

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart geïntegreerd planproces GRUP 'Zelzate Oost' – goedkeuring startnota

Samenvatting

De Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate die werd opgeleverd in december 2023 en aan de Vlaamse Regering voorgelegd in januari 2024, werd als basis gebruikt om voorliggende startnota voor het GRUP 'Zelzate Oost' op te maken, in combinatie met het in het verleden reeds gevoerde onderzoek in het kader van R4WO.

De doelstelling van het plan is:

- De (nieuwe) infrastructurele ontwikkelingen rond Zelzate voldoende ruimte bieden met een garantie op multimodale bereikbaarheid van Zelzate.
- Ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de veelheid aan infrastructuur.
- De algemene leefomgevingskwaliteit in relatie tot de infrastructuur verbeteren.

Hierbij worden 2 corridors onderscheiden (Corridor Oost en Corridor Zuid) waarvoor inrichtingsalternatieven zijn uitgewerkt in de startnota. Sommige van deze alternatieven kunnen tot gevolg hebben dat het bestaande Fluxys-compressiestation geheel of gedeeltelijk moet worden verplaatst. Hiertoe werden eveneens alternatieven uitgewerkt. Na de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging.

1. HISTORIEK EN SITUERING

In opdracht van de voormalige Vlaamse minister Mobiliteit en Openbare Werken werd vorige legislatuur een "Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate" opgestart door het Project Gentse Kanaalzone. Het eindrapport RUIM(TE).DENKEN.ZELZATE werd opgeleverd in december 2023 en hiervan werd kennis genomen door de toenmalige Vlaamse Regering in januari 2024 (VR 2024 1901 MED.0020/1).

In de mededeling van 19 januari 2024 (VR 2024 1901 MED.0020/1) werden de bevoegde ministers gelast om een plan van aanpak uit te werken om de nodige onderzoeken en planprocessen op te starten, in dialoog met de bevoegde Nederlandse overheid en rekening houdende met de onderlinge samenhang tussen de verschillende projecten. Voorliggende startnota geeft uitvoering aan deze mededeling.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) selecteert Gent – Terneuzen als een grensoverschrijdend stedelijk en economisch netwerk dat structuurbepalend is op Vlaams niveau. Het RSV ambieert o.a. het doortrekken van de spoorlijn L204 op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen. De E34, onderdeel van het Europese TENT-T netwerk wordt beschouwd als de voornaamste

verbinding over de weg tussen de zeehavens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Er zijn ook vragen voor een havenspoorlijn langs de E34. Een aantal van deze infrastructuur zijn relevant in het functioneren van de as Antwerpen – North Sea Port – Zeebrugge in een oost-west relatie alsook de as Rotterdam – North Sea Port – Parijs in een noord-zuid relatie.

Ter hoogte van de gemeente Zelzate komen heel wat mogelijk te (her)ontwikkelen infrastructuur samen: R4WO, pijpleidingen, 380 kV, spoorprojecten (Rail Gent Terneuzen, Trein Gent Terneuzen,...), kanaalaanpassingen, ... Deze ontwikkelingen hebben ook een grensoverschrijdende impact en zoeken veelal dezelfde beperkte fysieke en planologische ruimte op.

Zelzate en omgeving vormen hierdoor een belangrijke energie- en mobiliteitsknoop, een connector van verschillende modi, met een cruciaal belang voor de modal shift en de energietransitie binnen de Vlaamse en Nederlandse havens.

Het voorgenomen plan ligt op het grondgebied van de gemeente Zelzate, omwille van de te onderzoeken milieu-effecten en afhankelijk van de uiteindelijke alternatievenkeuze wordt ook het grondgebied van de gemeente Lochristi (deelgemeente Wachtebeke) en de stad Gent betrokken. Deze gemeenten waren eveneens betrokken bij de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate.

