbeoordeling kan voorzien worden is te wijten aan enerzijds het feit dat deze emissies zeer sterk afhangen van de technische keuzes, en anderzijds dat de impact van de emissies bijkomend ook sterk afhankelijk is van de bronkarakteristieken. Geen van die zaken zijn gekend.

In het plan-MER zal de mogelijke impact dan ook louter kwalitatief beoordeeld worden.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase. Zo kunnen er plaatselijk effecten zijn door de werfwerkzaamheden (emissies omleiding verkeer, werfmachines). Rekening houdend met de ligging van planingrepen die werkzaamheden initiëren ten opzichte van de woonkern wordt er geen bijkomende immissies verwacht op de woonkern van Lembeke. Zoals beschreven in de discipline biodiversiteit kan er gezien de afwezigheid van kwetsbare vegetaties voor eutrofiering binnen de invloedsfeer van de potentiële waarde aangenomen worden dat er geen permanente schade zal optreden aan waardevolle ecotopen.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline Lucht geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten. Verder onderzoek naar wijzigingen van de luchtkwaliteit tijdens de aanlegfase wordt dan ook niet nodig geacht.

Impactbeoordeling

De impact wordt beoordeeld t.o.v. enerzijds de emissie-reductie doelstellingen en anderzijds t.o.v. de huidige luchtkwaliteitsnormen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3 : overzicht oude en in 2021 bijgestelde WGO advieswaarden (bron WHO 2021)

Table 3.26. Recommended 2021 AQG levels and 2005 air quality guidelines

Pollutant	Averaging time	2005 air quality guideline	2021 AQG level
PM_{2.5}, µg/m³	Annual	10	5
	24-hour ^a	25	15
PM₁₀, µg/m³	Annual	20	15
	24-hour ^a	50	45
O₃, µg/m³	Peak season ^b	–	60
	8-hour ^a	100	100
NO₂, µg/m³	Annual	40	10
	24-hour ^a	–	25
SO₂, µg/m³	24-hour ^a	20	40
CO, mg/m³	24-hour ^a	–	4

^a 99th percentile (i.e. 3–4 exceedance days per year).

^b Average of daily maximum 8-hour mean O₃ concentration in the six consecutive months with the highest six-month running-average O₃ concentration.

Beoordelingscriteria voor de discipline Lucht

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Luchtkwaliteit	Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van de luchtmissieniveaus (EC, fijn stof en NO ₂) langsheen relevante wegsegmenten en stationaire bronnen	Luchtkwaliteitsmodellering voor impactbeoordeling wegverkeer, kwalitatief voor impact stationaire bronnen	Luchtkwaliteitsdoelstellingen

De resultaten van de impactberekeningen worden ook gehanteerd voor de berekening van de impact op het vlak van gezondheid. Hierbij worden de resultaten beoordeeld t.o.v. de gezondheidkundige advieswaarden (GAW) i.p.v. de wettelijke grenswaarden. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan de impact t.h.v. gevoelige bevolkingsgroepen (o.a. scholen). Dit dient als input voor de beoordeling naar impact mens-gezondheid.

De wijziging in emissies wegverkeer wordt ook met behulp van het IMPACT-model vertaald naar de wijziging in vermestende en verzurende deposities, wat als input dient voor de deskundige biodiversiteit.

5.6.8 Geluid

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging geluidsklimaat
- Trillingshinder- en schade

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4, maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase. Zo kunnen er plaatselijk effecten zijn door de werfwerkzaamheden (geluidsemissies omleiding verkeer, werfmachines). Dit betreffen tijdelijke effecten die niet tot permanente schade zullen leiden. Ook betreft dit in hoofdzaak effecten van werkzaamheden die nu al vergunbaar zijn op de desbetreffende locaties en niet bepalend zijn voor de plankeuze. Ook zijn deze afhankelijk van de specifieke projectuitwerkingen en werforganisaties die geen deel uitmaken van het plan en pas gekend kunnen zijn in de projectfase.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline Geluid geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

De bepaling van de toekomstige geluidsbelasting bij uitvoering van de planalternatieven geschiedt aan de hand van de herverdeling van het wegverkeer op het verkeersnetwerk. Geluidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie worden vooral bekomen door aanleg van de omleidingsweg waardoor verkeersstromen zich zullen wijzigen op de bestaande ontsluitingswegen en bijkomende verkeersstromen ten gevolge van de uitbreiding van Lotus Bakeries. Daarnaast kan de optimalisatie van de aansluiting een (beperkte) verhoging van de verkeersintensiteiten in het studiegebied van het GRUP tot gevolg hebben. Het studiegebied wordt bepaald door de ligging van de nieuwe omleidingsweg, de optimalisatie van de aansluiting en door de bestaande wegen dewelke 'geïmpacteerd' worden, namelijk waarvoor als gevolg van het plan een geluidstoename of -afname met minstens 1 dB wordt verwacht.

De effectbepaling binnen het studiegebied wordt uitgevoerd aan de hand van een akoestisch rekenmodel. Bij de opbouw van het rekenmodel wordt rekening gehouden met de **inplanting van de weginfrastructuur** in de omgeving, de gegevens rond **verkeersgeneratie**, de gegevens rond **wegverharding**, het **omgevingsprofiel (topografie)**, de aanwezigheid van **gebouwen** in het studiegebied, de aanwezigheid van **geluidsschermen/grondwallen** bij de weginfrastructuur, de **bodemgesteldheid**, de **vegetatie** (indien akoestisch relevant) en de **dempingsfactoren** die aan bod komen bij de geometrische geluidsuitbreiding (afstand, lucht, meteo). Er wordt aldus een model gemaakt van de reële wereld door gebruik te maken van verschillende data in lagen die elkaar complementeren. Deze data (afkomstig uit verschillende bronnen) voor de opbouw van het geluidsmodel wordt gecontroleerd, geconverteerd en ingevoerd in het rekenprogramma, voorzien van bijkomende informatie, enz.

De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de **Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaai 2012', genoemd standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekcorrectietermen voor Vlaanderen**. De toepassing van deze methodiek wordt geadviseerd in de MER FICHES Geluid voor wegverkeersgeluid.⁷

De berekeningsresultaten geven voor de omgeving de te verwachten geluidsbelasting door wegverkeersgeluid (rekenparameter conform het toetsingskader - Lden). De resultaten worden gepresenteerd d.m.v. de geluidscontourenkaarten en de berekende bijdrage aan wegverkeersgeluid in punten (gevelbelasting aan woningen in de geïmpacteerde zone).

⁷ Methodologie aangereikt door het Kennis- en Informatiesysteem MER van de Vlaamse Overheid voor een uniforme beoordeling van de impact van wegverkeersgeluid bij verkeersdragende en verkeersgenererende plannen en projecten. Vanaf 01/11/2022 werd gevraagd om de nieuwe methodologie en beoordelingskader toe te passen voor alle van toepassing zijnde aanmeldingen/kennisgevingen/startnota's.

De effecten aan wegverkeersgeluid van de geplande situatie in het studiegebied ten opzichte van de referentiesituatie worden visueel verduidelijkt door verschilkaarten waarop deelgebieden met toe- of afnames zichtbaar worden gemaakt.

In de MER-FICHE wordt een methodologie aangereikt voor de uniforme beoordeling van de impact van wegverkeersgeluid en de koppeling aan milderende maatregelen. Door het beoordelingskader kan het globale effect (verbetering of verslechtering van het omgevingsgeluid ten opzichte van de referentiesituatie) van het plan bepaald worden. Het laat ook toe om verschillende varianten/scenario's ten opzichte van elkaar af te wegen. Vervolgens wordt met de berekeningsresultaten voor de geplande situatie nagegaan wat de impact is ten opzichte van de drempelwaarde van 60 dB(A). De impact op elk bewoond gebouw wordt geclassificeerd volgens de combinatie van beide beoordelingen: verbetering of verslechtering van de referentiesituatie als met het geluidsniveau (hoog of laag) na realisatie van het plan.

Om te bepalen of er voor de verschillende varianten/scenario's van de geplande situatie milderende maatregelen genomen moeten worden, werd een 'maximaal gewenst geluidsniveau' bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie. Als het plan een geluidstoename van minstens 1 dB(A) (= negatief planeffect) veroorzaakt én het geluidsniveau in de geplande situatie groter is dan het maximaal gewenst geluidsniveau, dan moet een geluidsmaatregel worden voorgesteld om het geluidsniveau terug te brengen tot minstens het maximaal gewenst geluidsniveau. Op planniveau volstaat een kwalitatieve bespreking, tenzij het plan reeds to op projectniveau uitgewerkt is. De locaties worden aangeduid waar milderende maatregelen nodig zijn, inclusief de benodigde geluidsreductiewaarde en de specificatie van de geluidsreducerende oplossingen.

Met betrekking tot trillingshinder en -schade zal de deskundige een kwalitatieve afweging maken of mogelijke trillingshinder kan optreden of niet. Trillingsmetingen worden niet voorzien. De parameter die van belang is, is de afstand tot de dichtstbijzijnde bewoning en/of gevoelige receptoren. Voor wegverkeer kan aangenomen worden dat, indien de afstand groter is dan 110 m, de trillingsniveaus in het meest negatieve geval, beneden de gevoeligheidsdrempel voor trillingen bij mensen liggen en er bijgevolg geen relevante effecten zullen optreden. In het trillingsonderzoek wordt een screening uitgevoerd.

5.6.9 Mens-gezondheid

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals reeds aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging (relevante parameters: NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀)
- Gezondheidsimpact tgv geluidshinder
- Gezondheidsimpact tgv andere vormen van hinder
- Sociale veiligheidsgevoel

De mogelijke effecten van lucht- en geluidsemissies zullen verder bestudeerd worden wanneer in de deeldisciplines de immissiewaarden samen met de achtergrondconcentraties als significant beschouwd worden of wanneer klachten of perceptieproblemen dit vereisen. Na het interpreteren van de significante immissiewaarden worden de bevolkingsgroepen blootgesteld aan deze concentraties beschreven alsook de mogelijke gevolgen. In functie van het aantal blootgestelden en de aard van de blootgestelden worden deze concentraties al dan niet als een significant aanzien binnen de discipline Mens-gezondheid. De verwachte immissiewaarden worden afgetoetst aan de WHO-advieswaarden. Indien nodig zullen milderende maatregelen voorgesteld worden.

De impact op sociale veiligheidsgevoel zal onderzocht worden op basis van het aantal aanwezigen, hun aanspreekbaarheid, op de relevante ogenblikken alsook het overzicht in het gebied.

In het plan-MER ligt de focus op de effecten in de exploitatiefase, zoals aangegeven in 5.4 , maar zijn er ook effecten mogelijk in de aanlegfase. Zo kunnen er plaatselijk effecten zijn door de werfwerkzaamheden (emissies omleiding verkeer, werfmachines, andere hindervormen). Gezien de ligging van de woonkern Lembeke ten opzichte van de mogelijke werfzones, tegen de windrichting in, kan aangenomen worden dat er geen permanente schade zal optreden.

Op basis van de huidige kennis kan dan ook aangenomen worden dat er in de discipline Gezondheid geen permanente schade zal optreden door tijdelijke effecten.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens-gezondheid wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline mens-gezondheid

Effectgroep	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Hinder door wijziging luchtkwaliteit	Inschatting aantal gehinderden obv modelberekeningen discipline lucht	WHO-advieswaarden
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder	Hinder door wijziging in geluidshinder	Inschatting aantal gehinderden obv modelberekeningen discipline geluid en trillingen	WHO-advieswaarden
Gezondheidsimpact tgv ander vormen van hinder	Diverse vormen van hinder	Kwalitatieve analyse van deskundige.	Expertenoordeel
Sociaal veiligheidsgevoel	Aantal aanreekbare aanwezigen, zichtbaarheid en overzicht	Kwalitatieve analyse van deskundige.	Expertenoordeel

5.6.10 Besluit: te onderzoeken effecten

Samengevat zullen onderstaande disciplines en effecten verder worden onderzocht in het plan-MER.

Discipline	Effectgroep
Bodem	Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid
	Impact op bodemkwaliteit (bodemhygiëne)
	Structuur- en profielwijziging
Water	Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater
	Wijziging structuurkwaliteit kanaal en waterlopen
	Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit
	Wijziging grondwaterkwantiteit (bemaling, geohydrologische verstoring en gewijzigde infiltratie).
	Wijziging grondwaterkwaliteit
Biodiversiteit	Ruimtebeslag
	Verstoring door licht
	Visuele verstoring
	Verstoring door geluid en trillingen
	Versnippering
	Eutrofiering/ verzuring
	Wijziging van de grondwaterstand
	Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam
Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie	Structuur- en relatiewijzigingen
	Erfgoedwaarden (Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie)
	Perceptieve kenmerken
Mens ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke context
	Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
	Ruimtebeleving
Mobiliteit	Functioneren verkeerssystemen - autoverkeer
	Kwaliteit netwerken verschillende modi
	Impact op de leefomgeving
Lucht	Luchtkwaliteit
Geluid	Wijziging geluidsklimaat
	Trillingshinder- en schade
Mens-gezondheid	Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging (relevante parameters: NO ₂ , PM _{2,5} en PM ₁₀)
	Gezondheidsimpact tgv geluidshinder
	Gezondheidsimpact tgv andere vormen van hinder
	Sociaal veiligheidsgevoel

Bij een aantal disciplines zullen ook specifieke toetsen of beoordelingen worden toegevoegd. Bij de discipline water wordt een watertoets opgenomen, bij de discipline biodiversiteit zal de impact op het VEN gebied worden onderzocht alsook een voortoets passende beoordeling worden opgemaakt. Daarnaast zal in een afzonderlijke klimaatreflex worden nagegaan wat de impact van het plan is op het klimaat.

6 Begeleidend onderzoek

Het planvormingsproces om tot een deskundig en onderbouwd plan te komen, wordt gevoed door begeleidend onderzoek. Hierna zijn de op dit ogenblik relevante verschillende onderzoeksopdrachten opgesomd. Vertrekkend vanuit het planvoornemen en de plandoelstelling wordt het plan-MER (milieueffectenrapport) uitgevoerd.

Het onderzoek loopt continu en wordt steeds concreter naarmate het proces vordert. Vanuit bevindingen, nieuwe input, reacties etc. (naar aanleiding van plan-MER) kan het plan verder verfijnd worden. Dit betekent dat als het plan-MER aanleiding geeft tot optimalisaties van de onderzochte tracés, wordt gekeken hoe het alternatief kan worden aangepast om nadien opnieuw aan het plan-MER te onderwerpen.

Het plan-MER wordt na finaliseren van de scopingnota opgestart, zodra er duidelijkheid is omtrent de te onderzoeken alternatieven en de inspraak is verwerkt.

6.1 Plan-milieueffectenrapport (plan-MER)

In een planmilieueffectenrapport (kortweg plan-MER) wordt gerapporteerd over wat de mogelijke milieueffecten kunnen zijn van de verschillende planalternatieven en worden deze t.o.v. elkaar vergeleken. Dit plan-MER wordt opgemaakt vooraleer een (overheids-)besluit wordt genomen. Belangrijk om hierbij aan te stippen is dat het plan-MER een beslissingsondersteunend document is.

Het onderzoek naar de mogelijke milieueffecten van de verschillende redelijke alternatieven wordt uitgevoerd in de fase van opmaak voorontwerp GRUP. Na afronden van de scopingnota door het planteam wordt het (ontwerp) plan-MER opgemaakt. Parallel aan dit proces krijgt ook het GRUP verder vorm. Na een verwerking van eventuele opmerkingen/bijsturingen, kan het (ontwerp) plan-MER gevoegd worden bij het GRUP. Vervolgens zal er een plenaire vergadering en daarna kan, na voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering, het ontwerp GRUP én het (ontwerp) plan-MER in openbaar onderzoek gaan.

6.2 RVR-toets

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Een RVR-toets zal uitgevoerd om te gaan of een ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt. Het resultaat hiervan wordt opgenomen als bijlage bij de scopingnota

Er kan nu al meegegeven worden dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het studiegebied van het GRUP;
- Het studiegebied van het GRUP niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het studiegebied van het GRUP niet mogelijk is, aangezien er binnen het studiegebied van het GRUP enkel bestendigheid van bestaande bedrijvigheid wordt voorzien.

Er wordt dan ook van uit gegaan dat er voor dit GRUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) moet worden opgemaakt omdat er geen bijzondere aandacht voor Seveso-inrichtingen vereist is. De Seveso-regelgeving blijft uiteraard onverminderd van toepassing.

7 Bijlagen

Bijlage 1. Toelichtende kaarten

- Kaart 0 'Situering studiegebied'
- Kaart 1a 'Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)'
- Kaart 1b 'Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)'
- Kaart 2 'Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen'
- Kaart 3 'Bestaande juridische toestand: andere plannen'
- Kaart 4 'Studiegebied'

Bijlage 2. RVR-toets

uw bericht van
09/03/2026

uw kenmerk
RUP_02000_212_00466_00001

ons kenmerk
RVR-AV-3565

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "E34-complex Kaprijke"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe veiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen of het milieu in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 09/03/2026, met ref. RVR-AV-3565), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone⁴ van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe veiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Omgevingseffecten voor wat betreft het aspect externe veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

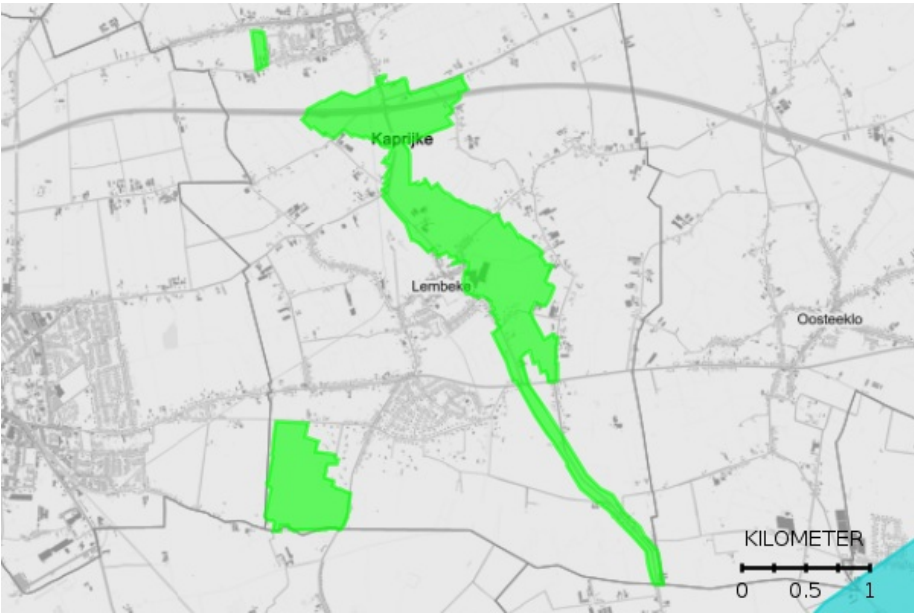
¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

² Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³ Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

⁴ Een door de administratie bepaalde afstand rond de terreingrens van een Seveso-inrichting, afhankelijk van de risico's die uitgaan van de Seveso-inrichting en de kans op domino-effecten vanuit de omgeving op de Seveso-inrichting

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	RUP_02000_212_00466_00001
RUP titel	E34-complex Kaprijke
Initiatiefnemer	Departement Omgeving
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	09/03/2026
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

1. Is er bestaande Seveso in of nabij het plangebied? **Nee**
2. Is nieuwe Seveso uitgesloten? **Ja**
3. Wat is de reden van uitsluiting nieuwe Seveso? **Geen bedrijvigheid**

Bijlage 3. Advies Vlaams Expertisecentrum m.e.r. (scopingnota)



Advies over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport voor het GRUP E34 – complex Kaprijke

Dossiernummer: PLI156

De Vlaamse Overheid stelt een RUP op om het op- en afrittencomplex van Kaprijke en de omleidingsweg van Lembeke te onderzoeken en op elkaar af te stemmen. Daarnaast wordt de uitbreiding binnen het planologisch attest van Lotus Bakeries planologisch verankerd en wordt er ingezet op het voldoende bufferen van de uitbreiding en het compenseren van zachte bestemmingen volgens het principe van de ruimteneutraliteit. Volgens artikel 2.2.4. § 3 van de VCRO dient het Vlaams expertisecentrum m.e.r. (VECM) om advies gevraagd te worden over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport dat opgemaakt wordt voor het RUP.

Op 11/2/2026 ontving het VECM de vraag om advies te geven op de scopingnota van bovengenoemd RUP. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie.

Het Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage (vanaf 1 december 2025: VECM) maakt deel uit van het planteam voor dit RUP. Via de planteamwerking werd een ontwerp-scopingnota bezorgd die door het planteam verder gefinaliseerd is tot de definitieve scopingnota. Het VECM had bijzondere aandacht voor het aspect alternatieven, waarvan de weerslag te vinden is in hoofdstuk 2.5 Alternatieven:

Voor de tracé-alternatieven voor de omleidingsweg werd via inspraak gevraagd om alternatief Z3 voor het zuidelijk deel te onderzoeken. In combinatie met de noordelijke alternatieven leidt dit tot tracés N1 Z3 en N2 Z3. Voor deze alternatieven dient verder onderzoek te gebeuren om na te gaan of het al dan niet gaat om een redelijk alternatief. De afgesproken werkwijze (een 'redelijkheidstoets') werd correct geformuleerd in de scopingnota.

De inrichtingsalternatieven met 3 takken voor het complex Kaprijke op de E34 werden reeds voorgesteld in de startnota. Uit voortschrijdend inzicht bleek dat deze mogelijk ongewenste effecten kunnen hebben en/of niet realistisch zijn. Ook hiervoor werd dus afgesproken een 'redelijkheidstoets' uit te voeren.

Het plangebied ligt op 8 km van de grens met Nederland. Afhankelijk van het gekozen alternatief kunnen er ook grensoverschrijdende effecten optreden, in tegenstelling tot de oorspronkelijke inschatting in de startnota. Daarom zal de scopingnota voor advies voorgelegd worden aan Nederland.

Op 26/2/2026 werd de finale versie van de scopingnota ontvangen. Met dit advies verklaart het VECM zich akkoord met de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport, zoals beschreven in de scopingnota.

Getekend door: JACOBS ISABEL ELISAB
Getekend op: 2026-03-03 10:38:53 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Jacobs Isabel



Vlaamse
overheid

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Instrumenten en Programmatie