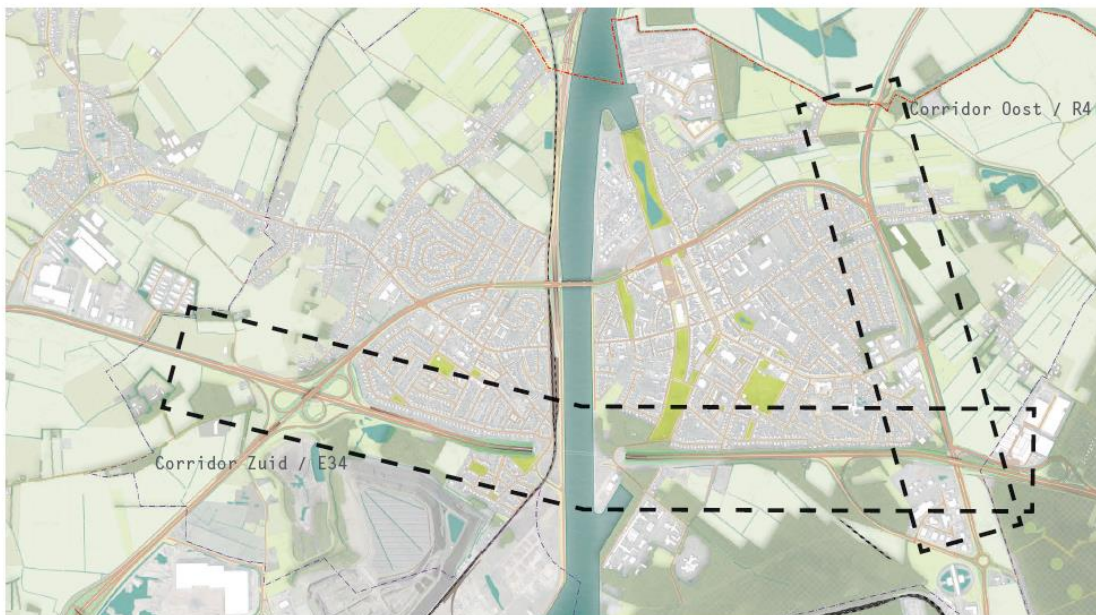
2. INHOUD

De doelstelling van het voorliggend plan is driedig:

- De (nieuwe) infrastructuurle ontwikkelingen rond Zelzate voldoende ruimte bieden met een garantie op multimodale bereikbaarheid van Zelzate.
- Ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de veelheid aan infrastructuur.
- De algemene leefomgevingskwaliteit in relatie tot de infrastructuur verbeteren.

Met het GRUP 'Zelzate Oost' wordt een geïntegreerd infrastructuurlandschap voor de omgeving van Zelzate mogelijk gemaakt, waar verkeerskundige functionaliteit samengaat met een goede ruimtelijke inpassing. Het doel is infrastructuur toe te voegen, te verbeteren en/of aan te passen aan toekomstige behoeften, op een wijze die de omgevingskwaliteit en bereikbaarheid van Zelzate en omgeving kan verhogen. Bijkomend ruimtebeslag en bijkomende verharding worden daarbij zo veel mogelijk beperkt rekening houdend met de technische en veiligheidsvoorwaarden.

Op basis van de inventarisatieronde tijdens de COZ, is gebleken dat het spanningsveld tussen te (her)ontwikkelen infrastructuur en de omgeving zich nadrukkelijk manifesteert binnen twee corridors.

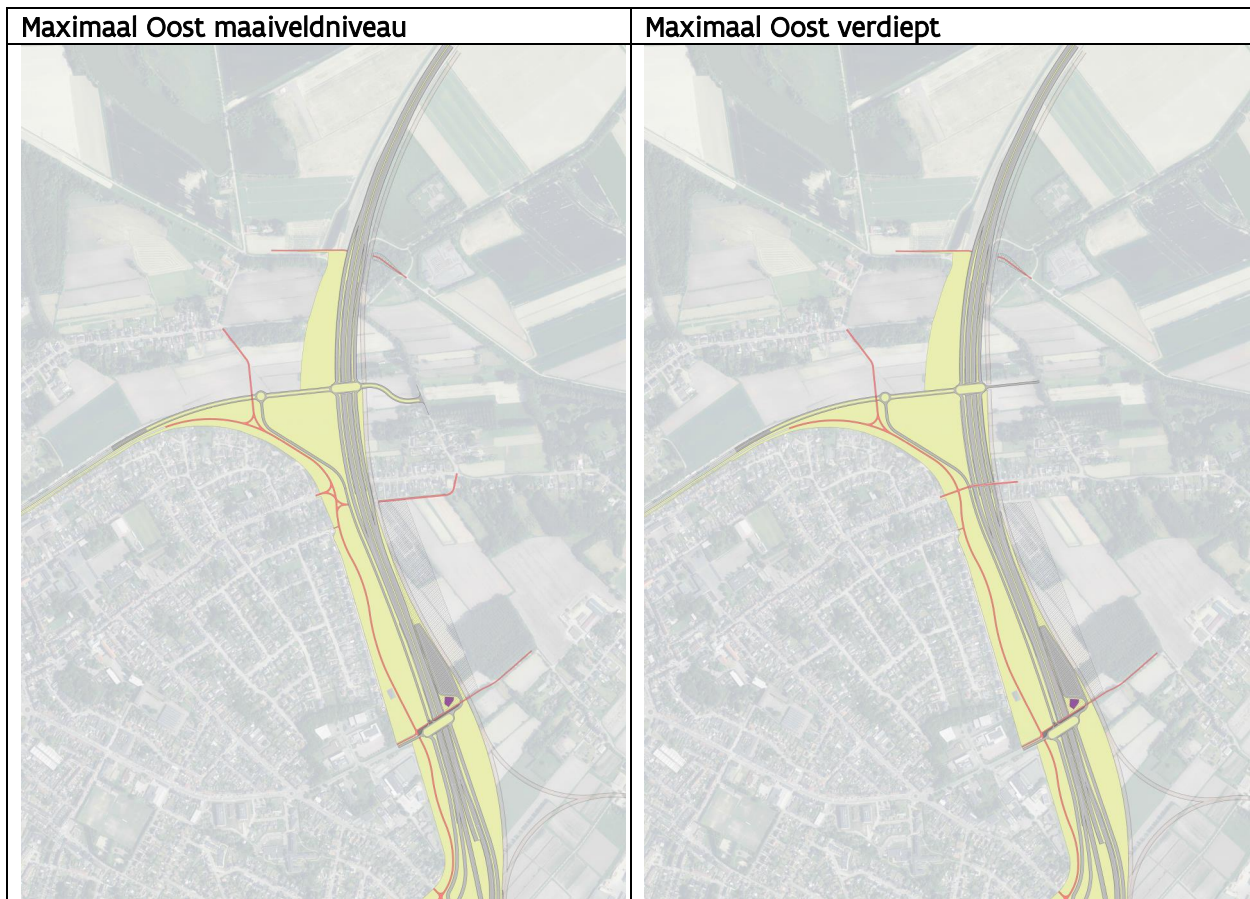


De twee corridors uit de COZ

Deze 2 corridors vormden de basis voor het verder onderzoek van voorliggend planproces. De elementen die verband houden met een omvorming van E34 en R4, bijkomende spoorinfrastructuur, een overstapzone voor hoogwaardig openbaar vervoer, de realisatie van koppelingsgebieden en het compressiestation van Fluxys zullen binnen dit GRUP worden opgenomen. Binnen deze corridors worden inrichtingsalternatieven onderzocht.

Voor Corridor Oost gaat het om volgende alternatieven:

Spoor en R4 verdiept	Spoor verhoogd en R4 verdiept

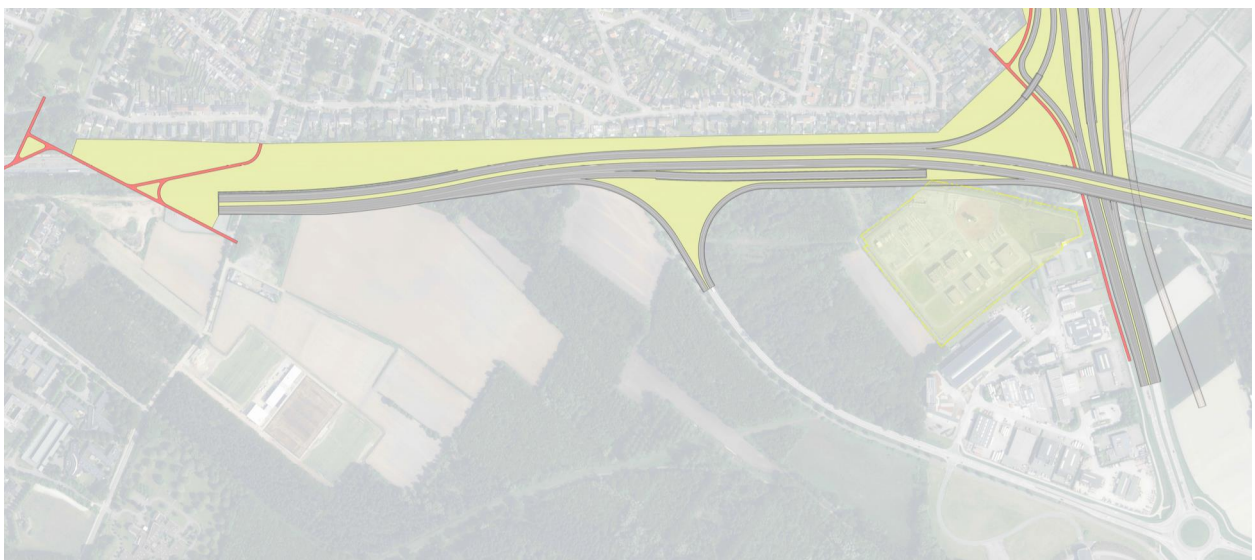


Voor Corridor Zuid werd uitgegaan van een nieuwe Zelzate-tunnel ten zuiden van de huidige tunnel en werden volgende alternatieven ontwikkeld:

1. Uitbuigen.

Binnen dit alternatief werden 2 subalternatieven ontwikkeld:

- In alternatief 1A werd uitgegaan van het behoud van de bestaande woningen. Dit betekent dat de nieuwe verbingsbocht zich moet inpassen tussen de woningen en het bestaande viaduct. Vermits de vrije ruimte tussen de bestaande woningen en het huidige tracé van E34 uiterst beperkt is, resulteert dit erin dat over de benodigde lengte voor de aansluiting van de nieuwe bocht en bijbehorende invoegstrook, de wegas van de hoofdweg van E34 enkele meters naar het zuiden moet worden opgeschoven. Hierdoor ontstaat er een impact op het bestaande compressiestation van Fluxys.



- in het alternatief 1B werd de impact op het compressiestation van Fluxys vermeden. Dit betekent dat het huidige viaduct en de nieuwe verbindingsbocht meer naar het noorden verschuiven en een impact hebben op de bestaande woningen langs Heidelaan en Wachtebekestraat vermits de nieuwe verbindingsbocht niet kan worden ingepast in de ruimte tussen de nieuwe E34 en de woningen.



De gemeente Zelzate heeft in het planteam aangegeven zich niet te kunnen vinden in het subalternatief 1B omwille van de impact op de woningen.

2. Gestrekt



Ook dit alternatief heeft een aanzienlijke impact op het Fluxysstation.

Omdat er bij een aantal alternatieven impact wordt verwacht op het huidige Fluxysstation zijn hiervoor 3 locatie-alternatieven naar voor geschoven in de startnota onder de vorm van zoekzones die in het kader van het verdere geïntegreerde onderzoek zullen worden verfijnd. . Zo nodig wordt in dat verband ook de mogelijkheid tot planologische compensatie onderzocht.

Alternatief 1: uitbreiding en verschuiving ter hoogte van de bestaande site	
Alternatief 2 ten noordoosten van de knoop E34-R4	
Alternatief 3 ten zuidoosten van de knoop E34-R4	

De startnota werd opgemaakt door het planteam waarin vertegenwoordigers aanwezig waren van het projectbureau Gentse Kanaalzone, AWV, MOW, North Sea Port, Fluxys, Infrabel/TUC Rail, Prorail, gemeente Zelzate, gemeente Terneuzen, provincie Zeeland en departement Omgeving. Het planteam wordt ondersteund door OMGEVING cv, SWECO en DenS in functie van specifieke expertise.

3.1. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3, 3° en artikel 31 §2, 1°, van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze vijf fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van vijf nota's.

Over de startnota wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO), de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, de deputatie van de betrokken provincie Oost-Vlaanderen, de colleges van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten Zelzate, Lochristi en Gent en de overige door de Vlaamse Regering aangewezen diensten.

Er wordt over de startnota tevens een publieke consultatie van de ruime bevolking georganiseerd. Hierbij zal, gezien de mogelijke impact op woningen, extra aandacht besteed worden aan de mogelijks getroffen woningen.

Op basis van de inspraakreacties en participatie zal door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zelzate - Oost';
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS