

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN**Project Ombouwen R4 west & oost
tot primaire wegen.****Knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg**

Versie 01 dd. 20.03.2024

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	2
2	PROJECTBESCHRIJVING GLOBALE PROJECT R4WO	2
2.1	HISTORIEK.....	2
2.2	SITUERING.....	4
2.3	ALGEMEEN.....	6
2.4	PROJECTPLAN	8
3	REALISATIETERMIJNEN.....	9
4	REALISATIEVOOWAARDEN VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN	9
	BIJLAGEN.....	10
	PROJECTPLANNEN.....	11
	OMGEVINGSVERGUNNINGSBESLUIT	12
	BODEMATTEST.....	13

1 INLEIDING

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 is het “Ombouwen van de R4 West en Oost tot primaire wegen” (afgekort ‘project R4WO’)¹ opgenomen als prioritair infrastructuurproject binnen het wegwerken van de missing links in het Vlaamse Wegennet. De Werkvennootschap werd opgericht en aangesteld door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Op die manier kunnen grote infrastructuurwerken versneld en geïntegreerd worden aangepakt.

Voor de realisatie van het project R4WO is het noodzakelijk om over te gaan tot onteigening van de onroerende goederen, gelegen binnen het projectgebied en die niet op minnelijke wijze kunnen verworven worden. De Werkvennootschap zal dan ook optreden als onteigenende instantie in de zin van art. 2 van het Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Onderhavig document betreft een projectnota, in de zin van art. 12 van het Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Deze projectnota moet het publiek in het algemeen en de eigenaars van de te onteigenen onroerende goederen in het bijzonder informeren over het te realiseren project R4WO dat de onteigeningsdoelstelling van algemeen belang uitmaakt. Deze projectnota wordt als bijlage gevoegd bij het voorlopig onteigeningsbesluit vermeld in art. 10 van het Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Al deze documenten worden aan een openbaar onderzoek onderworpen.

2 PROJECTBESCHRIJVING GLOBALE PROJECT R4WO

2.1 HISTORIEK

In 1997 werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een wegenstructuur voor Vlaanderen vastgelegd. Daarin kregen de R4 West en R4 Oost elk een duidelijke rol en werd bovendien het wensbeeld voor een verbinding tussen de R4 West en de R4 Oost nabij het stedelijk weefsel – toentertijd de Rodenhuizeverbinding – gedefinieerd.

In navolging van het structuurplan zijn in de periode 1999 – 2015 verschillende studies uitgevoerd die elk een uitspraak deden over de toekomstige invulling en vormgeving van R4 West en R4 Oost en de onmiddellijke omgeving. Het Raamplan van 1999 heeft de krijtlijnen op conceptniveau uitgezet. Deze krijtlijnen hebben in 2001 geleid tot een technische intekening van R4 West en Oost. Op basis van de nodige innames werd een rooilijn voorgesteld. Deze rooilijnenstudie heeft vervolgens geleid tot de vastlegging van de GRUP-contouren in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Zeehavengebied Gent – Inrichting R4 Oost en R4 West.

De R4 West (van N9 tot N49) en R4 Oost (tussen R4 – Eisenhowerlaan en grens met Nederland) voldoen momenteel niet aan de inrichting van een primaire weg. Verschillende kruispunten zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld, aan verschillende knopen is er congestie en regelmatig gebeuren er ongevallen op deze delen van de R4. De doortocht Zelzate kent veel te veel doorgaand verkeer dat op de R4 West en Oost en op de N49 thuishoort.

In het zuidelijk havendeel ondervinden de woonkernen Muide-Meulestede sterke hinder van het doorgaand verkeer op de Zeeschipstraat-New Orleansstraat – Port Arthurlaan.

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 is het “Ombouwen van de R4 West en Oost tot primaire wegen” opgenomen als prioritair PPS-infrastructuurproject binnen het wegwerken van de missing links in het Vlaamse Wegennet.

Dit zijn de hoofddoelstellingen die aan de basis liggen van het project en de bestaansreden ervan vormen:

- Ombouwen R4 West tot primaire weg type I, R4 Oost tot primaire weg type I (tussen E34 en Nederland) & primaire weg type II (tussen E34 en R4-Eisenhowerlaan) volgens RSV;

¹ De R4 West bevat de zone tussen de N49 en de N9, de R4 Oost bevat de zone van de N423 en de zone tussen Kanaalstraat en de knoop Eurosilo's.

- Verbeteren van de verkeersveiligheid van R4 West & Oost en aansluitingen met de kruisende wegen;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kanaaldorpen;
- Vervolledigen van de hoofdroute BFF op R4 West & realisatie van een hoofdroute BFF op R4 Oost (tussen knooppunt 4 en Langerbruggestraat);
- Aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

In tweede instantie worden ook onderstaande nevensdoelstellingen gedefinieerd:

- Logisch en leesbaar wegbeeld vormen (is in feite hoofddoelstelling 1);
- Ondersteunen van de hiërarchie in het wegennetwerk door infrastructurele maatregelen;
- Ontsluiten van uitzonderlijk vervoer van en naar de haven;
- Kwalitatieve ruimtelijke inpassing in het omliggend landschap;
- Milderende van negatieve effecten van de R4 op onmiddellijke omgeving.

Na de rooilijnstudie zijn de realisaties van enkele knopen opgestart. Een aantal daarvan zijn intussen reeds gerealiseerd.

Reeds gerealiseerde knopen:

- W1 – E34 x R4 West;
- W2 – Rieme Noord;
- Quik Win W4a – Fietsbrug Hoogstraat
- Quik Win W4b – Fietsbrug Ovaal Wippelgem
- W5 – Ovaal van Wippelgem (m.u.v. verbindingsweg naar Noordlaan);
- O4 – rotonde Cosmos;
- O7 – Skaldenpark.
- O8 – Langerbruggestraat.
- Quick Win O9 – Turboverkeersplein Oostakker

Daarnaast is er ook reeds werk gemaakt van andere maatregelen zoals het dichtzetten van de middenberm voor zwakke weggebruikers maar ook voor gemotoriseerd verkeer op verschillende locaties, het inrichten van wegenis langs R4 West en Oost in kader van de ontwikkelingen van deze terreinen en de toekomstige aansluitingen op de te realiseren knopen, het verplaatsen van leidingen anticiperend op toekomstige werken...

DBFM-project versus Quick Wins

Er worden vier knopen versneld uitgevoerd via een klassieke aanbesteding vanaf 2021 omwille van voordelen voor verkeersafwikkeling en minder hinder. De overige knopen worden als een DBFM-project (Design, Build, Finance, Maintain) gerealiseerd. De knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg vormt onderdeel van het DBFM-project.

Startnota's en projectnota's

In het kader van het project R4WO werd voor elke knoop een startnota opgesteld. De startnota voor knoop W9 werd op iGBC gebracht op 12-07-2017 waarbij een consensus werd bereikt rond de gekozen oplossingsrichting. De startnota van de knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg is gunstig geadviseerd op de RMC van 16-10-2017.

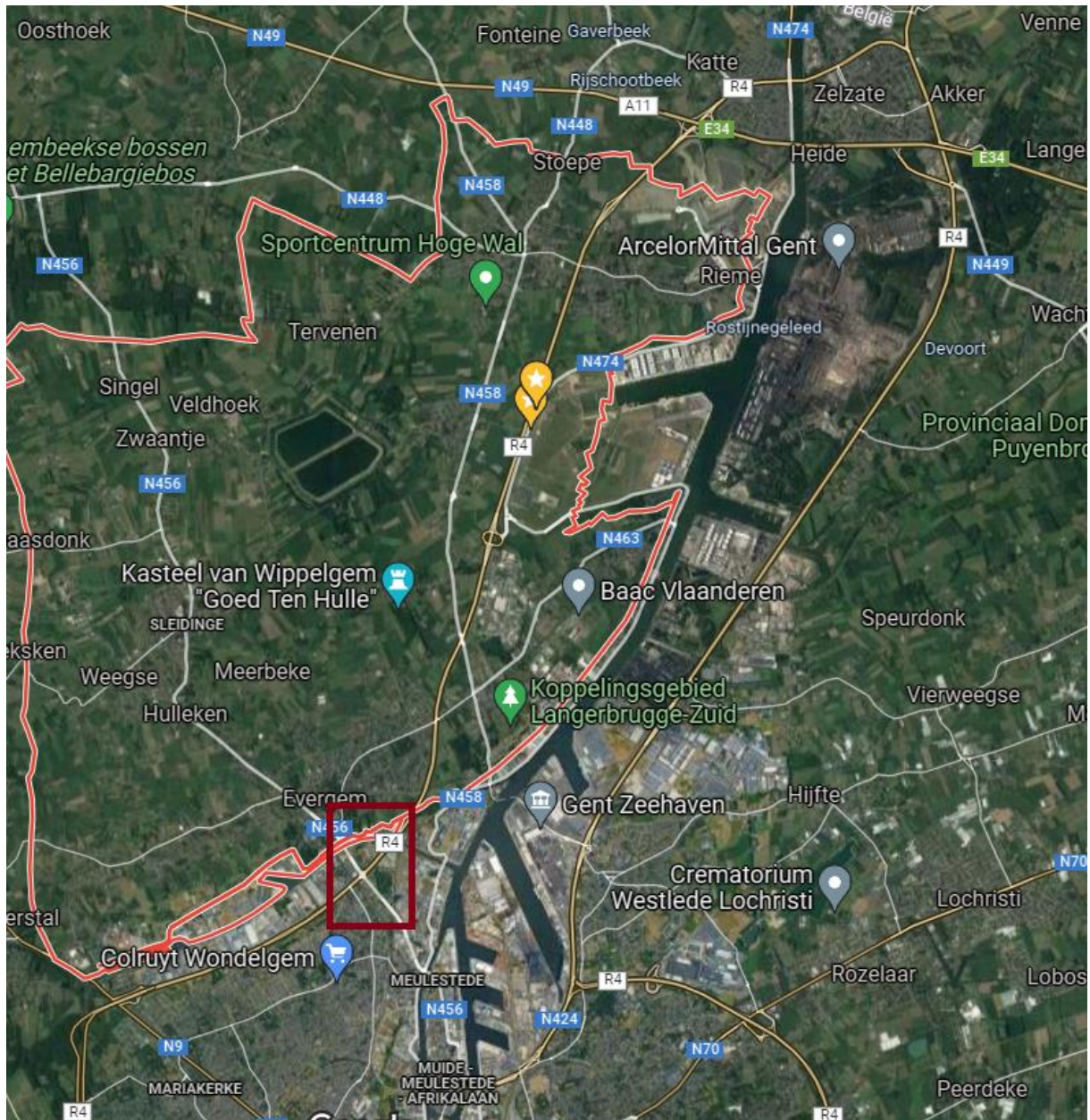
De projectnota voor de zone W8-N9 werd op iGBC gebracht op 18-06-2019. Er was een eindbeslissing bij consensus. Er werd een gunstig advies gegeven in de RMC-vergadering van 16-10-2017 door de kwaliteitsadviseur.

Omgevingsvergunning

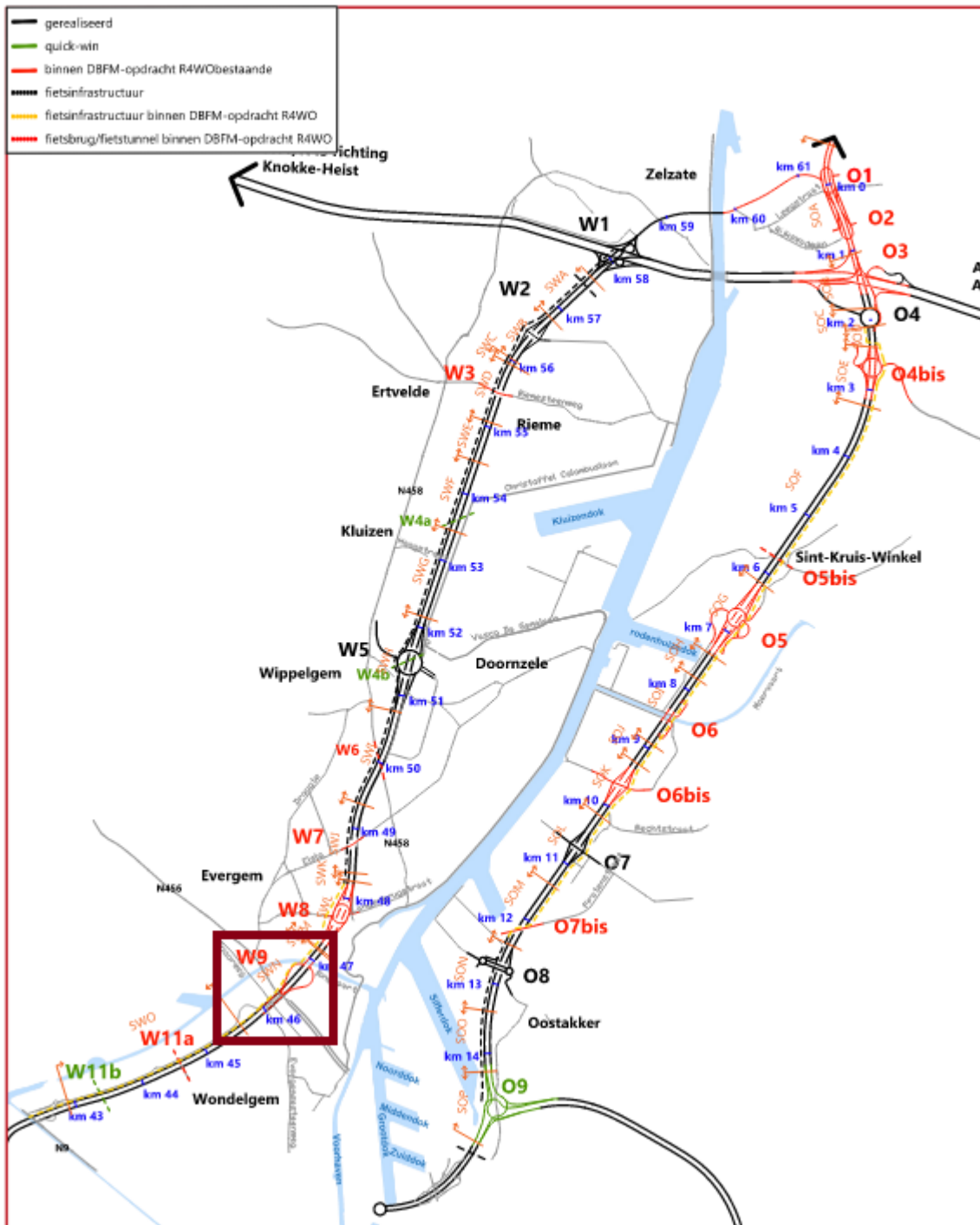
Op 2 juni 2023 werd door een ministerieel besluit de omgevingsvergunning (OMV_2022005842) verleend aan van de nv De Werkvennootschap en de vuzrl TM BRAVO4 EPC voor de omvorming van de R4 West tot primaire weg type I tussen de Ringvaart en de N9 (R4WO - OVA3), gelegen te 9030 Gent (Mariakerke) en 9032 Gent (Wondelgem). De aanplakking van het besluit werd ook uitgehangen.

2.2 SITUERING

Knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg is gelegen op grondgebied van stad Gent. Knoop W9 omvat de kruispunten van de Industrieweg (R4 West) met de Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg en Schouwingstraat-Evergemsesteenweg-Industrieweg parallelweg alsook de kruising van de R4 met de spoorlijnen L216 (goederenspoor naar industrieterrein langs de Ringvaart) en L58 (personenvervoer naar Eeklo).



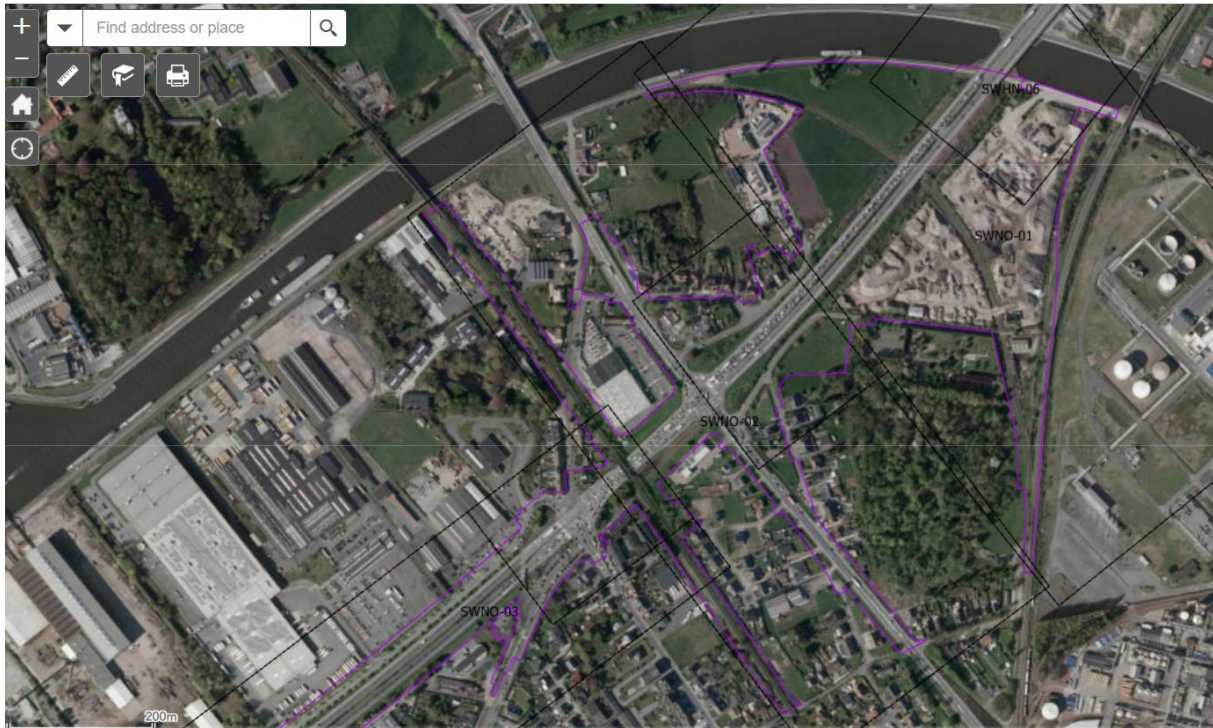
Figuur 1 Situering knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg (bron: www.googlemaps.be)



Figuur 2: Overzicht knopen en segmenten op R4 West en Oost – situering knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg

2.3 ALGEMEEN

De projectcontour situeert zich rond de wegas van de Industrierweg (R4 West).



Figuur 3 Uittreksel Projectcontour (paarse lijn) t.h.v. knoop W9-Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg

De bestaande lichtengeregelde kruispunten t.h.v. de Zeeschipstraat en de Evergemsesteenweg worden volledig aangepast. Het doorgaand verkeer op de R4 wordt er gescheiden van het kruisende bovenlokaal en lokaal verkeer d.m.v. een tunnel.

Om de tunnel onder de N456 en de het lokaal verkeer te kunnen realiseren dient ter hoogte van het bestaande tracé van de R4 een tunnelsleuf gerealiseerd te worden. De aanzet van de U-bak vertrekt ter hoogte van de Kiekenbosstraat en loopt tot aan de Waalbrugstraat-Houtjen. Vanaf dat punt gaat de open U-bak over in een tunnel welke doorloopt tot aan de Industrierweg-Liefkensstraat.

Verkeer op de R4 rijdt in een tunnel onder beide kruispunten (Zeeschipstraat en Evergemsesteenweg) door. Voor de uitwisseling tussen de R4 en de lokale wegenis wordt gebruik gemaakt van het lamconcept. In het lamconcept zal het verkeer vanuit Gent eerst de tunnel doorrijden en pas voorbij de Zeeschipstraat de R4 afrijden. Via een lus onder de R4 door, wordt dit verkeer naar het kruispunt van de Zeeschipstraat geleid. Verkeer vanuit Zelzate verlaat de R4 voor de tunnel en voegt zich bij het verkeer vanuit Gent. Op het kruispunt met de Zeeschipstraat kan alle richtingen worden uitgereden.

Een groot lichtengeregeld kruispunt op het tunneldak wordt voorzien voor de uitwisseling tussen de Evergemsesteenweg, de Zeeschipstraat, Christoffelweg en R4. De kop van de parallelweg wordt aan de aansluiting met de Evergemsesteenweg als een lichtengeregeld kruispunt voorzien, met prioriteit aan de doorstroming van de tram. Bij de herinrichting van het kruispunt wordt er ook aandacht gegeven naar het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt voor fietsers en voetgangers.

Op de knoop worden twee fietssnelwegen ontwikkeld. Fietssnelweg F40 is noord-zuid georiënteerd en wordt aan de westelijke zijde van de R4 aangelegd. De fietssnelweg wordt er verhoogd op een grondwal aangelegd zodat de fietssnelweg kan aansluiten op de Ringvaartbrug. Ook ter hoogte van de aansluiting met Kiekenbosstraat blijft de fietssnelweg verhoogd lopen zodat deze gelijktijdig dienst doet als geluidsberm voor de achterliggende woningen. Fietssnelweg F42 is oost-west georiënteerd

en wordt aan de noordelijke zijde van de spoorweg L58 (Gent-Eeklo) aangelegd. De uitwisseling tussen beide fietssnelwegen gebeurt in de zone tussen de N456 Evergemsesteenweg en de spoorweg, net ten oosten van de Brico op het niveau van de spoorweg. De uitwisseling met het lokaal fietsnetwerk gebeurt op verschillende locaties. Het aansluiten van de F40 met de N456 Evergemsesteenweg richting Evergem vindt plaats via de Waalbrugstraat. De uitwisseling van de F40 met de Zeeschipstraat gebeurt via de F42 en de Spesbroekstraat. De uitwisseling van de F40 met de Evergemsesteenweg richting Wondelgem gebeurt t.h.v. de kruising met Liefkensstraat-Industrieweg.

De fietssnelweg F40 wordt op het tunneldak, tussen de verschillende fietsbruggen in, ingeplant op een dijklichaam. Dit dijklichaam wordt aangewend als afscherming van een nieuw buurtpark, dewelke zich aan de noordzijde van de weginfrastructuur bevindt. Dit buurtpark wordt benoemd als de "Secret Gardens". De taluds van alle fietsverbindingen in deze zone (F40, F42) vormen groene wanden, dewelke één vloeiend geheel vormen, waarvan de lijnen worden doorgetrokken in de aansluitende fietsbruggen.

Doorheen de Secret Gardens ontplooit een netwerk van wandel- en fietspaden dewelke voor de gebruikers de verbinding vormen tussen de twee grote kruispunten in dit projectgebied (Industrieweg x Evergemsesteenweg en Evergemsesteenweg x Zeeschipstraat). Er wordt aldus voor fiets- en voetgangersverkeer een veilige en aangename route gecreëerd tussen aantrekkingspolen langs beide kruispunten (bijvoorbeeld tramhalte – kerkhof Viaductstraat). Er wordt een aangename verblijfsruimte gecreëerd, die in de verre toekomst dienst kan doen als een passageruimte tussen bijvoorbeeld een parkeergebouw en haltes van tram en trein (transferium).

T.g.v. de tunnel wordt ook de tramlijn geherpositioneerd. Het alignement van de tramlijn is licht gewijzigd in functie van een betere inpassing in relatie met de kunstwerken en wegenconfiguratie en om de fasering van de ombouw van de tramlijn te faciliteren. De inplanting van de definitieve tramperrons heeft zijn voordeel in de tijdelijke fases in de ombouw van de tramlijn, waarbij de hinder voor tramreizigers en tramverkeer gereduceerd wordt.

Het deel van de Kiekenbosstraat dat parallel aan de R4 loopt zal worden opgeschoven om de uitwisselingsknoop te kunnen realiseren. Hierdoor zal ook de bestaande bocht in de Kiekenbosstraat aangepast worden. Omdat het tracé van de Kiekenbosstraat wordt aangepast, wordt ook de onderliggende riolering in de Kiekenbosstraat aangepast aan de nieuwe wegverharding.

De bestaande aansluiting van de Viaductstraat met de Zeeschipstraat wordt omwille van veiligheidsredenen en het verhogen van de doorstroming vanuit de Zeeschipstraat naar de R4 opgeheven. De Viaductstraat zal in de toekomst via Houtjen ontsloten worden naar de Zeeschipstraat (welke vandaag een doodlopende straat vormt).

Het kruispunt van Stenenkruis op de Zeeschipstraat wordt opgeheven. Ook alle erftoegangen op de Zeeschipstraat, tussen de R4 en Spesbroekstraat, worden afgeschaft. De woningen en Stenenkruis worden via een nieuwe erfontsluitingsweg en Houtjen aangesloten op de Spesbroekstraat, vanwaar ze kunnen aansluiten op de Zeeschipstraat. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid langs de Zeeschipstraat verhoogd (afschaffen van gevaarlijke situaties bij individuele erftoegangen).

De bestaande spoorlijn L216 doorkruist de te ontwerpen knoop en zal verplaatst worden. De bestaande spoorbrug L58 over de R4 wordt vervangen door een nieuwe spoorwegbrug met grotere overspanning.

Rond de knoop W9 zullen zowel ten noordwesten als ten zuidoosten, als in de knoop, langsrachten aangelegd worden om het hemelwater afkomstig van de verhardingen op te vangen. Deze langsrachten vormen zo een grens tussen de infrastructuurbundel en de aanpalende functies (bedrijvigheid in het noordwesten en parkgebied in het zuidoosten). Ook langs de spoorlijn L216 zullen nieuwe langsrachten aangelegd worden om het hemelwater afkomstig van het spoor af te voeren.

Waar mogelijk zal het hemelwater afgevoerd worden naar de bermen en langsrachten waar het op een natuurlijke wijze kan infiltreren. Ter hoogte van de onderdoorgangen of daar waar de weg een te grote helling heeft (vb. richting tunnel of maaiveld) waardoor het hemelwater niet kan afgevoerd worden naar de bermen, wordt het opgevangen in een hemelwaterriolering. De hemelwaterrioleringen

worden – al dan niet via een pompput - aangesloten op de langsgrachten, het centraal gelegen infiltratie- en bufferbekken.

Ook in de omliggende straten waar het tracé van de straten wordt aangepast of waar de bovenbouw wordt gewijzigd, wordt waar dit noodzakelijk is de hemelwaterafvoer aangepast aan de nieuwe situatie van de wegenis.

Tussen de R4 en de zuidoostelijk gelegen op- en afritten wordt er een infiltratiebekken aangelegd. In dit infiltratiebekken wordt het hemelwater afkomstig van de langsgrachten aangekoppeld. Hier kan het water infiltreren in de bodem. Het overtollige water wordt vertraagd afgevoerd naar de Ringvaart. Centraal in het infiltratiebekken wordt er een afvoergracht aangelegd. Het infiltratiebekken krijgt verder een groene invulling en wordt grotendeels bebost.

Een indicatieve en niet-limitatieve lijst van uit te voeren werkzaamheden zijn:

- Opbraak van bestaande wegenis
- Opbraak van diverse portieken voor signalisatie
- Opbraak van constructies
- Opbraak van bestaande rioleringen
- Rooien van groen: heesters / hoogstammige bomen
- Omvangrijke grondverzetwerken
- Plaatsen van nieuwe rioleringen in diverse diameters, kopmuren en grachten
- Bouwen van DWA-pompstations
- Bouw tramlijn en bijhorende infrastructuur
- Uitvoeren van tijdelijke beschoeiingen
- Bouwen van een spoorkoker – en brug
- Bouwen van fietsbruggen
- Bouwen van wegkokers,
- Bouwen van wegtunnel d.m.v. diepwanden
- Plaatsen van asfaltverhardingen en de aanhorigheden
- Plaatsen van signalisatie
- Plaatsen van geluidsschermen en -wallen
- Voorzieningen in kader van de verlichting
- Plaatsen van omheiningen en voertuigkerende inrichtingen
- Bezaaiingen en beplantingen
- Tijdelijke wegenis en fasering
- Documentering van de uitvoering;
- Opmaak van een as-built dossier;
- Opmaak van een post-interventiedossier;
- ...

De verwerving van het te verwerven goed langsheen de Liefkensstraat is vereist voor de realisatie van de tramlijn en daarbij horende infrastructuur. In hoofdzaak worden de volgende stedenbouwkundige handelingen voorzien op het te onteigenen goed:

- Grond- en opbraakwerken
- Wijzigen wegenis
- Bouw tramlijn en bijhorende infrastructuur
- Inrichtingen van werfzones

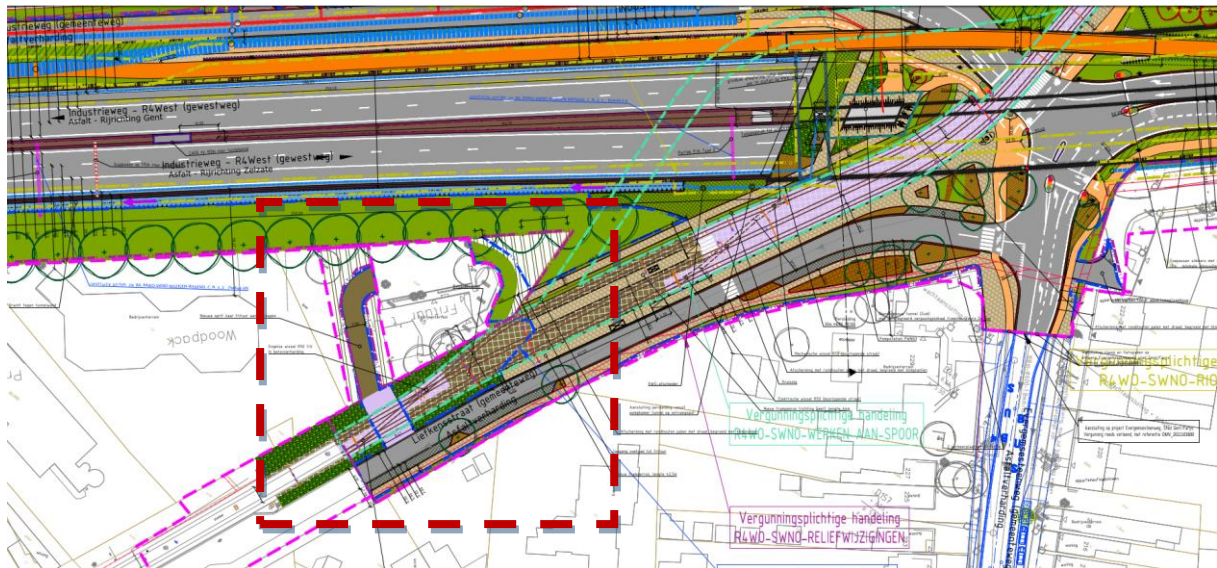
2.4 PROJECTPLAN

Het projectplan wordt als bijlage van onderhavige projectnota toegevoegd.

Onderstaand wordt een uittreksel van het projectplan genomen ter hoogte van onderstaand perceel waar een gedeeltelijke inname geldt:

- 30^e afd., gekend onder NIS-nummer 44074, sectie C, nr. 536M

In rode omkadering wordt indicatief de zone aangeduid ter hoogte van het perceel en de inname. De perceelsgrenzen zijn kadasterlijnen en zijn slechts ter indicatieve titel. Het onteigeningsplan geeft de feitelijke perceelsgrenzen weer. De handelingen die op deze percelen wordt uitgevoerd zijn terug te vinden onder 2.3.



Figuur 4: Perceel 536M

3 REALISATIETERMIJNEN

Onder 2.1 wordt een overzicht gegeven van het procesverloop van het project R4WO.

De omgevingsvergunning (OMV/2022005842) voor de geplande heraanleg werd op 2 juni 2023 afgeleverd aan nv De Werkvennootschap en de vzrl TM BRAVO4 EPC.

De aanvraag zal via een DBFM-contract gerealiseerd worden. Op het moment van deze projectnota is de Voorkeursbieder aangesteld, deze zal na het bekomen van zijn omgevingsvergunningen aangesteld worden als Opdrachtnemer van het project. De Opdrachtnemer staat zelf in voor het uitwerken van de fasering, de werkwijze en het gebruik van de werfzones die hem ter beschikking gesteld worden, mits voorwaarden opgelegd door de Opdrachtgever.

De Opdrachtnemer start volgens de huidige planning met de werken voor het DBFM-gedeelte medio 2024. De werken moeten gefaseerd uitgevoerd worden waarbij aan verschillende knopen tegelijkertijd zal gewerkt worden. Er wordt gestart met de bouw van de nieuwe Ringvaartbrug medi 2024 en enkele voorbereidende werken (o.m. rooien bomen, aanpassing afwatering grachten...). De werken in de zone ten zuiden van het kruispunt Evergemsesteenweg-Industrieweg starten volgens huidige inzichten augustus 2025.

Behoudens onvoorziene omstandigheden zullen de werken zeven jaar duren voor de volledige ombouw van de R4 West en Oost.

Voorafgaandelijk aan deze werken, worden de nutsleidingen omgelegd. Conform de uitgevaardigde verplaatsingsbevelen, zijn deze te verleggen tegen midden 2025. Dit betekent concreet dat de verplaatsingswerken intussen volop uitgevoerd worden.

4 REALISATIEVOOWAARDEN VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Volgens artikel 24,§4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 worden alle weg-, spoorweg-, haven-, en waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen uitgesloten van het recht tot zelfrealisatie.

De wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstellingen van algemeen nut gerealiseerd en in voorkomend geval in stand moet gehouden worden, vormt door de uitsluiting van de zelfrealisatie geen onderdeel van de projectnota.

Het beheer van de infrastructuur Binnen-Configuratie (R4, fietssnelweg en wegenis boven tunneldak inclusief de daarbijhorende constructies) zal voor 30 jaar gebeuren door de Opdrachtnemer. Na een periode van 30 jaar wordt deze overgedragen naar de huidige wegbeheerder, zijnde het Agentschap Wegen en Verkeer. De delen Buiten-Configuratie (lokale wegenis) worden overgedragen naar de wegbeheerder, zijnde de lokale overheden en voor de knoop W9 Stad Gent. Het beheer van de treininfrastructuur wordt overgedragen naar de spoorwegbeheerder, zijnde Infrabel. Het beheer van de traminfrastructuur wordt overgedragen naar de trambeheerder, zijnde De Lijn.

BIJLAGEN

- Projectplan
- Omgevingsvergunningsbesluit
- Bodemattest

PROJECTPLAN

(zie afzonderlijk document)

OMGEVINGSVERGUNNINGSBESLUIT

Dossiernummer: OMV/2022005842

Projectinhoudversie (PIV): V8

Inrichtingsnummer: 20220819-0035/ 20220819-0038/ 20220819-0042

20220819-0044/ 20220825-0056

Ondernemingsnummer exploitant: 0884.329.501 (De Werkvennootschap)

0787.494.597 (TM BRAVO4 EPC)

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv De Werkvennootschap en de vzw TM BRAVO4 EPC voor de omvorming van de R4 West tot primaire weg type I tussen de Ringvaart en de N9 (R4WO - OVA3), gelegen te 9030 Gent (Mariakerke) en 9032 Gent (Wondelgem).

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

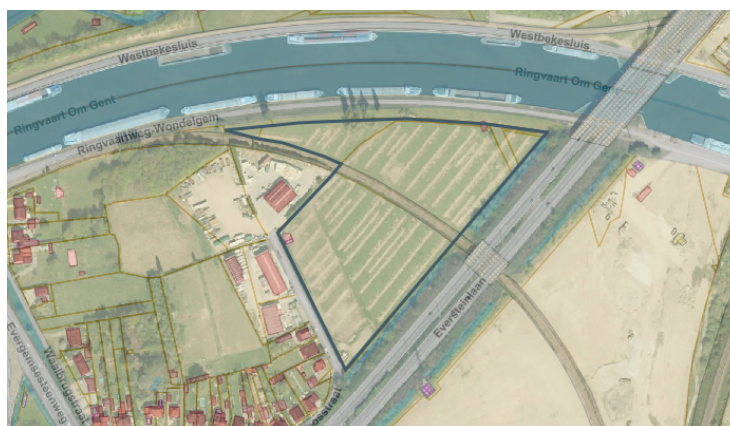
De aanvraag gaat over de herinrichting van de gewestweg R4 tot volwaardige primaire weg type I tussen de Ringvaart om Gent en de N9 - Brugsevaart. De aanvraag betreft het meest zuidelijke onderdeel aan de westzijde van het grotere project R4WO voor de herinrichting van de R4 West en Oost (aan weerszijden van het kanaal Gent-Terneuzen).

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: 9030 Gent (Mariakerke) en 9032 Gent (Wondelgem), Buntstraat, Evergemsesteenweg, Heinakker, Houtjen, Industrierweg, Kalkoenlaan, Kiekenbosstraat, Liefkensstraat, Ringvaartweg-Wondelgem, Schouwingstraat, Stenenkruis, Viaductstraat, Waalbrugstraat en Zeeschipstraat, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit:
 - SOF Kiekenbos – inrichtingsnummer 20220819-0035: 9032 Gent (Wondelgem), Kiekenbosstraat en Ringvaart-Wondelgem, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- SOF Viaduct – inrichtingsnummer 20220819-0038: 9032 Gent (Wondelgem), Viaductstraat, Ringvaartweg-Wondelgem en Industrieweg, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



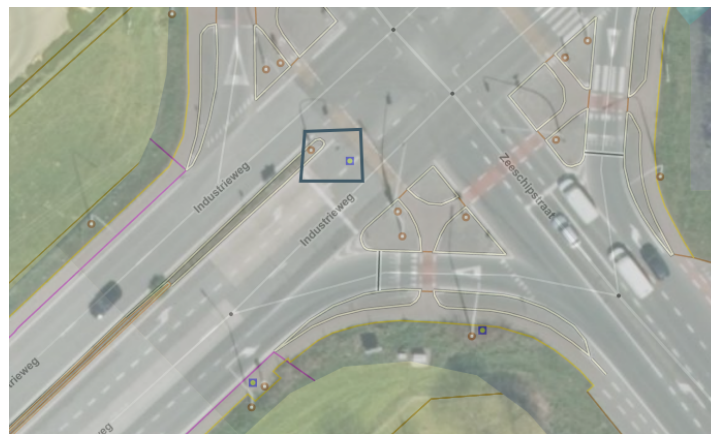
- Werfzone W9 – inrichtingsnummer 20220819-0042: 9032 Gent (Wondelgem), Eversteinlaan, Industrieweg en Heinakker, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- Werfzone W11 – inrichtingsnummer 20220819-0044: 9032 Wondelgem, Industrieweg en Speistraat, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- Transformator dienstgebouw W9 – inrichtingsnummer 20220819-0056: 9032 Gent (Wondelgem), Industrieweg, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de vegetatiewijziging: 9030 Mariakerke en 9032 Wondelgem, Ringvaartweg Wondelgem, Waalbrugstraat, Viaductstraat, Industrieweg, Gaverstraat en Buntstraat, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Oorspronkelijke aanvraag (PIV3)

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R4WO-SWNO-TE-ROOIEN-BOMEN	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van 112 bomen individueel of in een rij
R4WO-SWNO-ONTBOSSING	Ontbossen	Rooien van kleine zones bos ter hoogte van de Viaductstraat en de op- en afrit van de N9
R4WO-SWNO-RIOLERING	Verbouwen/wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none">- Aanleg van hemelwaterriolering (RWA)- Bouw van kopmuren en in- en uitstroomconstructies in open grachten en bufferbekkens
R4WO-SWNO-RELIEFWIJZIGINGEN	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Aanlegfase: <ul style="list-style-type: none">- Tijdelijke reliëfwijzigingen voor de tijdelijke wegen Eindsituatie: <ul style="list-style-type: none">- Lokaal dempen of herprofiëren van bestaande grachten- Uitvoeren van de noodzakelijke reliëfwijzigingen voor de herinrichting van de R4 en zijn op- en afritten inclusief ophogingen in functie van verschillende kruisingen (fiets, R4, spoor, tram, lokale wegen)- Aanleg van geluidsbermen en keermuren, aanleg van infiltratie- en bufferbekkens, aanleg van langsgrachten en dienstwegen, aanpassen van bestaande taluds en grondophogingen- Tracéwijzigingen van waterlopen (de Lieve)
R4WO-SWNO-WIJZIGEN-WEGENIS	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none">- Opbraak van verhardingen en slopen van de bestaande wegverharding (zowel R4, lokale wegen, parallelweg, inclusief greppels, boordstenen, geleideconstructies, kunstwerken (spoorwagent L216), in functie van de herinrichting van de knoop- Aanpassen van de verharding op de R4 met als belangrijkste aanpassingen: realiseren van het op- en afrittencomplex tussen Ringvaartbrug en de as Zeeschipstraat-Christoffelweg, en

		<p>de realisatie van een tunnel voor de R4 onder de lokale wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanpassen en aanleggen van verharding voor de fietssnelweg F40 en andere fietspaden om aansluiting met de fietssnelweg F42 en met het lokale wegennet te realiseren - Aanpassen verharding op aansluitende lokale wegen in functie van de realisatie van de verkeersknoop - Aanleg van fietspaden, voetpaden, tramhaltes en bushaltes - Aanpassingen aan wegenis voor uitzonderlijk vervoer - Bouw van kunstwerken in functie van de realisatie van nieuwe wegenis - Vernieuwen/plaatsen van aanhorigheden langs de weg waaronder het plaatsen van geleideconstructies langs de weg, van verlichting en van bebording langs de weg, new jerseys, geluidsschermen, afsluitingen, leuning - Plaatsen van geluidsschermen: De geluidsschermen liggen grotendeels binnen de wegzate, en worden zo mee aangevraagd als aanhorigheden van de weg. Er is 1 geluidswand die verder af gelegen is, deze wordt als aparte handeling aangevraagd. (geluidswand tussen opritten R4 en Viaductstraat) - Vernieuwing van bestaande wegenis: aanbrengen van de structurele overlaging op gebeukt platenbeton. Stabiliseren van bestaande funderingen voor de vernieuwing van wegen
R4WO-SWNO-WERKEN-AAN-DE-LIEVE	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassen van de loop van de Lieve ter hoogte van de op- en afrit N9 (aan de fietstunnel en aan de herbouwde oprit aan de zuidzijde van de R4) - Plaatsen van een nieuwe inbuizing onder de R4 ter hoogte van de knoop W11C

		<ul style="list-style-type: none"> - Inkooking van de Lieve ter hoogte van de nieuwe fietsbrug W11A - Openwerking van de Lieve ter hoogte van de Gaverstraat
R4WO-SWNOWERKEN-AAN-SPOOR (*)	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<p>Treinspoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorbereiding: opbraak van de spoorlijn L58 en spoorbrug L58 over de R4 en opbraak van de goederenspoorlijn L216 en spoorkoker L216 onder de R4 - Uiteindelijke toestand: vernieuwing en ophoging van de spoorlijn L58 en bouw nieuwe spoorbrug over de Evergemsesteenweg/tunnel R4 - Verplaatsing goederenspoorlijn L216 <p>Tramspoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorbereiding: opbraak trambedding en halte en spoorkoker van tramlijn L216 onder de R4 - Tijdelijke toestand: tijdelijke asverschuiving van de tramlijn met een bijhorende tijdelijke tramterminus - Uiteindelijke toestand: verlegging van de tramlijn en aanleg nieuwe tramhalte en eindterminus
R4WO-SWNO-SLOPEN	Verwijderen van vrijstaande gebouwen	Slopen van twee gebouwen in de Schouwingstraat
R4WO-SWNO-GELUIDSWAND	Nieuwbouw of aanleggen	Plaatsen van een geluidswand die niet binnen de wegzate wordt geplaatst. De geluidswand wordt gebouwd bovenop een grondwal, opgebouwd in natuurlijke taluds 6/4. De grondwal wordt bebouwd met een groene geluidswand, zodat een totale minimale hoogte van 4 m boven de opritten van de R4 bereikt wordt (binnen de deelplannen 1 en 2). De geluidswand dient ter afscherming van de woningen in de Viaductstraat en Houtjen
R4WO-SWNO-AFWERKING-GEVELS	Gevel-, dak-, instandhoudingswerken- en renovatiewerken binnen een gebouw, zonder volume- of oppervlaktewijziging	Afwerken van gevels na afbraak van aanpalende woningen en gebouwen binnen de deelplannen 2 en 3

R4WO-SWNO-DIENSTGEBOUW-TUNNEL-NOORD-ZUID	Bouwen of herbouwen	Bouwen van twee dienstgebouwen met technische voorzieningen boven de tunnel R4 ter hoogte van de Evergemsesteenweg en Zeeschipstraat: <ul style="list-style-type: none"> - Gebouw zuid: ter hoogte van kruispunt Industrierweg x Evergemsesteenweg x tramlijn - Gebouw noord: ter hoogte van kruispunt Zeeschipstraat/ Evergemsesteenweg/open afritten R4
R4WO-SWNO-TIJDELIJKE-WERKZONE	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten van gronden als tijdelijke werkzone. Binnen de werkzone wordt ruimte ingericht voor: <ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijke zone voor stalling, parking, toegang, containers en werfketen - Bentoniet- en betoncentrales, ontzanders, breekcentrales en hun aanhorigheden - Opslag- en bezinkingsbekkens - gebonden aan werfwerkzaamheden - Bouwzones voor civiele constructies
R4WO-SWNO-TIJDELIJKE-WEGENIS	Nieuwbouw of aanleggen	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleg van tijdelijke wegen voor omleidingen en werfverkeer - Bouw van een tijdelijke spoorbrug - Tijdelijke fietsbrug aan de Christoffelweg/Heinakker - Aanleg verharding in steenslag voor tijdelijke tramterminus

(*) Opmerking:

Er werd door de afdeling GOP van het Departement Omgeving vastgesteld dat de handeling R4WO-SWNO-TIJDELIJKE-WEGENIS onder 'inhoud van de aanvraag' op het Omgevingsloket twee keer werd aangevraagd, met dezelfde omschrijving maar met een andere contour. De intekening gaf aan dat deze handeling de werken aan het spoor betrof, zoals ook beschreven in de verantwoordingsnota en weergegeven op de plannen. Dit werd in de gewijzigde aanvraag gecorrigeerd (zie verder) maar wordt in bovenstaande tabel alvast correct weergegeven.

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft:

- de exploitatie van vier tijdelijke werfzones ten behoeve van de werken;
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM: voor werfzone SOF Kiekenbos:
 - artikel 5.2.1.2, §2, en artikel 5.61.2, §2 (weegbrug met automatische registratie);
 - artikel 5.2.1.5, §5 (groenschermb);
 - artikel 5.2.1.6, §4, en artikel 5.15.0.6, §1 (rust verstorende werkzaamheden);
 - artikel 5.2.1.2, §3, en artikel 5.61.2, §3 (uren aan- en afvoer);

- artikel 5.61.2, §4 (register);
 - artikel 4.2.5.1.1 (meetgoot).
- voor werfzone SOF Viaduct:
- artikel 5.61.2, §2 (weegbrug met automatische registratie);
 - artikel 5.61.2, §4 (register);
 - artikel 5.15.0.6, §1 (rust verstorende werkzaamheden);
 - artikel 5.61.2, §3 (uren aan- en afvoer);
- voor werfzone W9:
- artikel 5.15.0.6, §1 (rust verstorende werkzaamheden);
 - de exploitatie van een transformator voor het dienstgebouw van de tunnel.

De ingedeelde inrichting of activiteit omvat de volgende rubrieken:

SOF Kiekenbos – inrichtingsnummer 20220819-0035:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
2.2.2.a)2°	De maximale opslag van beton- en mengpuin van 40.000 m ³ of 80.000 ton en de mechanische behandeling van mengpuin en betonpuin (op te breken funderingen en wegenis) door een breekinstallatie met een vermogen van 371 kW een zeefinstallatie van hetzelfde vermogen	40.000 m ³	1
2.2.2.f)2°	Opslag en mechanische behandeling van niet-teerhoudend asfalt, waarbij maximaal 26.000 m ³ of 62.000 ton niet-teerhoudend freesasfalt aanwezig is. Hiervoor zal een mobiele breekinstallatie en zeefinstallatie met een vermogen van elk 371 kW gebruikt worden	62.000 ton	1
3.4.2°	Het lozen van bedrijfsafvalwater via een KWS-afscheider in oppervlaktewater met een debiet van 5,7 m ³ /uur	5,7 m ³ /uur	2
6.4.1°	Opslag van brandbare vloeistoffen zoals smeerolie, afvalolie, hydraulische olie	1.000 liter	3
6.5.2°	3 brandstofverdeelininstallaties op 3 bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie met elk 1 verdeelslang	3 verdeelslangen	2
12.2.1° (*)	Transformator: 1 transformator van 100 kVA en 1 transformator van 800 kVA	900 kVA	3
15.1.1°	Stallen van maximaal 10 voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals onder andere dumpers, tractors, vrachtwagen	10 voertuigen	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	2 bovengrondse dubbelwandige houders van 3000 l en 2 van 2.000 l voor gasolie	8,8 ton	3
17.3.4.2°a)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): 65 ton cement in een silo en 1.000 kg cement in zakken	66 ton	2
17.3.6.2°a)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): 65 ton cement in een silo en 1.000 kg cement in zakken	66 ton	2

17.3.7.1°a)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): 200 kg ontkistingsolie	0,2 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg)	1.000 liter	3
30.3.b)	Een mobiele betoncentrale van 155 kW	155 kW	2
61.2.1°	Tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem met een capaciteit van 1.000 m ³ en teelaarde van 2.900 m ³ . De opslaghopen worden maximaal 8 m hoog gestapeld. Voor het eventueel afzeven van de gronden zal een mobiele zeefinstallatie van 87 kW gebruikt worden	1.000 m ³	3

SOF Viaduct – inrichtingsnummer 20220819-0038:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandbare vloeistoffen zoals smeerolie, afvalolie, hydraulische olie: - Hoofdkeet: 1.000 l - Bentonietcentrale 1AE/1F: 250 l	1.250 liter	3
6.5.1°	Twee brandstofverdeelinstallaties op de bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Hoofdkeet: 1 verdeelslang - Bentonietcentrale 1AE/1F: 1 verdeelslang	2 verdeelslangen	3
12.2.1° (*)	Drie transformatoren: - Hoofdkeet: 250 kVA - SOF Viaduct: 180 KVA - Bentonietcentrale 1AE: 450 kVA	880 kVA	3
15.1.1°	Stallen van maximaal voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals dumpers, tractors, vrachtwagen: - Hoofdkeet: 4 stuks - SOF Viaduct: 1 stuk - Bentonietcentrale 1AE/1F: 2 stuks	7 voertuigen	3
16.3.2°a)	Airconditioninginstallaties voor: - Centrale Werkkeet: 12x 3,1 kW - De werkkeet op bentonietcentrale 1AE/1F: 2 x 3,1 kW	43,4 kW	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan op hoofdkeet	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	Drie bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Hoofdkeet: 2.000 l - Bentonietcentrale 1AE/1F: 3.000 l	4,4 ton	3
17.3.4.1°a)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): 1.000 kg cement in zakken op Hoofdkeet	1 ton	3
17.3.6.1°a)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): 1.000 kg cement in zakken op Hoofdkeet	1 ton	3

17.3.7.1°a)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): 1.000 kg ontkistingsolie op Hoofdkeet	1 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg): - Centrale Werfkeet: 12x 3,1 kW - De werfkeet op bentonietcentrale 1AE/1F: 2 x 3,1 kW	1.250 liter	3
61.2.1°	Tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem met een capaciteit van 10.000 m ³ . De opslaghopen worden maximaal 8 m hoog gestapeld op SOF Viaduct fase 2	10.000 m ³	3

Werfzone W9 – inrichtingsnummer 20220819-0042:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandgevaarlijke producten, zoals onder meer hydraulische olie, afvalolie, smeerolie: - Heinakker: 200 l (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 500 l - Industrieweg Zuid: 500 l	1.000 liter	3
6.5.1°	twee brandstofverdeelinstallaties op de bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Industrieweg Noord: 1 verdeelslang - Industrieweg Zuid: 1 verdeelslang - Heinakker: 1 verdeelslang (niet gelijktijdig)	2 verdeelslangen	3
15.1.1°	Stallen van maximaal voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals dumpers, tractors, vrachtwagen: - Industrieweg Noord: 2 - Industrieweg Zuid: 2 - Heinakker: 1 (niet gelijktijdig)	4 voertuigen	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: - Industrieweg Noord: 300 l zuurstof, 100 l acetyleen en 100 l propaan - Industrieweg Zuid: 300 l zuurstof, 100 l acetyleen en 100 l propaan	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	2 gelijktijdige bovengrondse dubbelwandige houders van 1.000 l voor gasolie op Industrieweg Noord en Zuid 1 bovengrondse dubbelwandige houder van 2.000 l op Heinakker die apart niet gelijktijdig aanwezig zal zijn.	1,76 ton	3
17.3.4.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS05): - Heinakker: 100 kg (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 450 kg - Industrieweg Zuid: 450 kg	0,9 ton	3

17.3.6.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS07): - Heinakker: 100 kg (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 450 kg - Industrieweg Zuid: 450 kg	0,9 ton	3
17.3.7.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): ontkistingsolie: - Industrieweg Noord: 250 l - Industrieweg Zuid: 250 l - Heinakker: 100 l (niet gelijktijdig)	0,5 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg): - Industrieweg Noord: 500 l - Industrieweg Zuid: 500 l - Heinakker: 200 (niet gelijktijdig)	1.000 liter	3

Werfzone W11 – inrichtingsnummer 20220819-0044:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandgevaarlijke producten, zoals onder meer hydraulische olie, afvalolie, smeerolie: 500 l voor werfzone W11a en 500 l voor werfzone W11c	1.000 liter	3
6.5.1°	1 brandstofverdeelinstallatie op elk een bovengrondse dubbelwandige houder voor gasolie voor werfzone W11a	1 verdeelslang	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan voor werfzone W11C	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	1 bovengrondse dubbelwandige houder voor gasolie van 2000 l voor werfzone W11A	1,76 ton	3
17.3.4.1°b)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): voor elke werfzone 1.000 kg cement	2 ton	3
17.3.6.1°b)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): voor elke werfzone 1.000 kg cement	2 ton	3
17.3.7.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08) van ontkistingsolie: voor elke werfzone 1.000 kg	2 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke producten in verpakkingen kleiner dan 30 kg voor elke werfzone 1.000 l	2.000 liter	3

Transformator dienstgebouw W9 – inrichtingsnummer 20220819-0056:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
12.2.1° (*)	1 oliegevulde transformator van 1.000 kVA	1.000 kVA	3

(*) Opmerking rubrieken: Op 16 november 2022 werd de VLAREM-trein 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het merendeel van de bepalingen trad in werking op 26 november 2022. Een

beperkt aantal bepalingen trad later in werking op 12 december 2022, waaronder bepaalde aspecten met betrekking tot transformatoren en accumulatoren. De aangevraagde rubriek 12.2.1° werd opgeheven en wordt bijgevolg niet meer opgenomen in de gecoördineerde toestand.

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Historisch Permanent Grasland wijzigen	Het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen	Het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen
KLE houtige vegetatie wijzigen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen van houtkanten en dergelijke
KLE water	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Aanpassen van grachtenstructuur
Mechanisch vernietigen van vegetatie	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Afbranden, chemisch of mechanisch vernietigen van vegetatie, uitgezonderd cultuurgewassen
Reliëfwijziging	Het wijzigen van het reliëf	Het wijzigen van het reliëf

Wijzigingen van de aanvraag (PIV5 en PIV8)

PIV5

Op 23 februari 2023 werd de aanvraag gewijzigd met het volgende:

- aanpassing van de aangevraagde hoeveelheid voor de TOP van de werfzone SOF Kiekenbos (inrichtingsnummer 20220819-0035) in de rubriekenlijst en in de bijlagen (C1 omschrijving van het voorwerp, C6 materialen, grondstoffen en processen en E4 effecten op de luchtkwaliteit). De gewijzigde rubriek omvat het volgende:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
61.2.1°	Tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem met een capaciteit van 10.000 m ³ (inclusief 2.900 m ³ teelaarde. De opslaghoppen worden maximaal 8 m hoog gestapeld. Voor het eventueel afzeven van de gronden zal een mobiele zeefinstallatie van 87 kW gebruikt worden	10.000 m ³	3

- correctie van de vermelde richtwaarde voor geluid in de nachtperiode in bijlage E5 Effecten van geluid of trillingen OVA3_SOF Kiekenbos;
- een aangepast uitvoeringsplan 'werfinrichting W9 bentonietbekkens' van de werfzone SOF Viaduct (inrichtingsnummer 20220819-0038): in de oorspronkelijke aanvraag (PIV3) stond op dit plan foutief een derde verdeelslang aangeduid, die op deze locatie niet wordt voorzien;
- toevoeging van een externe tank voor gasolie aan de iioa 'Transformator dienstgebouw W9' (inrichtingsnummer 20220819-0056): in het dienstgebouw van de tunnel is een noodgenerator aanwezig (niet-ingedeeld) met een interne tank van 500 liter (niet-ingedeeld) en een externe tank van 3.000 liter (wel ingedeeld). De omschrijving van het voorwerp (C1), de toestellenlijst (C7) en het uitvoeringsplan (C8) werden hieraan aangepast. De gewijzigde aanvraag omvat het volgende:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
12.2.1°	1 oliegevulde transformator van 1.000 kVA	1.000 kVA	3
17.3.2.1.1.1°b)	Externe tank van 3.000 l voor gasolie, horende bij de noodgenerator in het dienstgebouw van de tunnel	2,55 ton	3

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 28 februari 2023 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek. Deze wijzigingen komen tegemoet aan opmerkingen van OVAM en de afdeling GOP van het Departement Omgeving.

PIV8

Op 12 april 2023 werd de aanvraag gewijzigd met verschillende planaanpassingen:

- bijkomend voetpad tussen bushaltes in de Zeeschipstraat en Spesbroekstraat;
- aanpassing breedte voetgangersoversteek Zeeschipstraat;
- aanpassing materialisatie overrijdbare berm aan ventweg Zeeschipstraat ter hoogte van gebouw Proximus;
- aanpassing configuratie bushalte en busbaan (inclusief wijzigingen fietstracé, tracé gracht en configuratie kopmuren en riolering RWA) ter hoogte van Houtjen omwille van de passage van hulpdiensten;
- toevoeging overrijdbare strook in grasbetondallen nabij het kruispunt hoogte van het noordelijke dienstgebouw van de wegtunnel;
- aanpassing belijning in de Liefkensstraat;
- bijkomende toegang tot de fietssnelweg ten zuidwesten van Bpost;
- toevoeging van een bomenrij ten oosten van de U-bak van de wegtunnel en van 3 bomen ter hoogte van de fietssnelweg aan de fietsbrug W11a;
- verwijderen grachtelementen aan de Kiekenbosstraat en toepassen van infiltratieberm;
- aanpassingen aan de oeverbescherming in De Lieve: natuurtechnische inrichting of mutategels onder de waterlijn.

Daarnaast werd de aanvraag ook gewijzigd met het volgende:

- onder 'inhoud van de aanvraag' op het Omgevingsloket werd de handeling R4WO-SWNOWERKEN-AAN-SPOOR correct benoemd (zoals hierboven reeds opgenomen in de tabel van de handelingen).

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 20 april 2023 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

Voor de wijzigingen PIV5 en PIV8 van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;
- de wijziging tegemoet komt aan de adviezen, met name van de stad Gent, Farys, de brandweer en de afdeling GOP van het Departement Omgeving, of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend;
- de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen

inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de nv De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel en de nv TM BRAVO4 EPC, Rijvisschestraat 4, 9052 Gent, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 2 september 2022 en vervolledigd op 7 november 2022.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 5 december 2022.

De aanvraag valt onder punt 1° en 2° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning: *“1° aanvragen door of in opdracht van de publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van:*

a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;

b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstzones langs autosnelwegen.”;

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen:

a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;

b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;”.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op de inrichting, wijziging en verlegging van gemeentelijke openbare wegen (Kiekenbosstraat, Viaductweg, Houtjen, Industrieweg-Heinakker-Schouwingstraat, Parallelweg Zeeschipstraat, verbinding Stenenkruis-fietsnelweg F42) en de opheffing van het tracé van de buurtwegen nummer 1, 5, 6, 8, 10, 15, 16, 17, 22 en 26.

De buurtwegen 2 (Vijfhoekstraat) en 3 (Industrieweg/R4) aan de westzijde van het projectgebied werden opgenomen in de aanvraag voor de aparte fietsbrug aan de Vijfhoekstraat (OMV/2020102849). Buurtweg 21 (ter hoogte van werkzone Buntstraat) werd al afgeschaft in 1979.

Artikel 31 van Omgevingsvergunningsdecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningsbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

Op 27 maart 2023 heeft de gemeenteraad van de stad Gent een beslissing genomen waarbij het tracé van de gemeentelijke openbare wegenis en de opheffing van het tracé van de buurtwegen nummer 1, 5, 6, 8, 10, 15, 16, 17, 22 en 26 werd goedgekeurd.

TERMIJNVERLENGING

Gemeentewegen

Gezien de aanvraag betrekking heeft op de inrichting, wijziging en verlegging van gemeentelijke openbare wegenis en de opheffing van het tracé van de buurtweg nummer 6, 26, 5, 1, 10, 8, 22, 15, 16 en 17 is hieraan een termijnverlenging gerelateerd.

Conform artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 16 december 2022 tot en met 14 januari 2023 in de stad Gent. Er werden 5 bezwaarschriften ingediend.

De bezwaren hebben samengevat betrekking op:

- De aansluiting van de Liefkensstraat met de Evergemsesteenweg: het verbod op links afslaan komende van de Liefkenstraat naar de R4 zal zorgen voor sluipverkeer, gevaarlijke situaties en bijhorende overlast in de aanpalende woonwijk tussen de Vroonstallestraat, Liefkensstraat en de Evergemsesteenweg;
- Beperking van het aantal parkeerplaatsen aan de tramhalte in de Liefkensstraat waardoor in de Meerkoetlaan zal geparkeerd worden;
- Vraag om de aanleg van Waalbrugstraat in zijn geheel te herbekijken waarbij een volwaardig voet- en fietspad een minimum is en waarbij de mogelijkheden voor extra zwaar verkeer om te leiden via Ringvaartweg moeten bestudeerd worden;
- De Waalbrugstraat is niet voorzien op extra fietsverkeer als gevolg van de inrit naar de fietsersbrug. De straat moet heraangelegd worden als fietsstraat waarbij parkeren in de straat verboden is;
- Er zal een negatieve impact zijn op de mobiliteit in de Waalbrugstraat en aan het kruispunt Waalbrugstraat-N456 Evergemsesteenweg door het gedeeltelijk supprimeren van de Kiekenbosstraat (en concentratie van in- en uitgaand verkeer McDonald's in Waalbrugstraat);
- In de Waalbrugstraat en resterende deel van Kiekenbosstraat zal door de inrichting van de werfzone W9 en de TOP Kiekenbos het gemobiliseerd zwaar verkeer toenemen waardoor de verkeersdrukke en de veiligheid voor (zwakke) weggebruiker onaanvaardbaar wordt. Deze wegen zijn hiervoor niet geschikt omdat deze te smal zijn en alleen door lokale bewoners en twee bedrijven gebruikt worden. Dit zorgt voor onaanvaardbare hinder terwijl er alternatieve routes die woonzones vermijden beschikbaar zijn. Een van de bezwaarindieners wenst dat de TOP Viaduct met TOP Kiekenbos gewisseld wordt waardoor het verkeer via de Viaductstraat kan verlopen;
- Bezwaarindieners stellen dat er geluidshinder door vrachtverkeer in Kiekenbosstraat en Waalbrugstraat zal optreden en vragen vanaf het begin van de werken geluidsmuren te plaatsen die de Kiekenbosstraat van de R4 scheiden;
- Er is risico op schade aan woningen veroorzaakt door trillingen door zwaar verkeer en werkzaamheden door de installaties;

- Geluidsoverlast door de installaties. Betoncentrale zal soms 7/7 en 24/24 werken waardoor er 's nachts wordt gereden. Waar er geen geluidsberm is, zullen waarden te hoog zijn;
- Er worden onvoldoende mitigerende maatregelen genomen om geluidshinder en luchtvervuiling van de tunnelmond en de R4 te beperken tijdens exploitatiefase: de tunnel wordt korter in lengte ten opzichte van het referentieontwerp waardoor geluidshinder groter wordt en er worden geen bijkomende maatregelen genomen zoals fluisterasfalt en tunnelmonden die naar binnen kragen, er is een geluidsarm wegdek nodig ter hoogte van de Kiekenbos- en Waalbrugstraat;
- Vrees dat de aanleg van de R4-tunnel wateroverlast zal veroorzaken en een negatieve invloed op de grondwaterstand zal hebben. De infiltratiezone rond de 'lamp' moet verder uitgebreid worden;
- De aanvraag heeft te weinig aandacht voor de groenvoorziening aan de 'lamp'. Men vraagt in de plaats van een geluidsscherm een groene verhoogde talud. Verder stellen ze zich vragen bij de landschappelijke inkleding ter hoogte van Kiekenbos- en Waalbrugstraat. Er is onvoldoende lokale inkleding aan de 'lamp'.

De informatievergadering vond plaats op 22 december 2022.

ADVIEZEN

Het subadvies van 6 december 2022 van de bv Telenet aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Op 9 december 2022 deelde de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Watertoets) in een bericht op het loket mee dat geen advies zal worden verleend.

Het advies van 20 december 2022 van de ASTRID-veiligheidscommissie is voorwaardelijk gunstig.

Op 22 december 2022 deelde de nv Proximus aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving in een bericht op het loket mee geen bezwaar te hebben tegen voorliggend dossier.

Het subadvies van 22 december 2022 van de cv Fluvius System Operator aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het subadvies van 23 december 2022 van de ov Farys aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 16 januari 2023 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 19 januari 2023 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 23 januari 2023 van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) is deels voorwaardelijk gunstig:

- ongunstig voor de gevraagde bijstelling van de milieuvorwaarden van artikel 5.2.1.2, §2, en artikel 5.61.2, §2, (weegbrug met automatische registratie) en artikel 5.61.2, §4 (register);
- gunstig voor:
 - de gevraagde bijstelling van artikel 5.2.1.2, §3, en artikel 5.61.2, §3, (aan- en afvoer) van titel II van het VLAREM;

- rubriek 2.2.2.a)2°: het opslaan, zeven en breken van beton- en mengpuin met een mobiele breek- en zeefinstallatie (375 kW) met een maximale opslagcapaciteit van 40.000 m³ (SOF Kiekenbos);
- rubriek 2.2.2.f)2°: het opslaan, zeven en breken van niet-teerhoudend freesafalt met een mobiele breek- en zeefinstallatie (375 kW) met een maximale opslagcapaciteit van 62.000 ton (SOF Kiekenbos);
- rubriek 61.2.2°: het tussentijds opslaan van uitgegraven bodem die voldoet aan een toepassing overeenkomstig het VLAREBO met een maximale opslagcapaciteit van 11.000 m³ voor inrichting SOF Viaduct en 3.900 m³ voor inrichting SOF Kiekenbos;
- er wordt geen advies verleend over de vraag voor de bijstelling van artikel 5.2.1.5, §2, en artikel 5.2.1.5, §5, (omheining en groenscherm) en artikel 5.2.1.6, §4, en artikel 5.15.0.6, §1, (rust versturende werkzaamheden), van titel II van het VLAREM.

Het advies van 25 januari 2023 van de VMM (Water – Lucht (industrie)) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 1 februari 2023 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is gunstig.

Het advies van 1 februari 2023 van de nv Infrabel is voorwaardelijk gunstig.

Het subadvies van 3 februari 2023 van de Brandweerzone Centrum aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 9 februari 2023 van de VMM (Lucht (mobiliteit)) is voorwaardelijk gunstig.

Het geïntegreerde advies van 23 februari 2023 van de afdeling GOP van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van het agentschap Onroerend Erfgoed is stilzwijgend gunstig.

Het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is stilzwijgend gunstig.

Het advies van de nv De Vlaamse Waterweg is stilzwijgend gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 28 februari 2023 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- Dit project werd voorafgaand grondig besproken met adviesinstanties. De opmerkingen uit het vooroverleg zijn dan ook verwerkt in de aanvraag. Nu zijn er vrij laat in de procedure toch nog opmerkingen naar voren gebracht. Voor bepaalde opmerkingen of voorwaarden zijn planaanpassingen noodzakelijk. Men zou willen weten of de gevraagde aanpassingen in overeenstemming zijn met het standpunt van de GOVC;
- Er zal een nieuwe PIV worden ingediend en er zal verduidelijkt worden welke voorwaarden tot een wijziging leiden.

Naar aanleiding van de wijziging van de aanvraag (PIV8) werd het dossier opnieuw besproken tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 5 mei 2023. De aanvrager werd gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- Voor een reactie op de bezwaren en adviezen wordt verwezen naar de memo voor de GOVC (die op 3 mei 2023 op het Omgevingsloket werd opgeladen);

- De wijzigingen van de aanvraag bevatten tegemoetkomingen aan de eerdere opmerkingen. Alle knelpunten zijn nu opgelost.

Het advies van 5 mei 2023 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De aanvraag betreft een nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit.

In de loop der jaren werden in en langs het projectgebied heel wat bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen verleend. Voor voorliggende aanvraag zijn vooral de omgevingsvergunningen in het kader van het grotere project voor de R4 relevant:

- ministerieel besluit van 3 februari 2021 voor het eerste deel van het project R4WO ten westen van het kanaal tussen de E34 en waterloop Molenvaardeken (OMV/2020087213);
- ministerieel besluit van 30 maart 2021 voor een fietsersbrug aan de Vijfhoekstraat (OMV-/2020102849).

Aan de aanvrager werd bij ministerieel besluit OMV/2020102859 van 8 juni 2021 de vergunning verleend voor het 'referentieontwerp' voor deze werken. De aanvraag omvat ten opzichte van dit referentieontwerp een aantal optimalisaties.

BESCHRIJVING OMGEVING

De omgeving van de aanvraag wordt van noordoost naar zuidwest gekenmerkt door:

- De bevaarbare waterloop, de Ringvaart en aansluitende en kruisende lijninfrastructuren, met name de Ringvaartweg-Wondelgem, goederenspoorlijnen en de bestaande R4. Ten zuidoosten van de R4, tussen spoorlijn L55, Ringvaart en de Viaductstraat ligt een grondverwerkings- en recyclagebedrijf. Ten noordwesten van de R4 bevinden zich een aantal bedrijfsgebouwen aan de Kiekenbosstraat, maar een groot deel van de industriegronden is hier nog in gebruik voor landbouw (als grasland). Ten zuiden van de Viaductstraat wordt het industriegebied gebufferd door parkgebied (bos) en het kerkhof (gebied voor openbaar nut). Aan de Kiekenbosstraat is op het gewestplan effectief buffergebied ingetekend tot aan de Evergemsesteenweg. Aan Houtjen en de Waalbrugstraat liggen woonlinten van veelal open ééngezinswoningen aan de zijde van de groenbuffers. In de driehoek Waalbrugstraat-Kiekenbosstraat-Evergemsesteenweg bevindt zich een fastfoodrestaurant met parking en afhaalpunt;
- Het overige woongebied aan de N456 en N456e en de kruisende spoorlijn bevat naast een grotere doe-het-zelfzaak (noordwest tussen spoor en Evergemsesteenweg), dikwijls gekoppelde ééngezinswoningen, gesloten bebouwing (Schouwingstraat) en meergezinswoningen tot 3 bouwlagen (zuidoost tussen spoor en N456e). Aan de Liefkensstraat ligt traminfrastructuur. In deze zone zijn vooral de kruisingen met de R4 beeldbepalend (spoor, Zeeschipstraat, tram, Evergemsesteenweg);
- Verder naar het zuidwesten liggen nog een aantal grotere gebouwen in een ambachtelijke zone, maar langs de rest van het bestaande R4-tracé domineert vooral de groene geluids/grondwal bij de bredere bufferzone. Aan de noordzijde worden relatief grote bedrijfsgebouwen en bedrijfsterreinen in het industriegebied ontsloten door de ventweg Industrieweg. In het achterliggende industriegebied staan 5 windturbines (waarvan 1 aan de overzijde van de Ringvaart). Aan de westzijde van het deelproject steekt de R4 de

Brugse Vaart over nadat via een op- en afritcomplex wordt aangesloten op de N9 die parallel loopt aan deze bevaarbare waterloop.

Tussen de R4 en de grondwal die de scheiding vormt van het Ter Durmenpark, ligt de waterloop de Lieve, een onbevaarbare waterloop van de 3^{de} categorie.

Aan de overzijde van de Brugse Vaart, op circa 600 meter van het project, liggen de Vinderhoutse bossen, een gebied van het VEN met gebiedsnummer 241 en deel van het habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' met code BE2300005.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het **gewestplan** 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 september 1977, gelegen in woongebied, industriële gebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, buffergebied en parkgebied, en in zones voor bestaande waterwegen, bestaande hoofdspanningsleidingen en bestaande hoofdverkeerswegen.

De aanvraag is volgens de wijziging 'Algemeen' van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 28 oktober 1998, gelegen in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, regionaal bedrijventerrein, zone aan te leggen leidingstraten, zone bestaande hoogspanningsleidingen, bestaande waterwegen en bestaande afzonderlijke leidingen.

De aanvraag is volgens de wijziging 'Algemeen deel II' van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2001, gelegen in woongebied, parkgebied, bufferzone, industriegebied, reservatie- en erfdienstbaarheden en in zones voor bestaande hoogspanningsleidingen en bestaande hoofdverkeerswegen.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.1.0, 7.2.0 + 8.2.1.3, 14.4.4, 14.4.5, 17.6.0 + 17.6.2 en 18.7.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen en de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald artikel 8.8.5, van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 oktober 1998. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 5.1.0.

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Artikel 7.2.0. De industriegebieden

Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere

industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Artikel 8.2.1.3 Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (aanvullende aanduiding)

De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard.

Artikel 14.4.4.

De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.

Artikel 14.4.5.

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

Artikel 17.6.0.

In deze gebieden is woongelegenheden toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen.

Artikel 17.6.2. De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Artikel 18.7.3. Reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden

Reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden (aanvullende aanduiding in overdruk) De reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.

Artikel 8.8.5. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven. In dit gebied worden ook de volgende dienstverlenende bedrijven toegelaten voor zover zij complementair zijn met de voornoemde bedrijven: bankagentschappen, benzinstations en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven. Er wordt een bufferzone aangelegd aan de grens met de omliggende gebieden. In deze bufferzone worden geen handelingen en werken toegelaten die afbreuk doen aan de bufferzone, of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteiten van het aangrenzend gebied. Het gebied en de bufferzone die het omvat, kunnen slechts worden gerealiseerd door de overheid.”

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt artikel 4.4.8 van de VCRO, dat stelt dat:

“In de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, kunnen handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk.”

Volgens artikel 4.8.3.1, 4.11.1, 4.12.1, 4.12.4 en 4.13.1, van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone bestaande hoofdverkeerswegen, bestaande waterwegen, bestaande afzonderlijke leidingen, aan te leggen leidingstraten en zone bestaande hoogspanningsleidingen.

De aanvraag is volgens het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** (GRUP) 'R4 knoop Wondelgem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering op 20 maart 2020, gelegen in weginfrastructuur (artikel 1), spoorinfrastructuur (artikel 2), park (artikel 3), hoogspanningsleiding (artikel 4) en op te heffen reservatiestrook (artikel 5).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

"Artikel 1 Weginfrastructuur

Artikel 1.1 Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, groen- en waterbuffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.

Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven.

Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.

Artikel 1.2 Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen en licht wordt indien technisch mogelijk tot een minimum beperkt.

Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden.

Indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden, moeten ter hoogte van de tunnelmond afschermende constructies of andere vergelijkbare maatregelen voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen.

De fietssnelweg moet verhoogd aangelegd worden (min. 2m) zodat het talud van deze fietssnelweg een geluidsmilderend effect heeft naar de aanpalende woningen.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.

Artikel 1.3 Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse weginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.

*Artikel 1.4 Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, wordt waar nodig landschappelijke en functionele inpassing voorzien.*

Het is een overdruk. De in voege zijnde grondkleur blijft van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de landschappelijke en functionele inpassing niet in het gedrang worden gebracht.

In het gebied zijn eveneens alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, berging/buffering en infiltratie van hemelwater, en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid.

Daarnaast zijn alle handelingen toegelaten met het oog op:

- het behoud en de realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen*
- de aanleg, het functioneren of de aanpassing van ongelijkgrondse kruisingen van de nieuwe en bestaande infrastructuur in deze en de aangrenzende zones*
- realisatie van wegenis voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten, inclusief ongelijkgrondse kruisingen en hun aanloophellingen. Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden.*

Binnen deze zone moeten groenschermen aangelegd worden ten aanzien van de woningen in de Kiekenbosstraat. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. In dit gebied wordt voorzien in de nodige wateropvang en infiltratie.

Artikel 2 Spoorinfrastructuur

Dit gebied is bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Artikel 3 Park

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie.

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt.

Binnen dit gebied zijn alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanpassing of de verbreding van de Viaductstraat toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele 165arden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt.

De genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.

In het gebied zijn eveneens alle handelingen toegelaten voor het integreren van recreatieve infrastructuur.

Artikel 4 Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. Bij de

beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.

*Artikel 5 Op te heffen reservatiestrook
Op te heffen reservatiestrook”.*

De aanvraag is volgens het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** (GRUP) ‘Afbakening Zeehaven Gent’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2005, gelegen binnen de afbakeningslijn zeehavengebied Gent (artikel 1).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel 1: Afbakeningslijn zeehavengebied Gent

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Gent.

Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgesteld blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande stedenbouwkundige voorschriften kunnen door stedenbouwkundige voorschriften in nieuwe gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de afbakeningslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.”.

De aanvraag is volgens het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** (GRUP) ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005, gelegen binnen de afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent (artikel 0).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent

De gebieden binnen de grenslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Gent.

Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor dit plan voorschriften werden vastgelegd blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.

Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.”.

De aanvraag is volgens het **gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** (gRUP) ‘Thematisch RUP Groen’, vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 28 september 2021, gelegen in deelplan 805 - Deelgebied Wondelgem - Zandbergen in een zone voor bos.

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

“Zone voor bos (B)

Deze zone is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van bos.

Natuur is toegelaten als nevenfunctie.

Educatief en recreatief medegebruik zijn ondergeschikte functies.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos zijn toegelaten. Nieuwe beplanting (bomen, heesters, heggen en hagen) bestaat steeds uit inheemse soorten, tenzij anders vermeld wordt in een goedgekeurd beheerplan.

Enkel de noodzakelijke constructies in functie van bosbeheer en in functie van educatief en recreatief medegebruik zijn toegelaten, voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden.

Ondergrondse constructies zijn niet toegelaten. Afsluitingen zijn beperkt tot een paal en draadconstructie, zijn voldoende open en hebben een maximale hoogte van 2m.

Alle paden voor voetgangers of beheervoertuigen zijn onverhard. Verharding is enkel toegelaten voor functionele fietspaden die kaderen binnen een fietsroutenetwerk. De breedte van de fietspaden dient beperkt te blijven tot 3m.”.

De aanvraag grenst aan het BPA ‘Evergemsesteenweg’, vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 2 oktober 1981. De projectcontour overlapt minimaal met dit BPA. De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit BPA luiden als volgt:

“Artikel 2 – Strook voor nijverheid

Bestemming: voor nijverheid die niet schadelijk is voor de gezondheid en geen hinder oplevert voor de Omgeving. Zijn toegelaten: Open ruimten, opslagplaatsen en gebouwen voor nijverheid met een maximum hoogte van 7.00 m. Zijn eveneens toegelaten: sociale bouwwerken ten behoeve der arbeiders, bestuurder, bedienden en portierswoningen met één verdieping en met een maximum hoogte van 7.00 m.”.

De aanvraag is niet gelegen binnen een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vernietigde verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van:

- Het gewestelijk GRUP ‘R4 knoop Wondelgem’;
- Het vermelde gewestplan en de vermelde gewestplanwijzigingen voor zover deze niet werden overschreven door de voorschriften van het GRUP ‘R4 knoop Wondelgem’. De andere GRUP’s wijzigen de onderliggende gewestplanbestemmingen voor het projectgebied niet;
- Het gRUP ‘Thematisch RUP Groen’ (voor een klein deel ter hoogte van het spoor L216).

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Op de aanvraag zijn de volgende gewestelijke verordening van toepassing:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater;
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Op de aanvraag is volgende relevante gemeentelijke bouw stedenbouwkundige verordeningen van toepassing:

- Het Algemeen Bouwreglement: stedenbouwkundige verordening van de stad Gent.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "9. Aanleg van autosnelwegen en autowegen (3), met inbegrip van de hoofdwegen" en rubriek "28. a) Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan".

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage II van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "13. Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding)".

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "13. Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)".

Er werd een project-MER (maart 2020) opgemaakt voor het hele R4WO-project, meer bepaald de herinrichting van 19 aansluitingscomplexen en kruisingen op de R4 West en de R4 Oost en de heraanleg van de daarbij horende wegenis van de R4 zelf, op grondgebied van Gent, Evergem, Zelzate en Wachtebeke. Dit project-MER werd door het Team Mer van de afdeling GOP van het Departement Omgeving op 25 mei 2020 (PRMER-2462-GK) goedgekeurd:

"In het (oude) artikel 4.3.8. §2 van het DABM dat van toepassing is op dit project-MER-dossier wordt gesteld dat het Team Mer het project-MER inhoudelijk moet toetsen:

1° aan de beslissing, bedoeld in artikel 4.3.5, §1;

2° in voorkomend geval aan de overeenkomstig artikel 4.3.6, §3, door haar verstrekte aanvullende bijzondere richtlijnen;

3° aan de overeenkomstig artikel 4.3.7 vereiste gegevens.

Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit project-MER-verslag.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 1° en 2° D.A.B.M.

Krachtens deze bepalingen moet het project-MER getoetst worden aan de bijzondere richtlijnen van 7 juli 2017. Het Team Mer bevestigt bij deze dat de finale tekst van het project-MER voldoet aan deze aanvullende bijzondere richtlijnen.

Er werden geen aanvullende bijzondere schriftelijke richtlijnen opgemaakt.

Een aantal elementen waaraan specifieke aandacht besteed werd tijdens vergaderingen en andere overlegmomenten waren o.a. de volgende:

- *Er is mondeling en schriftelijk overleg geweest tussen MER-deskundigen, het Team Mer en de Afdeling Energie, Klimaat en Groene economie (EKG) om de discipline 'lucht' op punt te stellen. De uitwerking van die discipline wordt door het team Mer als kwaliteitsvol beschouwd. Het Team Mer heeft finaal geoordeeld dat een kwantitatieve modelmatige*

doorrekening van de resteffecten op het vlak van lucht na mildering door een scherm of berm in dit dossier niet nodig was. Zulk een doorrekening wordt momenteel beschouwd als disproportioneel gezien de hoge kosten ervan en de relatief beperkte effecten op het vlak van lucht in dit dossier. Een kwalitatieve (i.p.v. kwantitatieve) inschatting van de resteffecten werd wel gegeven.

- *Ook m.b.t. de discipline mens-gezondheid was er in de laatste fase van de opmaak van het MER nog veel overleg tussen MER-deskundigen, het Team Mer en het Agentschap Zorg en Gezondheid, o.a. aangaande het 'significantiekader' en 'de argumentatie i.v.m. de afwijking van de indeling statistische sectoren'. Ook de uitwerking van deze discipline wordt door het team Mer finaal als kwaliteitsvol beschouwd.*
- *In de kennisgeving en de richtlijnen werd een team van Mer-deskundigen voorgesteld. In afwijking hiervan werd de discipline 'mens-gezondheid' uitgevoerd door Ulric Van Soom en de discipline 'geluid' door Guy Putzeys. Het team Mer verklaart zich hiermee bij deze akkoord.*

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° D.A.B.M.

In artikel 4.3.7 van het D.A.B.M. worden de onderdelen opgesomd die minstens in het project-MER opgenomen moeten worden. Het Team Mer is van mening dat het project-MER al deze onderdelen in voldoende mate bevat.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van bovenstaande toetsing keurt het Team Mer het voorliggende project-MER goed."

In het project-MER worden voor dit deel van het project R4WO volgende **milderende maatregelen** vermeld:

- Gesloten en voldoende hoge balustrades rond tunnelmonden knoop W9;
- Afscherpende buffer tussen 'lamp' W9 en woningen Kiekenbosstraat;
- Knoop W9 (milderende maatregel – aspect lucht) monitoring van de luchtkwaliteit rond de tunnelmonden en open sleuven. Indien er toch aanzienlijk negatieve effecten zouden optreden, moet naar bijkomende maatregelen gezocht worden (b.v. het verhogen van schermen of bermen);
- Voor de projectgedeelten met diepe uitgravingen moet per knoop een uitvoerings- en bemalingstechniek worden toegepast waarvan de effecten niet groter zijn dan die van het referentieontwerp;
- Voor de grote en langdurige bemalingen moet een gedetailleerde bemalingsstudie opgesteld worden en moet ter hoogte van kritische percelen (gebouwen, gevoelige natuur en/of percelen met gekende verontreinigingen) monitoring gebeuren van de grondwaterstand en -kwaliteit. Indien hierbij significante grondwaterdaling en/of verplaatsing van verontreinigingen worden vastgesteld, moeten gepaste maatregelen genomen worden (retourbemaling, waterkerende schermen,...);
- In de werfzones worden, conform de vigerende wetgeving en code van goede praktijk, de nodige maatregelen voorzien om verontreiniging t.g.v. calamiteiten te vermijden, en het referentieontwerp voorziet waar nodig KWS-afscheiders.

Volgende aanbevelingen van het MER zijn relevant voor de aanvraag:

- Geluidsschermen in andere zones waar Lden ter hoogte van bewoning >60 dB(A) bedraagt (ongeacht effecten project);
- Indien mogelijk geluids- of groenschermen reeds realiseren in aanlegfase;
- Boscompensatie zo dicht mogelijk bij R4, rekening houdend met bestemming en huidig grondgebruik;

- Knoop W9: (groen)buffer (opgaande vegetatie, al dan niet op grondlichaam) tussen woningen Kiekenbosstraat en 'lamp'/fietsnelweg;
- Gepaste lichtarmaturen om lichthinder ter hoogte van bewoning te beperken;
- Eventuele grondhopen met losse grond in de werfzones en vrachtwagens afdekken of besproeien ter beperking van stofhinder. Grondtransporten: in de mate van het mogelijke dichtbebouwde zones vermijden.

Bij de aanvraag is een nota 'OVA3 Actualisatietoets MER' van 7 juli 2022 gevoegd. Deze actualisatienota horende bij OVA3 behandelt de optimalisaties en verfijningen van de aanvraag ten opzichte van het project-MER. De conclusie hiervan is dat de aanpassingen leiden tot een beperkt aantal licht gewijzigde effectbeoordelingen, die telkens minder negatief of positiever zijn. Er zijn geen bijkomende milderende maatregelen van toepassing.

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

Omwille van de wijzigingen die ten opzichte van het referentieontwerp werden doorgevoerd, werd een actualisatie van de oorspronkelijke archeologienota (ID 15053 met aktenaam op 20 juni 2020) opgesteld. In de aanvraag is een archeologienota met ID 23435, waarvan op 10 september 2022 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde opgelegd.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De aanvraag betreft het meest zuidelijke onderdeel aan de westzijde van het grotere project R4WO voor de herinrichting van de R4 West en Oost (aan weerszijden van het kanaal Gent-Terneuzen). Dit deel (OVA3) omvat de herinrichting van de gewestweg R4 tot volwaardige primaire weg type I tussen de Ringvaart om Gent en de N9 - Brugsevaart.

Omdat het om een omvangrijk project gaat, werd het project R4WO opgedeeld in zes grotere deelgebieden:

1. OVA1 R4 West: tussen knoop W1 (N49/E34-R4) en Molenvaardeken te Zelzate en Evergem;
2. OVA2 R4 West: tussen het ovaal van Wippelgem en de Ringvaart te Evergem en Gent;
3. OVA3 R4 West: tussen de Ringvaart en de N9 te Gent;
4. OVA4L R4 Oost: tussen de E34 en ten zuiden van knoop O4bis (Arcelor-Mittal, Wachtebeke) te Zelzate, Wachtebeke en Gent;
5. OVA5 R4 Oost: ten zuiden van knoop O4bis en knoop O6 Moervaart te Gent;
6. OVA6 R4 Oost: tussen knoop O6bis (Energiestraat) en knoop O8 (Oostakker) te Gent.

In 2020 en 2021 werden door de Werkvennootschap zes omgevingsvergunningen voor het referentieontwerp van het R4WO-project aangevraagd. Voor het referentieontwerp van OVA3 werd reeds vergunning verleend bij ministerieel besluit OMV/2020102859 van 8 juni 2021. Deze aanvraag omvat aanpassingen ten opzichte van dit referentieontwerp, uitgewerkt door het consortium BRAVO4.

Om de verbindende hoofdfunctie tussen grotere knooppunten te realiseren, moeten voorrangsgeregelde en lichtengestuurde kruisingen van de gewestweg zo veel mogelijk worden weggewerkt. Voor deze aanvraag gaat het vooral om de knoop W9 met de belangrijke kruisingen met de N456 en de 456E met een lokale tramlijn. De twee lichtengestuurde kruispunten liggen dicht bij elkaar en vertragen de verbindende functie naar de rest van de R4 en de aansluitingen op de E40 en E17 aanzienlijk.

In voorliggende aanvraag zijn het realiseren van de intunneling van de R4 voor doorgaand verkeer, het realiseren van een op- en afritcomplex tussen Zeeschipstraat en Ringvaart en het herinrichten van de kruisingen met N456 (Evergemsesteenweg - Zeeschipstraat) en N456e (Evergemsesteenweg) de voornaamste ingrepen.

Bij de aanvraag werd het ministerieel besluit van 15 januari 2021 inzake het flankerend beleid toegevoegd, meer bepaald het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer, waarin de snelheidslimieten op de R4 worden vastgelegd. De maximale snelheidslimiet werd bepaald op 90 km/uur.

Om het doorgaande verkeer op de R4 te scheiden van het kruisende bovenlokale en lokale verkeer, wordt de R4 vanaf de Kiekenbosstraat tot aan de Industrieweg ongelijkvloers aangelegd door middel van een tunnel met een lengte van circa 330 meter. Tussen de tunnel en de Ringvaart wordt een lampvormig op- en afrittencomplex voorzien. Het bestaande goederenspoor L216, dat de R4 kruist ten zuiden van de Ringvaart, zal verplaatst worden naar de buitenzijde van de "lamp", dicht bij de Ringvaart. Op het tunneldak wordt een groot lichtengeregeld kruispunt voorzien voor de uitwisseling tussen enerzijds de bovenlokale wegen (R4 en N456 Zeeschipstraat) en anderzijds de lokale wegen (N456E Evergemsesteenweg en tramlijn, Liefkensstraat, Industrieweg en Schouwingstraat. Ook de bestaande spoorbrug van de spoorlijn L58 over de R4 zal worden vervangen.

Op een primaire weg type 1 zijn voetgangers en fietsers niet toegelaten. De heraanleg gaat gepaard met de uitbouw van parallelle fietsinfrastructuur. Op de knoop W9 worden twee fietssnelwegen ontwikkeld. Fietssnelweg F40 is noord-zuid georiënteerd en wordt aan de westzijde van de R4 aangelegd. De fietssnelweg wordt niet mee in de tunnel verwerkt en blijft dus bovengronds. Voor een conflictvrije kruising met de N456 en de spoorweg L58 wordt een fietsbrug/fietsviaduct aangelegd, die eerst over de N456 en vervolgens onder de spoorweg L58 gaat. De fietssnelweg F42 is oost-west georiënteerd en wordt aan de noordelijke zijde van de spoorweg L58 (Gent-Eeklo) aangelegd.

Ten zuiden van de grote kruispunten behoudt de R4 zijn tracé. De aansluiting in het centrale deel van de Industrieweg (knoop W11a) wordt opgeheven voor wegverkeer. Hier wordt een fietsbrug gerealiseerd die de Industrieweg verbindt met de Buntstraat. Knoop W11b, de fietsersbrug aan de Vijfhoekstraat, werd reeds apart vergund (OMV/2020102849).

Ook de op- en afritten naar de N9 worden heraangelegd. Aan de kant van de Speistraat wordt de fietssnelweg via een ondertunneling onder de bestaande op- en afrit met de N9 gebracht. Hiervoor wordt de Lieve, die nu aan de zijde van afrit naar de N9 is gelegen, verplaatst naar de zijde van de Industrieweg. De Lieve kruist hier de R4. De bestaande koker wordt afgebroken en vervangen door een nieuwe koker, die meer naar het noorden onder de R4 wordt geplaatst.

De werken omvatten voorbereidende werken zoals het rooien van bestaand groen (bomen, struiken, ontbossing), het verwijderen van constructies (bestaande wegverharding, koker van De Lieve onder de R4), het slopen van twee woningen, en ingrijpende reliëfwijzigingen. Verder zijn tijdelijke infrastructuurwerken voorzien, de eigenlijke infrastructuurwerken

(hemelwatervoorzieningen, nieuwe wegenis en verharding, plaatsen aanhorigheden, aanpassen spoorweginfrastructuur van trein en tram, werken aan de waterloop De Lieve, nieuwe beplantingen) en werken aan gebouwen (oprichting dienstgebouwen De Lijn en tunnel, afwerkingen gevels). De infrastructuurwerken gaan gepaard met vergunningsplichtige vegetatiewijzigingen en ontbossing van enkele zones ter hoogte van de Viaductstraat en van de noordelijke op- en afrit naar de N9.

Ten opzichte van het referentieontwerp wordt de tunnel van de R4 minder diep en aanzienlijk korter (85 m minder lang aan de noordelijke zijde en 5 m minder lang aan de zuidelijke zijde). Ook de kruispuntconfiguratie op het tunneldak, de dienstgebouwen, de wegenconfiguratie van de "lamp" en de inplanting van spoorlijn L216 werden gewijzigd. Het openbaar domein op het tunneldak wordt voor de passant (fietser en voetganger) ingevuld met een nieuw buurtparkje, de "Secret Gardens", dat afgeschermd wordt van de drukke verkeersassen door groene bermen. De fietssnelweg F40, die wordt aangelegd langs de noordwestelijke zijde van het traject van de R4, kruist de lokale weg en tramlijn Evergem-Gent bovengronds in plaats van gelijkgronds. De spoorbrug over de R4 voor lijn L58 wordt iets hoger aangelegd en de fietssnelweg F42 langs dit spoor wordt daardoor anders ingepast. Ook de vorm van de fietsbrug (W11a) wordt aangepast. De opritten- en afritten aan de N9 krijgen grotere lengtes en bredere bochten. Overige aanpassingen van het ontwerp betreffen een verbeterd tracé, ruimtelijke inpassing en afscherming van de fietspaden en fietssnelweg, het gebruik van integraalbruggen voor de kunstwerken, het beperken van afschermende constructies en de dimensies van kunstwerken, het voorzien van geluidsschermen en -panelen met een projecteigen patroon, het hergebruik van verhardingen waar mogelijk, bijkomende hemelwatervoorzieningen voor extra buffering en infiltratie en het voorzien van sedumbeplanting in de middenberm.

Met de wijziging van de aanvraag (PIV8) werden nog een aantal aanpassingen aan het ontwerp doorgevoerd om tegemoet te komen aan opmerkingen van de adviesinstanties en aan bezwaren ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De 'motivatie nota PIV OVA3 20230412' geeft een overzicht van de aanpassingen en van de hierdoor gewijzigde plannen.

Deze aanvraag omvat ook de exploitatie van vier werfzones ten behoeve van de werken aan de R4.

- Werfzone SOF Kiekenbos: voor een termijn van 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone;
- Werfzone SOF Viaduct: voor een termijn van 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone;
- Werfzone W9: voor een termijn van 2 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone;
- Werfzone W11: voor een termijn van 3 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone.

Op deze werfzones worden smeermiddelen, ontkistingsolie, gasolie, gasflessen, cement, kalk ... opgeslagen, voertuigen gestald en brandstof verdeeld. Ook transformatoren en airconditioningsinstallaties voor de werfketen worden aangevraagd.

De werfzones SOF Viaduct, W9 en W11 omvatten meerdere locaties. In de bijlagen C1 (Omschrijving van het voorwerp) wordt voor elk van deze locaties een afzonderlijke rubriekenlijst weergegeven. Voor deze werfzones worden alleen klasse 3-activiteiten aangevraagd.

Op de werfzone SOF Viaduct wordt de "hoofkeet" voorzien, alsook een betonietcentrale met bijhorende bekkens (niet-ingedeeld) en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem (TOP). Voor deze werfzone worden ook een aantal bijstellingen van de milieuvorwaarden gevraagd.

De werfzone SOF Kiekenbos is een grotere werfzone, waar ook de volgende inrichtingen en activiteiten (klasse 1, 2 en 3) worden voorzien: de opslag en mechanische behandeling van betonpuin, mengpuin en niet-teerhoudend asfalt, een breek- en zeefinstallatie, een mobiele betoncentrale, een TOP en de lozing van bedrijfsafvalwater afkomstig van het reinigen van de betoncentrale en het potentieel verontreinigd hemelwater van de semivloestofdichte piste. Ook voor deze werfzone worden een aantal bijstellingen van de milieuvorwaarden gevraagd. De werfzone zal in drie fasen verlopen waarbij de installaties tijdens de duurtijd van de vergunning op het terrein zullen verschuiven. Per fase is er een afzonderlijk uitvoeringsplan opgemaakt.

Tot slot omvat de aanvraag ook de exploitatie van een opslagtank horende bij de generator in het dienstgebouw van de tunnel.

Lucht en klimaat

Het project bevat duurzame elementen ter verbetering van de mobiliteit en leefbaarheid. Met de ombouw wordt geïnvesteerd in een vlottere en veiligere R4. Het aantal knooppunten waar het verkeer de R4 kan op- en afrijden vermindert, met als gevolg dat het verkeer vlotter en veiliger verloopt. Het zwaar verkeer wordt beter gestuurd en uit de woonkernen geweerd. Door het schrappen van op- en afritten zal ook de leefbaarheid in de Gentse kanaalzone er in het algemeen op vooruitgaan. Op heel wat plaatsen wordt nog dwarsend (fiets)verkeer voorzien om een goede en veilige verbinding tussen de woonkernen te garanderen.

In het MER werden voor het R4WO-project een basisalternatief en verschillende uitvoerings- en exploitatievarianten onderzocht. De aanvraag gaat uit van het basisalternatief met een exploitatiesnelheid van 90 km/uur.

Op basis van het Vlaams Verkeersmodel neemt het verkeersvolume in het basisalternatief in het studiegebied aanzienlijk toe. Dit vertaalt zich in een hogere uitstoot van emissies van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen. Het basisalternatief gaat gepaard met een toename van de uitstoot van broeikasgassen (vooral CO₂) met 11,7% en luchtverontreinigingspolluenten (vooral NO_x) met 10% in het studiegebied. In het MER worden de emissies over het volledige studiegebied beoordeeld en niet vertaald naar de deelgebieden. De globale conclusies gelden in ieder geval ook voor de verschillende deelgebieden.

Het basisalternatief met snelheidsregime 90 km/u zorgt voor een beperktere negatieve impact naar luchtkwaliteit dan het scenario met snelheid 120 km/u. Daarom is het belangrijk dat de exploitatiesnelheid beperkt wordt tot 90 km/u, zodat de negatieve effecten gemilderd en de negatieve impact op de luchtkwaliteit beperkt wordt. Het flankerend beleid dat in het basisalternatief wordt vooropgesteld werd doorvertaald in een ministerieel besluit en zal effectief uitgevoerd worden, aangezien met het besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken van 15 januari 2021 houdende aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer de maximumsnelheid na realisatie van het R4WO-project op de hele R4 werd vastgelegd op maximaal 90 km/u.

Voor het gebied van de aanvraag werden de volgende milderende maatregelen in het MER opgenomen:

- monitoring van de luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnelmonden;
- de voorziene balustrades rond de tunnelmonden van de tunnel van knoop W9 gesloten en voldoende hoog bouwen, of indien mogelijk laten overkragen;
- het voorzien van afscherming tussen de “lamp” en de Kiekenbosstraat (bijvoorbeeld onder de vorm van een begroeide grondberm; mogelijk kan het talud van de fietssnelweg hiervoor gebruikt worden of er minstens aan bijdragen).

De aanbevelingen uit het MER zijn de volgende:

- afscherming tijdelijke wegenis R4 in zones waar deze dicht(er) bij bewoning komt;
- monitoring van het (sluip)verkeer in de Botestraat (Wondelgem) en eventueel verkeersontradende maatregelen.

Een monitoringplan ter uitvoering van de milderende maatregelen en aanbevelingen van het MER werd door de initiatiefnemer bij de vergunningsaanvraag gevoegd (Memo Monitoringsplan flankerend beleid project-MER van 17 november 2020). Dit monitoringplan voldoet aan de minimale vereisten. De uitvoering van dit monitoringsplan wordt opgenomen in de voorwaarden.

De balustrades werden meegenomen in het vernieuwde ontwerp. Deze balustrades moeten ervoor zorgen dat er voldoende luchtcirculatie ontstaat rond de tunnelmonden om de eventuele luchtvervuiling die zich ter hoogte van de tunnelmonden opstapelt, beter te verspreiden. In het MER wordt gesteld dat indien er toch aanzienlijk negatieve effecten zouden optreden, er naar bijkomende maatregelen gezocht moet worden (bijvoorbeeld het verhogen van schermen of bermen). Dit zal moeten blijken uit de voorziene monitoring.

De woningen in de Kiekenbosstraat worden van de R4 afgeschermd door de grondwal van de fietssnelweg F40 die tussen de Ringvaartbrug en de fietsbrug over de Zeeschipstraat verhoogd wordt aangelegd. Op deze grondwal wordt bijkomend een geluidsscherm geplaatst tussen de fietssnelweg en de R4. De totale hoogte van de wal en het geluidsscherm ten opzichte van het niveau van de afritten van de R4 is 5,00 m. Een tijdelijke berm van 5 m hoog zorgt voor afscherming van de werfzone SOF Kiekenbos.

De activiteiten op de werfzones SOF Kiekenbos en SOF Viaduct, waaronder de tijdelijke opslag en verwerking van puin, asphalt en uitgegraven bodem, kunnen leiden tot stofemissies. Om eventuele stofhinder naar de omgeving te vermijden zijn de volgende maatregelen voorzien:

- Het terrein kan bevochtigd worden door middel van een tankwagen;
- De naaste omgeving en de toegangsweg kunnen gereinigd worden met een borstelwagen;
- De overslag- en transportactiviteiten op het terrein zelf worden zoveel mogelijk beperkt;
- Aan de vrachtwagenchauffeurs van het grondtransport wordt opgedragen om in en uit het terrein te rijden aan lage snelheid.
- Boven de schudgoot van de breker is er een waterbesproeiingsinstallatie. De transportbanden zijn uitgerust met hogedruk-watersproeiers;
- Er worden instructies gegeven aan de bandenladermachinist met betrekking tot "stofarme op- en overslag" en aan de kraanmachinisten met betrekking tot het storten vanaf een geringe hoogte in de storttrechters van de breekinstallatie;
- De opslaghoppen worden bevochtigd bij droog weer.

Kalk en cement zijn stoffen van stuifcategorie 1 (SC1). Kalk wordt in silo's opgeslagen en cement in silo's en zakken. De overige stuwende stoffen worden in bulk gestockeerd. Aangezien de opslagcapaciteit aan stuwende stoffen op SOF Kiekenbos 28.900 m² en op SOF Viaduct 6.500 m² grondoppervlakte bedraagt, zijn artikelen 4.4.7.2.4 tot en met 4.4.7.2.9 van titel II van het VLAREM van toepassing.

De cementsilo is uitgerust met doekenfilters, overvulbeveiliging en overdrukbeveiliging. Op de mengeenheid van de betoncentrale wordt een doekenfilter voorzien. Er worden ook doekenfilters voorzien op de cementsilo en op de cementweegeenheid.

De verwerking van de afvalstoffen en bodem gebeurt in open lucht en brengt geen geurhinder met zich mee.

Door de plaatsing van de betoncentrale, breekinstallatie, bentonietcentrale en TOP's vlak bij de werfzone van de R4 wordt transport uitgespaard. Het grootste deel van het grondtransport vanuit de bouwput naar de lamp verloopt via een gescheiden werfweg van de R4, zodat het aantal gehinderden beperkt blijft. Grondoverschotten in de lamp zullen verder maximaal per schip via het kanaal (Ringvaart) getransporteerd worden richting hun eindbestemming.

Door het naleven van de van toepassing zijnde maatregelen uit hoofdstuk 6.12 'beheersing van stofemissies tijdens bouw-, sloop- en infrastructuurwerken' uit titel II van het VLAREM, zal de hinder door stofemissies afkomstig van de infrastructuurwerken zelf ook tot een aanvaardbaar niveau beperkt kunnen blijven.

De exploitant neemt voldoende maatregelen om geen abnormale stofhinder te veroorzaken voor de omgeving, mits een goede opvolging van de bovengenoemde stofbestrijdingsmaatregelen. Er wordt voldaan aan de voorwaarden uit afdeling 4.4.7 van titel II van het VLAREM ter beheersing van niet-geleide stofemissies.

Concluderend kan gesteld worden dat in het voorliggende deelproject maatregelen verwerkt zijn die positief bijdragen aan duurzame mobiliteit, zoals ontkoppeling van de primaire weg door middel van insleuving en het aanleggen van bijkomende fietsinfrastructuur. Dit is belangrijk voor vermindering van de blootstelling aan luchtverontreiniging ten gevolge van het project. Mits naleving van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM en mits het opnemen van de uitvoering van het monitoringplan in de vergunningsvoorwaarden, zijn er voldoende garanties met betrekking tot maatregelen en flankerend beleid, opdat de milieueffecten aanvaardbaar zullen zijn.

Geluid en trillingen

Het vaststellen van de maximumsnelheid op 90 km/u komt de potentiële geluidshinder ten goede. Uit het geluidsonderzoek uit het project-MER blijkt dat de ondertunneling (met geluidsabsorberende wanden) in combinatie met de aanleg van een geluidsarm wegdek (SMA-D) een positief effect heeft op de geluidsimmissie in de omgeving. Ter hoogte van knooppunt W9 is dit met name het geval voor de woningen in de Schouwingstraat en de Evergemsesteenweg.

Op een aantal plekken zal ondanks de bovengenoemde reeds getroffen maatregelen de Lden (Level day-evening-night; Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai over een hele dagperiode uit te drukken) nog boven de 60 dB(A) blijven. Voor deze aanvraag is dit het geval in de zone langs de Viaductstraat-Houtjen. In het MER wordt aanbevolen dat indien Lden meer dan 60 dB(A) bedraagt er geluidsmilderende maatregelen worden toegepast.

Ter afscherming van de bebouwing in Houtjen en de Viaductstraat wordt een grondwal aangelegd waarboven een bijkomende, groene geluidswand wordt geplaatst. De totale hoogte (grondwal + groene wand) bedraagt 4 meter ten opzichte van de wegverharding van de opritten van de R4. De wand bestaat uit een begroeid scherm, zodat hier een volledig groene buffer aanwezig blijft tot de opritten van de R4. Het niveau van de grondwal varieert naargelang het verloop van de weg. Hiermee is voor deze zone voldaan aan de aanbeveling die in het project-MER werd opgenomen.

Voor de effecten van geluid tijdens de werken wordt in de actualisatienota van het MER het volgende gesteld:

"Daar de ingrepen ter hoogte van knooppunt W9 heel wat minder werkzaamheden en transport genereren (minder uitgravingen en afvoer van bodem ten gevolge van de minder diepe (min. 65cm

hoger) en kortere (330m i.p.v. 410m) tunnel) zal de er ook minder geluid zijn van werfwerkzaamheden en -transporten. Dit is het geval in de nabijheid van de woningen in de Kiekenbosstraat. Door de aanpassingen in niveaus van de zone van de "lamp" wordt gestreefd naar een grondverzet-neutrale oplossing, waardoor het aantal grondtransporten eveneens gereduceerd worden.

Daarnaast zal vooral gewerkt worden in de bouwput, dus op een lager niveau. Ook wordt er naast de Kiekenbosstraat een tijdelijk geluidsscherm geplaatst om geluidsoverlast van de TOP in de lamp te milderen. Ook zal er voor de werfwegenis gebruik gemaakt worden van geluidsarme asfaltverhardingen in plaats van betonplaatverhardingen.

Ter hoogte van W11a en W11c zijn er geen significante wijzigingen die voor een wijziging in het geluidsniveau ten gevolge van werfverkeer en bouwwerkzaamheden zorgen. Het aangepaste profiel leidt eveneens niet tot significante verschillen in de geluidsniveaus.

Daar de geluidsemisies van de werf in het MER gebaseerd zijn op aannames, en ook in dit stadium nog geen zekerheid is over welke machine waar zal ingezet worden, blijft het aangewezen om een worstcase benadering aan te houden en geen positievere score toe te kennen. De effectbeoordeling uit het MER wijzigt niet."

Voor de effecten van geluid tijdens de exploitatie wordt in de hierboven geciteerde actualisatienota het volgende gesteld:

"De verkeersstromen na de aanleg en hun locatie wijzigen niet significant ten opzichte van het in het MER onderzochte referentieontwerp. Wel kan er aangenomen worden dat het verkeer ter hoogte van de W9 vlotter door zal stromen door de voorgestelde aanpassingen. Doordat de R4 richting de Ringvaartburg sneller boven het maaiveld uitkomt, is een verhoogde geluidsmuur voorzien tussen de fietssnelweg en de weginfrastructuur en een verhoogde grondwal tussen R4 en Viaductstraat, waardoor de geluidsreductie opnieuw evenwaardig wordt met het referentieontwerp. De effectbeoordeling uit het MER wijzigt niet. Door de optimalisatie van het lengteprofiel van de R4 stijgt/daalt de weg aan een flauwere helling in vergelijking met het referentieontwerp hetgeen ook een positief effect heeft op het geluidsemissieniveau in de toe- en uitritten tot de tunnel."

Ter hoogte van Kiekenbos- en Waalbrugstraat binnen de projectcontouren wordt geluidsarm asfalt voorzien en wordt ook de snelheid beperkt.

Uit de actualisatienota bij het MER blijkt dat er drie geluidschermen noodzakelijk zijn, waarvan één tijdelijke aan TOP Kiekenbos en twee definitieve langs de R4, die vanaf de fase van de uitgraving van de tunnel (deels) aangelegd zullen zijn en dus ook dienstig zijn voor de afscherming van de woningen tijdens de werken.

Het geluid van de werken aan de R4 zelf en tijdens de exploitatiefase is aldus aanvaardbaar.

SOF Kiekenbos

Voor de werfzone SOF Kiekenbos werd een akoestisch onderzoek uitgevoerd en toegevoegd aan de aanvraag, aangezien de werf dichtbij woningen is gelegen, en er breek- en zeefactiviteiten en een betoncentrale worden voorzien. In het akoestisch onderzoek werden simulaties uitgevoerd voor de meest nabije woningen in de Kiekenbosstraat met name huisnummers 13, 15 en 17 alsook nummer 7.

De uitbating en inrichting van de werfzone SOF Kiekenbos gebeurt in drie fases die op de uitvoeringsplannen worden weergegeven. Fase 1 is inzake geluidsoverdracht naar de omwonenden (Kiekenbosstraat) de meest kritische fase. De betoncentrale en zeef- en breekinstallatie worden in deze fase wel zo geplaatst dat er een maximale afstand wordt voorzien ten aanzien van de bewoning. Deze installaties kunnen pas verplaatst worden zodra het montageplatform voor de

werken aan de Ringvaartbrug niet meer nodig is. Tijdens fase 2 zullen de breek- en zeefinstallatie en de betoncentrale op een ander perceel geplaatst worden. Op de uitvoeringsplannen van fase 2 werd de breek- en zeefinstallatie twee keer ingetekend omdat deze ook tijdens de fase zal verplaatsen. Er zal echter slechts één breek- en zeefinstallatie gebruikt worden. Gezien de breekinstallatie in fase 2 verder van de bewoning komt te staan, wordt de hinder door geluid kleiner. Tijdens de derde fase schuift de betoncentrale opnieuw verder weg van de bewoning.

De betoncentrale betreft een mobiele installatie met een productie van ongeveer 120 m³/uur. Er is opslag van maximaal 10.000 m³ uitgegraven bodem die wordt gezeefd, waarna het zand wordt gebruikt in de betoncentrale.

Er wordt telkens een breekcampagne ingelast wanneer er ongeveer 3.000 m³ meng- en betonpuin aanwezig is. In het drukste werfjaar zal er maximaal 10 beurten van 1 week gebroken worden. In de totale duurtijd van de werf (5 jaar) zullen er ongeveer 20 breekcampagnes van 1 week plaatsvinden. Volgens de aanvraag (bijlage Q3 bijstelling voorwaarden, zie verder) zou er gebroken worden van 6.30 uur tot 19 uur.

In het akoestisch onderzoek wordt per vergissing vermeld dat er 20 breekcampagnes plaatsvinden in fase 1. De exploitant bevestigde echter dat er slechts 20 breekcampagnes plaats vinden over de volledige periode van fase 1 tot en met fase 3. Het maximum van 10 per jaar in het drukste werfjaar, zoals vermeld in het voorwerp van de aanvraag en addendum E5 'Effecten van geluid of trillingen', is correct. De breekfrequentie vormt geen onderdeel van de toetsing van het geluid in het akoestisch onderzoek.

Naast het breken van het puin moeten ook de opgebroken funderingen gezeefd worden. Hiervoor zal een zeefinstallatie aanwezig zijn. Volgens de aanvraag (bijlage C6 'Materialen en processen' zou er gezeefd worden tussen 7u en 19u. Er wordt telkens een zeefcampagne gestart zodra er voldoende grond opgeslagen is. In totaal zal er maximaal 3.000 m³ grond uitgezeefd worden.

Zoals uiteengezet in het advies van de afdeling GOP zijn de geldende richtwaarden voor de dag, avond en nachtperiode 50, 45 en 45 dB(A). In het akoestisch onderzoek werd per vergissing een lagere richtwaarde (40 dB(A)) vermeld voor de nachtperiode. Met de wijziging PIV5 werd de richtwaarde voor de nacht in bijlage E5 Effecten van geluid of trillingen OVA3_SOF Kiekenbos gecorrigeerd.

Volgende werkzaamheden worden beschouwd in de studie:

- mobiele betoncentrale (07:00-19:00 uur);
- bandenlader voor het vullen van de centrale (07:00-19:00 uur);
- rijden vrachtwagen of tractor ten behoeve van afvoer mortel (07:00-19:00 uur);
- mobiele puinbreker/zeef (06:30-19:00 uur);
- kraan ten behoeve van het vullen van de puinbreker/zeef (06:30-19:00 uur);
- transportband ten behoeve van transport puin naar opslag op terrein (06:30-19:00 uur).

Er zijn 3 situaties gesimuleerd:

- situatie 1: alleen betoncentrale (106 dB(A)) in bedrijf (enkel dagperiode);
- situatie 2: betoncentrale (dagperiode) en zeef (112 dB(A)) in bedrijf (dag- en nachtperiode);
- situatie 3: betoncentrale (dagperiode) en puinbreker (115 dB(A)) in bedrijf (dag- en nachtperiode).

In het akoestisch onderzoek wordt ervan uitgegaan dat de betoncentrale alleen in de dagperiode werkzaam is en dat het breken en zeven naast de dagperiode ook in de nachtperiode kan

plaatsvinden. In de dagperiode wordt bijgevolg het cumulatief effect van de betoncentrale met een breek- of zeefactiviteit onderzocht (situatie 2 en 3 voor de dagperiode).

In de nachtperiode wordt het breken en zeven van puin onderzocht zonder dat de betoncentrale in werking is. Dit blijkt heel duidelijk uit de lagere bekomen immissiewaarden in de nachtperiode ter hoogte van de nabije woningen (meer dan 10 dB(A) lager dan overdag). Er wordt opgemerkt dat in de aanvraag versus het akoestisch onderzoek sprake is van verschillende werktijden. In de bijstellingen is immers sprake van een betoncentrale die normaal werkt tussen 6u en 19u en in bepaalde fases 24/24 uur kan draaien. De breekinstallatie zou van 6.30 tot 19u werken.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat mits aanleg van een aarden wal met een hoogte van 5 meter langs de zuidwestelijke en noordwestelijke zijde van het terrein volgende werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder verwachte overschrijdingen:

- elke activiteit (betoncentrale, breken, zeven) afzonderlijk kan zowel in de dagperiode als in de nachtperiode;
- de betoncentrale gecombineerd met het zeven van puin kan in de dagperiode (overschrijding in de nachtperiode);
- de betoncentrale gecombineerd met het breken van puin kan in de dagperiode (overschrijding in de nachtperiode). Dit is de meest kritische situatie.

De geluidsberm is ingetekend op het uitvoeringsplan en zal ook effectief voorzien worden.

De combinatie betoncentrale en breken van puin (dagperiode) voldoet, maar zonder marge. Gelet op de nabije ligging van woningen is een controlemeting aangewezen van deze combinatie in fase 1 (= worstcasescenario). Dit wordt opgenomen in de voorwaarden

Rekening houdend met de gevraagde bijstellingen (zie verder) waaruit blijkt dat de betoncentrale soms 24/24 uur kan draaien indien noodzakelijk, en met de resultaten uit het akoestisch onderzoek, is er geen bezwaar om de betoncentrale ook in de nachtperiode te gebruiken, mits er niet gelijktijdig wordt gebroken of gezeefd.

Wat betreft het breken en zeven wordt opgemerkt dat er tijdens de informatievergadering van 22 december 2022 een bezorgdheid werd geuit over het uur waarop men begint te werken tijdens de breek- en zeefweken (6u30). Hierop wordt geantwoord dat men 6u30 vraagt als voorwaarde om het transport langs daar te kunnen toelaten en de werknemers te laten toekomen. Rekening houdend met dit antwoord, wordt het gebruik van de breek- en zeefinstallatie slechts toegelaten vanaf 7 uur. Transport kan wel eerder toegelaten worden.

Er werd ook een bezorgdheid geuit met betrekking tot de geluidsafscherming die niet volledig doorloopt waar er in het zuidwesten een werftoegang is voorzien. De woning die zich daar bevindt (huisnummer 7) is effectief mee opgenomen in het akoestisch onderzoek. Door de positionering van de geluidsbronnen op het terrein leidt de afwezigheid van het geluidsscherm ter hoogte van de werftoegang niet tot overschrijdingen van de toepasselijke richtwaarden.

SOF Viaduct

Voor de werfzone SOF Viaduct zijn de geluidsbronnen voornamelijk de bentonietcentrale (ontzander en menginstallatie) en de mobiele rupskraan. Daarnaast wordt ook grond gezeefd op de TOP. Opslag en zeven van grond worden voorzien op een deel van de werf dat zich tussen twee spoorwegen, de Ringvaart en de R4 bevindt. Naast de vaste installaties zijn er ook over het terrein bewegende geluidsbronnen (zoals het aan- en afrijden van de vrachtwagens, alsook het intern transport op het terrein zelf, met de daar bijhorende laad- en losactiviteiten van gronden).

In normale werkweken wordt gewerkt tussen 7u en 19u en soms tussen 6u en 20u. Zeer sporadisch zou er 24/24u worden gewerkt, ook in sommige weekends. De bentonietcentrale zal slechts

tijdelijk aanwezig zijn bij de installatie van dieptefunderingen. De bentonietcentrale zou een specifiek geluidsniveau produceren van circa 85 dB(A). Deze veroorzaakt dus ook minder lawaai dan de graafmachines (> 100 dB(A)).

De bentonietcentrale is noodzakelijk in functie van de werken aan het viaduct. Gezien de geringe afstand tot de werkzone, is de voorziene locatie de best mogelijke. De bentonietcentrale bevindt zich pal aan de R4 en een grote doe-het-zelfzaak (fase 1AE) of op een deel van de R4 (fase 1F). Het wegverkeer zal hier dus vlak naast rijden.

Op de geluidsbelastingskaart is af te lezen dat de werfzone reeds een bestaande geluidsbelasting heeft van 55 – 65 dB(A) door het wegverkeer op de R4.

Hiermee rekening houdend wordt geen onaanvaardbare geluidshinder verwacht voor omwonenden.

W9 en W11

W9 en W11 betreffen tijdelijke inrichtingen waarbij de geluidsbronnen het aan- en afrijden van de vrachtwagens zijn.

In de werfzone W9 Industrieweg Noord en Zuid worden gemiddeld een 20-tal vrachten inkomend en uitgaand verkeer per dag verwacht met een maximum van 130 vrachten/dag gedurende een periode van 22 maanden. Het personenverkeer betreft gemiddeld 16 voertuigen per dag.

In de werfzone W9 Heinakker is het vrachtverkeer beperkt tot gemiddeld 1 per dag (maximaal 5 per dag) gedurende een periode van 6 maanden, met name tijdens de uitvoering van KWN53 Tramkoker. Het personenverkeer betreft gemiddeld 2 wagens per dag gedurende een periode van 6 maanden.

In de werfzone W11 is het werfverkeer beperkt tot gemiddeld 3 vrachtwagens per dag met maximaal 33 vrachtwagens per dag gedurende een zeer beperkte periode (inclusief het werfverkeer voor de aanleg van de R4 zelf).

De activiteiten op deze werfzones zullen niet voor een aanzienlijke geluidstoename in de omgeving zorgen, gezien de ligging van deze werfzones aan de R4 zelf.

Afvalstoffen en materialen

In de zones waar er aanpassingswerken zijn, worden de oude weggedelen, infrastructuur en constructies opgebroken. Hiervoor is er een sloopopvolgingsplan opgemaakt. Op de tussenliggende delen wordt er alleen structureel onderhoud uitgevoerd. Daarbij wordt de bovenlaag van de wegverharding afgefreesd en vervangen door een nieuwe bovenlaag. Bij deze werken komt er meng-, beton- en asfaltpuin vrij. Deze afvalstoffen worden op de werfzone SOF Kiekenbos opgeslagen en verwerkt. De gevraagde capaciteit bedraagt 40.000 m³ beton- en mengpuin en 26.000 m³ freesasfalt.

Bij de aanvoer van puin naar de opslagplaats vindt er steeds een controle plaats. Het (frees)asfalt wordt bijkomend gecontroleerd op de aanwezigheid van teer (door PAK-marker met UV-licht). Eventueel wordt het monster hierbij eerst opgewarmd. Als deze methode geen uitsluitsel geeft, wordt een alternatieve proefmethode toegepast (tolueentest of IR-chromatografie). Deze alternatieve methodes worden uitgevoerd door een extern labo. Indien er teerhoudend asfalt aanwezig is, wordt dit selectief en overeenkomstig de geldende wetgeving afgevoerd naar een vergunde verwerkingsinrichting.

Het puin wordt met een Copro-gecertificeerde breek- en zeefinstallatie verwerkt tot zeefzanden en granulaten die als (onder)funderingsmateriaal in de werf of in de betoncentrale worden toegepast. Metaal afkomstig van gewapend beton wordt door een magneet verwijderd en in een container opgeslagen. Een volle container wordt afgevoerd naar een vergunde verwerker.

Telkens wanneer er circa 3.000 m³ meng- en betonpuin aanwezig is, wordt er een breekcampagne ingelast. Over de volledige duur van de werf zijn er 20 breek- en zeefcampagnes van telkens 1 week voorzien.

Het puin dat wordt verwerkt in de breek- en zeefinstallatie zal niet alleen afkomstig zijn van de werken aan de R4. Wanneer er binnen het project tijdelijk een tekort aan puin is kan er ook puin van diverse geografisch aansluitende werven van de aanvrager en stakeholders worden aangevoerd en verwerkt:

- aanleg spoor/montageplatformen Infrabel;
- kaaimuur Ringvaart;
- rioleringswerken voor Farys en de stad Gent;
- aanleg waterleiding Farys oostelijke R4;
- aanleg mobipunten.

OVAM wijst erop dat een certificering als werf hier niet volstaat omdat de geografisch aansluitende werven als andere werven worden beschouwd. Overeenkomstig het Eenheidsreglement gerecycleerde granulaten, is een certificering als 'vaste locatie' vereist. Dit wordt meegegeven als aandachtspunt.

De breekinstallatie maakt bij acceptatie en verwerking een onderscheid tussen puin met een laag en een hoog milieurisicoprofiel. Het puin waarvoor een verwerkingstoelating van de sloopbeheerorganisatie Tracimat is verkregen, kan als LMRP-puin bij de breekinstallatie worden verwerkt. De verschillende puinsoorten en korrelmaten worden afzonderlijk opgeslagen en met naamborden geïdentificeerd. Het puin wordt maximaal toegepast in de werf. Het overtollige puin, dat niet kan hergebruikt worden, wordt afgevoerd naar een vergunde verwerker conform de vigerende wetgeving.

Ter ondersteuning van de werfwerkzaamheden wordt er ook een tussentijdse opslag voor uitgegraven bodem (TOP) voorzien op de werfzones SOF Kiekenbos en SOF Viaduct. De gevraagde opslagcapaciteit voor de werfzone SOF Kiekenbos bedraagt maximaal 10.000 m³, inclusief 2.900 m³ teelaarde. Deze hoeveelheid werd aangepast in de gewijzigde aanvraag PIV5. Op de werfzone SOF Viaduct zal er maximaal 10.000 m³ bodem worden opgeslagen.

De opslag gebeurt in hopen van maximaal 8 meter hoogte, naargelang het toegelaten gebruik. De partijen zijn visueel onderscheidbaar en hebben geen fysieke overlapping met andere partijen en worden voorzien van een uniek lotnummer met aanduiding van de milieuhygiënische kwaliteit. Partijen worden alleen samengevoegd indien uit de analyses blijkt dat deze partijen elk afzonderlijk in aanmerking komen voor het beoogde gebruik.

Aangezien de tussentijdse opslag van bodem alleen is aangevraagd onder rubriek 61 kan alleen bodem worden opgeslagen die voldoet aan de normen van het VLAREBO voor gebruik als bodem of voor bouwkundig bodemgebruik. Niet toepasbare bodem moet na ontgraven worden afgevoerd.

De bodem wordt selectief naar granulometrie en naar milieuhygiënische samenstelling ontgraven. Er zijn in opdracht van De Werkvennootschap reeds technische verslagen opgemaakt. De technische verslagen moeten echter nog worden geactualiseerd en voor aanvang van de werken aan de bevoegde instanties overgemaakt. OVAM wijst erop dat de milieuhygiënische kwaliteit van

de bodem in het kader van het grondverzet moet zijn vastgelegd in een technisch verslag dat door de erkende bodembeheerorganisatie conform moet zijn verklaard en waarbij al de van toepassing zijnde verdachte parameters moeten worden onderzocht. Dit geldt ook voor de bodem die extern (uit andere werven) wordt aangevoerd. Dit wordt opgenomen als aandachtspunt.

De bodem zal zoveel als mogelijk opnieuw in de eigen werfzone worden toegepast. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt er gekeken om deze toe te passen binnen de projectzone (binnen de kadastrale werkzone). Bodem die niet binnen het project kan worden toegepast, wordt afgevoerd naar een vergunde verwerkingsinrichting.

In functie van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem worden er bij de tussentijdse opslag maatregelen genomen om geen uitloging naar de bodem te veroorzaken (folie).

De bewerkingen die eventueel op de bodem plaatsvinden zijn zeven en bekalken. De uitgezeefde stenen worden apart gestockeerd om samen met het mengpuin te worden verwerkt tot gerecycleerde granulaten. Indien er toeslagstoffen worden gebruikt, kan dit alleen wanneer deze voor het gebruik van de bodematerialen een aantoonbare bouwkundige toegevoegde waarde hebben. Het gebruik ervan is bovendien alleen toegestaan op uitgegraven bodem die voldoet aan een toepassing overeenkomstig het VLAREBO. Gebruik van toeslagstoffen mag niet leiden tot een schonere categorie (code moet worden behouden). Mengen van partijen grond om deze te kunnen gebruiken, is niet toegestaan.

Voor de opslag en behandeling van de bodem op de opslagplaats moeten de werkvoorschriften zoals opgenomen in de 'Code van goede praktijk voor opslag, bewerking en reiniging van bodematerialen' (OVAM, april 2020) worden gevolgd. Het werkplan moet voor de opslag en behandeling van de bodem verder worden geconcretiseerd met een beschrijving van de werkwijze voor invulling van de verplichtingen uit de regeling van het grondverzet zoals opgenomen in het VLAREBO en de werkvoorschriften zoals opgenomen in de code van goede praktijk. Ook dit wordt als aandachtspunten meegegeven.

Bodem

Op de werfzones worden brandstoffen en gevaarlijke stoffen opgeslagen zoals diesel, gasolie, cement, kalk, hydraulische olie, afvalolie, smeerolie, benzine, white spirit, aceton en ontkistingsolie.

Cement en kalk worden opgeslagen in silo's of in zakken in een materiaalcontainer.

Alle brandstofreservoirs zijn dubbelwandig met lekdetectie en overvulbeveiliging. Deze brandstofreservoirs worden gestockeerd op lekdichte brandstofpistes. De mobiele houders hebben een groene dop en geldig keuringsattest. Dit attest kan opgevraagd worden via de verhuurder.

De opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen gebeurt in een materiaalcontainer.

Er is een aangepaste spill-kit aanwezig zodat bij eventuele accidentele emissies snel kan ingegrepen worden.

De exploitatie moet gebeuren conform de bepalingen van hoofdstuk 5.6 (brandstoffen en brandbare vloeistoffen) en 5.17 (opslag van gevaarlijke producten) van titel II van het VLAREM. Vloeistofdichte inkuipingen moeten een minimumcapaciteit hebben volgens titel II van het VLAREM. De scheidingsafstanden van bijlagen 5.6.1 en 5.17.1 moeten ook steeds gerespecteerd worden.

De opslag van puin gebeurt in compartimenten die niet zijn verhard gezien het tijdelijke karakter van de aanvraag. Deze worden waar noodzakelijk op een folie opgeslagen. Door het respecteren van de grondverzetsregels en het aanleggen van een vloeistofdichte folie onder de opslagvoorzieningen voor de tussentijds opgeslagen gronden wordt doorsijpeling naar de bodem vermeden en wordt verontreiniging van bodem en grondwater vermeden.

De breek- en zeefinstallatie beschikt over een geïntegreerd brandstofreservoir.

De betoncentrale is opgesteld op een semi vloeistofdichte ondergrond. Dit is een ongewapende betonverharding die wordt gekenmerkt door voegen, die een (beperkte) infiltratie toelaten naar de ondergrond, vandaar "semi-vloeistofdicht". Bij de betoncentrale is een watertank en bufferreservoir voorzien. Er wordt gebruik gemaakt van een biologisch afbreekbaar anti-betonkleefmiddel voor het vermijden van de aanhechting aan de betoncentrale, de vrachtwagens en de installaties.

De voorwaarden inzake bodem en grondwater van de stad Gent worden niet opgenomen. De aanvraag omvat immers geen bemaling.

Mits het naleven van de voorwaarden van titel II van het VLAREM en de regels van het grondverzet wordt het risico op bodemverontreiniging tot een aanvaardbaar niveau beperkt.

Bijstellingen van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM

De aanvraag omvat voor de werfzones SOF Kiekenbos, SOF Viaduct en W9 ook een vraag tot bijstelling van een aantal algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM.

Bijstelling weegbrug en register

Voor de werfzones SOF Kiekenbos en SOF Viaduct vraagt de exploitant een afwijking op de verplichting om een weegbrug met automatische registratie te voorzien en een register van de uitgegraven bodem bij te houden.

De aanvraag omvat hiervoor een vraag tot afwijking van artikel 5.2.1.2, §2, (SOF Kiekenbos) en van artikel 5.61.2, §2 en §4 (SOF Kiekenbos en SOF Viaduct), van titel II van het VLAREM.

Deze artikelen stellen dat:

"Artikel 5.2.1.2

§2 Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit of in dit besluit is de installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug met automatische registratie verplicht."

"Artikel 5.61.2

§2 Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit of dit besluit is de installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug met automatische registratie verplicht.

[...]

§4 Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, houdt de exploitant een register bij waarin ten minste de volgende gegevens zijn genoteerd:

1° voor wat betreft de aanvoer:

a) het volgnummer, de datum en het uur van de aanvoer van de uitgegraven bodem

b) de herkomst en oorsprong van de uitgegraven bodem

- c) de vervoerder van de uitgegraven bodem*
- d) de hoeveelheid aangevoerde uitgegraven bodem*
- e) opmerkingen omtrent de uitgegraven bodem en aanvoer, met inbegrip van de geweigerde aangevoerde uitgegraven bodem*
- 2° voor wat betreft de opslag: de plaats waar de geleverde partij opgeslagen ligt.*
- 3° voor wat betreft de afvoer:*
 - a) de bestemming van de uitgegraven bodem*
 - b) de vervoerder van de uitgegraven bodem*
 - c) de hoeveelheid aangevoerde uitgegraven bodem”.*

De exploitant vraagt een bijstelling van de verplichting van artikel 5.2.1.2, §2, en artikel 5.61.2, §2, van titel II van het VLAREM om een geijkte weegbrug met automatische weegregistratie te gebruiken en motiveert dit als volgt:

- Voor SOF Kiekenbos: *“Voor de aan- en afvoer van puin en gronden is er geen weegbrug op SOF Kiekenbos aanwezig. Het meng-, beton- en niet-teerhoudend asfaltpuin dat gebroken wordt, zal gewogen worden met de bandenlader. Op die manier kan bijgehouden worden hoeveel puin er werd gebroken. Het puin zal afkomstig zijn van de werken aan de RAWO. De gronden die op de werfzone hergebruikt worden, worden niet gewogen. De gronden die afgevoerd worden naar een erkend verwerker zullen bij de verwerker gewogen worden.”.*
- Voor SOF Viaduct: *“De vrachten worden met de grondtransportbonnen volgens richtlijnen ingevuld en kunnen op deze manier gekubeerd worden. De uitgegraven gronden zijn afkomstig zijn van de werken aan de RAWO. De gronden worden op de werfzone hergebruikt. Deze gronden worden niet gewogen. De gronden die afgevoerd worden naar een erkend verwerker zullen bij de verwerker gewogen worden.”.*

Aangezien de werf SOF Kiekenbos voor de verwerking van het puin als ‘vaste locatie’ moet gecertificeerd worden, volstaat de bovengenoemde invulling voor de weegverplichting niet. In het voorstel is er alleen sprake van weging van het gebroken puin. Bij een vaste locatie moet alle aan- en afvoer over een geijkte weeginstallatie (of een ander geijkt weegstelsel) worden gewogen. Met de voorgestelde werkwijze wordt hier niet aan voldaan. De gevraagde bijstelling voor deze werfzone kan bijgevolg niet toegestaan worden. Er moet een weegbrug voorzien worden.

Voor de bodemmaterialen is het eveneens belangrijk dat er in het kader van de traceerbaarheid zo nauwlettend mogelijk wordt geregistreerd en dat er steeds massabalansen kunnen gemaakt worden. Aangezien op Kiekenbos een weegbrug verplicht is voor de breekactiviteiten kunnen ook de gronden op deze de weegbrug gewogen worden. Voor SOF Viaduct is geen breekinstallatie voorzien. Voor deze werfzone kan daarom wel een afwijking op de weegbrug worden toegelaten. Voor de uitgegraven bodem kunnen de hoeveelheidsbepalingen gebeuren op basis van volumes aan de hand van een recipiënt met een gekend volume.

Voor de TOP's van zowel SOF Kiekenbos als SOF Viaduct wordt ook gevraagd om geen register zoals opgelegd in artikel 5.61.2, §4, van titel II van het VLAREM te moeten bijhouden omdat het merendeel van de bodem afkomstig is van de werf. Alle aangevoerde gronden zijn van een gekende kwaliteit en beschikken over een technisch verslag. De hoeveelheden zijn hierdoor gekend. Gronden die aangevoerd worden van derden beschikken over een technisch verslag en een conformverklaring. De vrachten zullen niet gewogen worden op de weegbruggen of via scheepsijking. De aangeleverde grond zal geregistreerd worden via de vrachtbonnen en in een overzicht zal bijgehouden worden welke partij in welke zone zal toegepast worden. De eventueel afgevoerde gronden naar derden zullen gewogen worden bij derden. Alle transport van afval wordt voorzien van een identificatieformulier. Hierop wordt de geschatte hoeveelheid vermeld.

De bodem die opgehaald wordt door een vergund verwerker, wordt gewogen bij deze vergunde verwerker.

Deze werkwijze is echter geen volwaardig alternatief voor het register zoals bedoeld in het VLAREM. De traceerbaarheid van de bodem is niet geborgd. Er kan bijgevolg niet akkoord worden gegaan met het voorstel. Deze vraag tot bijstelling wordt voor beide werfzones geweigerd.

Aan- en afvoer afvalstoffen en aanvoer uitgegraven bodem

De aanvraag bevat ook een vraag tot bijstelling van de milieuvoorwaarden met betrekking tot de toegelaten uren voor de aan- en afvoer van afvalstoffen naar de werfzone SOF Kiekenbos en de aanvoer naar de TOP's op de werfzones SOF Kiekenbos en SOF Viaduct. Dit betreft een bijstelling van de voorwaarden van artikel 5.2.1.2, §3 (SOF Kiekenbos), en 5.61.2, §3 (SOF Kiekenbos en SOF Viaduct), van titel II van het VLAREM, die stellen dat:

“Artikel 5.2.1.2

§3 Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit mag de normale afvalstoffenaanvoer en -afvoer niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden.”.

“Artikel 5.61.2

§3 Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit mag de normale aanvoer van uitgegraven bodem niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden.”.

De aanvrager vraagt om de aan- en afvoer van afvalstoffen (puin) en gronden naar SOF Kiekenbos of SOF Viaduct te mogen aanvatten om 6u en uitzonderlijk te laten doorgaan tot 22u. Op die manier kan de aan- en afvoer van gronden buiten de spitsuren plaatsvinden. Hierdoor wordt het verkeer tijdens piekmomenten ter hoogte van de basiswerf ontlast en ontstaat er minimale verstoring tijdens spitsuren op de oprit zelf om de werfzone te bereiken. Deze bijstelling kan toegestaan worden. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van 5.2.1.2, §3, en artikel 5.61.2, §3, van titel II van het VLAREM kan de exploitant vanaf 6u tot 22u afvalstoffen en bodemmateriële aanvoeren naar de werfzones SOF Kiekenbos en SOF Viaduct op voorwaarde dat de siteverantwoordelijke steeds aanwezig is en toezicht uitoefent bij de aanvoer. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Groenscherm SOF Kiekenbos

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 5.2.1.5, §5, van titel II van het VLAREM dat stelt dat:

“Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit wordt langsheen de randen van de inrichting een groenscherm van minstens 5m breedte aangelegd. Het groenscherm bestaat uit streekeigen laag- en hoogstammige dichtgroeïende gewassen. De exploitant neemt de nodige maatregelen om zo snel mogelijk een efficiënt groenscherm te bekomen. Voor nieuwe inrichtingen wordt het groenscherm aangeplant zodra de bouwwerken dat toelaten en het plantseizoen is aangebroken. Indien geen bouwwerken worden uitgevoerd, wordt het groenscherm aangeplant in het eerste plantseizoen dat bij de aanvang van de uitbating aansluit.”.

De aanvrager wenst hiervan te mogen afwijken door een grondwal van 5 m hoog te voorzien ter hoogte van de straat en motiveert als volgt:

“De groenzone zoals omschreven in dit artikel is bedoeld om stofhinder, zichthinder, zwerfvuil, enz. te vermijden voor inrichtingen die afval verwerken. De meest stofferige materialen worden in bulk gestockeerd, behalve cement, welke in een silo wordt opgeslagen.”.

Ter hoogte van de straat zal het gebroken puin en puingranulaten achter een grondwal van 5 m hoog gestapeld worden . Dit dient dan als scherm naar de buurt toe. Gezien het tijdelijk karakter van de activiteiten is het niet mogelijk om een groenscherm te plaatsen. Na de werken zullen de gronden in oorspronkelijke staat terug hersteld worden.”

Waar de berm van 5 m is voorzien, is er geen andere specifieke afsluiting vermeld op het uitvoeringsplan. Op de andere plaatsen, zonder berm, is een afsluiting van 2 m hoog voorzien. De berm kan beschouwd worden als een stevige en voldoende hoge afsluiting conform artikel 5.2.1.5, §2, van titel II van het VLAREM.

Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.2.1.5, §5, en artikel 5.2.1.5, §2, van titel II van het VLAREM hoeft er geen 5 m breed groenscherm en afsluiting te worden voorzien. Het plaatsen van een geluidsberm van 5 m hoog zoals voorzien op het uitvoeringsplan, in combinatie met een afsluiting van 2 m hoog op de andere zijden waar geen berm aanwezig is, volstaat. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Rustversturende werkzaamheden

De aanvraag bevat voor de werf SOF Kiekenbos ook een vraag tot afwijking van artikel 5.2.1.6, §4, van titel II van het VLAREM dat stelt dat:

“Tenzij anders bepaald in de milieuvergunning en onverminderd andere voorwaarden inzake het voorkomen van geluidshinder zijn rustversturende werkzaamheden verboden op werkdagen vóór 7 uur en na 19 uur, en op zon- en feestdagen.”

De aanvrager vraagt om de activiteiten te mogen uitvoeren tussen 6u en 22u. De betoncentrale zal in principe werken vanaf 6u tot 19u maar af en toe ook later in de avond en op zaterdag. De breekinstallatie zal maar van 6u30 tot 19u werken.

De aanvrager motiveert dit als volgt:

“De richtwaarden voor het specifiek geluid liggen op hetzelfde niveau voor de avond- en de nachtperiode.

De breker wordt steeds opgesteld tussen de hopen materialen, en zorgt op deze manier voor een geluidsberm.

De betoncentrale is gesitueerd in het midden van de site. Als dusdanig werd rekening gehouden dat beide installaties zich situeren op een voldoende afstand van het meest nabijgelegen woongebied.

Het crushen van het betonpuin en het breken van het puin, kan beschouwd worden als rustversturende werkzaamheden.

De motor van de breekinstallatie zal ingekapseld zijn. Tevens wordt een geluidsberm van 5 meter voorzien, waardoor wordt voldaan aan de van toepassing zijnde richtwaarden van het VlareM II. Voor de effecten van geluid wordt verwezen naar de geluidstudie in de aanvraag.”

De exploitant zal niet breken of zeven in de avondperiode. Uit de beoordeling van het aspect geluid volgt dat het niet wenselijk is dat de breek- en zeefinstallatie gebruikt of gevuld worden tijdens de nachtperiode (tussen 22 uur en 7 uur). Tijdens de informatievergadering werd gesteld dat het breken en zeven niet voor 7 uur zou plaats vinden, maar dat er wel voorbereidende werkzaamheden kunnen plaatsvinden (personeel dat aan komt rijden, vrachttransporten, interne transporten en activiteiten). Ook met betrekking tot het zeven van bodem is er onvoldoende garantie dat er geen onaanvaardbare geluidshinder voor omwonenden ontstaat buiten de dagperiode. Zoals reeds onder het aspect geluid beoordeeld, is het bijgevolg aangewezen deze werktijden op te nemen in de bijzondere voorwaarden. De genoemde voorbereidende werkzaamheden voor 7u 's ochtends worden niet beschouwd als rustversturende activiteiten in

de zin van artikel 5.2.1.6, §4, van titel II van het VLAREM. De gevraagde bijstelling is aldus zonder voorwerp.

De aanvraag bevat voor de werven SOF Kiekenbos, SOF Viaduct en W9 ook een vraag tot afwijking van artikel 5.15.0.6, §1, van titel II van het VLAREM dat stelt dat:

“Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5 zijn rustversturende werkzaamheden verboden op werkdagen tussen 19 uur en 7 uur alsmede op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.”

Voor SOF Kiekenbos wordt deze bijstelling gevraagd voor de werkzaamheden van de betoncentrale en voor SOF Viaduct voor de werkzaamheden van de bentonietcentrale (tussen 6u en 22u) en op zaterdag. Voor werf W9 wordt eveneens gevraagd om de activiteiten te mogen uitvoeren tussen 6u en 22u. De enige geluidshinder die hier kan optreden zijn de bewegingen van vrachtwagens. De werkuren zijn noodzakelijk voor de wegenwerken zelf.

Het vermelde artikel is alleen van toepassing op rustversturende werkzaamheden van garages, parkeerplaatsen en herstellingswerkplaatsen voor motorvoertuigen, oftewel de inrichtingen bedoeld in rubriek 15 van de indelingslijst (bijlage 1 van titel II van het VLAREM). Het artikel legt geen beperking op aan alle werkzaamheden, zoals die van de betoncentrale of bentonietcentrale. De gevraagde bijstelling is bijgevolg zonder voorwerp. Er moet steeds voldaan worden aan de richtwaarden volgens VLAREM. Hierbij wordt ook verwezen naar de beoordeling van het aspect geluid, waarbij de werktijden voor de installaties van SOF Kiekenbos en SOF Viaduct reeds werden opgenomen in de bijzondere voorwaarden. Omwille van duidelijkheid kunnen de bovenstaande werktijden ook worden opgenomen in een bijzondere voorwaarde voor de werfzone W9.

Watertoets

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Hemelwater

Bij de aanvraag is een uitgebreide watertoetsnota toegevoegd.

De bestaande afwatering in het projectgebied gebeurt voornamelijk via grachten naar de Lieve en naar de Ringvaart.

In dit project wordt in totaal 31,59 ha verharde oppervlakte heraangelegd of volledig nieuw aangelegd. Via groenstroken (naast fietspaden), infiltratiebermen en langsgrachten wordt volop ingezet op infiltratie. In totaal wordt er voldoende infiltratieoppervlakte voorzien om aan de voorwaarde van 400 m²/ha te voldoen. Ook het voorziene infiltratie-/buffervolume is voldoende om aan de voorwaarde van 250 m³/ha te voldoen. Ten opzichte van het referentieontwerp wordt bijkomende infiltratieoppervlakte en buffercapaciteit gecreëerd in combinatie met landschappelijke optimalisaties. Zo werd het tracé van de fietssnelweg licht aangepast zodat meer ruimte ontstaat tussen R4 en fietssnelweg voor de inpassing van een buffer- en infiltratiegracht. Hierdoor kan het afstromende regenwater van de R4 nagenoeg volledig infiltreren in de bodem, waar dit in het referentieontwerp volledig gebufferd en vertraagd afgevoerd werd naar de Lieve. In het gewijzigd ontwerp biedt de hogere ligging van alle takken in de “lamp” ook meer kans om in te zetten op gravitaire afwatering naar infiltratiezones.

Met betrekking tot afwatering en riolering werden door Farys ook de volgende voorwaarden opgelegd:

- In de infiltratiezone naast het fietspad moeten voldoende overrijdbare (in functie van zwaar verkeer) overstorten (skimmers) voorzien worden. Een technische fiche moet bij uitvoering ter goedkeuring overgemaakt worden;
- Huisaansluitputten worden in openbaar domein voorzien. Er zijn geen werken op privé-domein toegestaan;
- Huisaansluitputten worden voorzien volgens afkoppelingsstudies. Deze zullen ter beschikking zijn tegen start van de uitvoering;
- De voorziene langsgracht in de Kiekenbosstraat moet als infiltratiezone met overstorten uitgevoerd worden. Verharding in grachten moet tot een noodzakelijk minimum beperkt worden;
- De streng R39-R38 wordt uitgevoerd in d 400 en niet in d 200;
- Alle putten waar persleidingen in uitstromen worden behandeld met een epoxybekleding om aantasting te voorkomen.

Farys merkt ook op dat in de watertoetsnota wordt gesteld dat Farys en/of de Stad Gent de nodige bronmaatregelen aan Brico zal adviseren en wijst erop dat in het kader van een afkoppelingsstudie dit alleen geadviseerd kan worden, maar er bij rioleringswerken op openbaar domein geen wetgeving voor handen is om dit af te dwingen. Indien het ontwerp naar aanleiding van het advies bijkomende aanpassingen vraagt moeten deze hydraulisch gecontroleerd en voorgelegd worden. Dit kan meegenomen worden bij de uitvoering.

BRAVO4 heeft nog een bijkomend overleg gehouden naar aanleiding van dit advies. Met de wijzigingen van PIV8 werd tegemoet gekomen aan de voorwaarde over de gracht in de Kiekenbosstraat. De voorziene langsgracht met betonelementen werd aangepast naar een infiltratiegracht met skimmers als noodoverstorten. Waar op overige plaatsen steile oevers of grachtelementen worden ingepast, is dit technisch noodzakelijk voor de inpasbaarheid.

Zoals toegelicht in de memo voor de GOVC heeft de streng R39-R38 als enige bedoeling om een RWA-aansluiting te hebben onder de tramsporen voor de Secret Gardens, en kan deze na overleg behouden blijven in de voorziene diameter. De overige voorwaarden kunnen bij de uitvoering, waar technisch mogelijk, worden meegenomen. Het naleven van de voorwaarden van Farys inzake skimmers, huisaansluitputten en behandeling met epoxybekleding van putten waar persleidingen in uitstromen, wordt opgenomen in de vergunningsvoorwaarden.

De fietspaden wateren af naar voldoende brede verlaagde grasstroken. Waar mogelijk worden grasstroken naast de R4 maximaal benut als verlaagde infiltratiekom. Voor deze infiltratiebermen werden SIRIO-berekeningen uitgevoerd om na te gaan hoeveel oppervlakte wegenis er kan door gecompenseerd worden. Ter beveiliging worden er noodvoorzieningen naar de bestaande of geplande langsgrachten aan de R4 voorzien in het ontwerp, om zeker te zijn dat er bij extreme neerslaggebeurtenissen geen wateroverlast op het fietspad/R4 kan optreden, wanneer de infiltratievolumes volledig vol zitten.

De stad Gent stelt als voorwaarde dat alle infiltrerende bermen op waterdoorlatendheid moeten getest worden na aanleg, indien deze binnen de 72 uur niet leeg zijn zullen bijkomende maatregelen getroffen moeten worden tot de werking bewezen is. In de memo voor de GOVC geven De Werkvennootschap en BRAVO4 aan dat ze via een door VMM erkende methodiek deze infiltratiecapaciteit zullen aantonen. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

De stad merkt ook op dat het regenwater van de fietssnelweg wordt afgeleid richting de Industrierweg, die op vandaag geen afwatering heeft, en dat de smalle tussenliggende groenzone op bepaalde plaatsen sterk onder helling richting de industrierweg wordt voorzien. Skimmers zullen weldoordacht en heel frequent en met de noodzakelijke geleiding richting de skimmers uitgevoerd moeten om te voorkomen dat er plassen op de Industrierweg komen te staan. In de memo voor de GOVC verduidelijkt de aanvrager dat in het algemeen de fietssnelweg op hetzelfde niveau van de Industrierweg wordt voorzien, waarbij een ondiepe geul wordt voorzien tussen beide. Hierin zal het regenwater infiltreren en de skimmers dienen als noodoverloop, zoals vermeld in de watertoetsnota (document 'R4WO-Zone Ringvaart_N9 Watertoetsnota'). Alleen ter hoogte van de fietsbrug W11a komt de fietssnelweg in ophoging. Daar infiltreert het water van de fietssnelweg in de groene infiltratieberm, die wordt aangelegd volgens het principe uiteengezet in de watertoetsnota. Het water van de Industrierweg kan afstromen richting de groenzone. Er worden noodoverlopen voorzien die aansluiten op het infiltratiebekken in de fietslus van W11a of op de koker onder de fietssnelweg (zie beschrijving in de hierboven vermelde watertoetsnota). De skimmers worden in uitvoeringsfase verder gedetailleerd. De niveaus van de overlopen zullen ten alle tijd onder het niveau van de verharding van de Industrierweg ontworpen en geplaatst worden.

Om de vereiste infiltratieoppervlakte en het vereiste infiltratie-/buffervolume in de op de waterlopen aansluitende langsrachten te realiseren, worden er schotten in geplaatst. Om bij calamiteiten vervuiling van de waterloop te vermijden, worden ook afsluiters voorzien. Indien de schotten voorzien worden van knijpopeningen, worden deze steeds boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) geplaatst. Door de knijpopeningen steeds zo hoog mogelijk te plaatsen wordt het water zo lang mogelijk vastgehouden en de drainerende werking beperkt.

Om het afstromende regenwater van de tunnel aan knoop W9 en de fietstunnel onder de op- en afrit naar de N9 op te vangen, zullen pompkelders gebouwd worden die het water verpompen naar de dichtstbijzijnde grachten.

De tijdelijke wegenis zal afwateren naar grachten, wadi's of onverharde randzones.

SOF Kiekenbos

Op de werfzone SOF Kiekenbos zal voor de aanmaak van beton en het wassen van de betonmixers zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van het gerecupereerd water en het opgevangen hemelwater in de daartoe voorziene putten aan de betoncentrale. De betonmenger moet dagelijks gereinigd worden. Bij een reinigingsbeurt wordt het waterverbruik geschat op 10.000 liter water. De productie van wegenisbeton veroorzaakt veel minder productiestops dan de aanmaak van elk ander soort beton; het beton wordt ook "droger" geproduceerd (getrilde beton).

De aanvraag omvat de lozing van bedrijfsafvalwater zonder gevaarlijke stoffen met een debiet van 5,7 m³/uur – 14,3 m³/dag en 297,5 m³/jaar. Het bedrijfsafvalwater bestaat uit het spoelwater van de betoncentrale en het mogelijk verontreinigde hemelwater van de semivloestofdichte piste. Een wiellader vangt het spoelwater op en lost dit in een slibvang. Het vaste materiaal (zand, grind, ...) blijft achter in de slibvang. Het water stroomt door richting de KWS-afscheider voor het geloosd wordt in de gracht die die afwatert naar de Ringvaart. Het vaste materiaal (slib) kan eenvoudig verwijderd worden na bezinking.

De KWS-afscheider moet conform afdeling 4.2.3.bis van titel II van het VLAREM onderhouden en geëxploiteerd worden.

VMM baseert zich voor het bepalen van het debiet aan verontreinigd hemelwater (conform de Code van goede praktijk voor het ontwerp, het onderhoud en de aanleg van rioleringsystemen van 20 augustus 2012), sedert april 2017, op:

- Het langjarig gemiddeld neerslagtotaal (Ukkel 1981-2010) van 0,85 m³/m² voor het jaardebiet;
- Een composietbui met een terugkeerperiode van 2 jaar van 0,0159 m³/m² voor het uurdebiet en 0,0408 m³/m² voor het dagdebiet;

Deze aanpak sluit aan bij de huidige klimaatveranderingen en is nodig voor het correct inschatten van de hydraulische en ecologische impact op de riolering of ontvangende waterloop. Op basis van afvloeiing coëfficiënten, metingen, hergebruik en buffering kunnen de debieten bijgesteld worden. De oppervlakte van de semi vloeistofdichte piste bedraagt 360 m². Gezien de oppervlakte van de piste blijkt dat het aangevraagde dag- en jaardebiet voor het bedrijfsafvalwater niet kloppen, dit moet 14,688 m³/dag en 306 m³/jaar zijn. Aangezien volgens de aanvraag de menger dagelijks gereinigd zal worden (10 m³/u – 10 m³/dag – 3.650 m³/jaar), moet het debiet verder opgetrokken worden tot volgende waarden: 15,7 m³/uur – 24,68 m³/dag – 3956 m³/jaar. Dit wordt opgenomen in de vergunning.

De sectorale voorwaarden voor betoncentrales stellen het volgende:

“Artikel 5.30.4.2.

Het is verboden om afvalwater, afkomstig van het productieproces, te lozen, tenzij dit voor tijdelijke inrichtingen uitdrukkelijk wordt vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.”

Aangezien de activiteit voor 5 jaar wordt aangevraagd, kan de lozing van het bedrijfsafvalwater toegestaan worden.

Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden (meetgoot)

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 4.2.5.1.1 van titel II van het VLAREM dat stelt dat:

“Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen.

Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen:

- voor debieten > 2 m³/uur of > 20 m³/dag: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur) volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid;”

De exploitant vraagt om geen meetgoot te moeten plaatsen en motiveert dit als volgt:

“Het betreft hier een betoncentrale met een semi-vloeistofdichte piste aangesloten op een KWS-afscheider. Door de mogelijke piek-debieten voorgesteld door de VMM is het uurdebiet hoger dan 2 m³/u. Gezien het hier gaat om verharde oppervlakken die afwateren (hemelwater) over een KWS-afscheider met nageschakelde controleput is er geen verontreiniging te verwachten in het “bedrijfsafvalwater”. Gezien het een tijdelijke inrichting betreft is het plaatsen van een meetgoot niet wenselijk. Het afvalwater kan steeds gecontroleerd worden in de controleput.”

Aangezien de hogere debieten slechts in mindere mate voorkomen kan deze bijstelling worden toegestaan. Een controle-inrichting bestaande uit een controleput wordt voldoende geacht. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt

voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Machtiging waterlopen

De aanvraag omvat werken aan de onbevaarbare waterloop O207a (Lieve, 3^{de} categorie). Deze waterloop valt onder het beheer van de stad Gent.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan de waterloop van 3^{de} categorie uit te voeren.

Artikel 12, §1, derde lid, van de wet van 28 december 1967 stelt dat een gunstig advies uitgebracht door de bevoegde waterbeheerder in het kader van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, geldt als machtiging als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

De waterbeheerder van de Lieve, de stad Gent, verleende op 19 januari 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. In dit advies wordt in de overwegingen gesteld dat oevers van grachten en waterlopen maximaal groen en natuurvriendelijk moeten aangelegd worden en men in de plannen een overmatig gebruik van oeververstevigingen in riettegels en zelfs betonnen grachtelementen ziet. Hellingen worden bij voorkeur zo luw mogelijk aangelegd, hellingen tot 4/4 kunnen met biodegradeerbaar weefsel of hydraulisch inzaaien tijdelijk beschermd worden. Als voorwaarde wordt ook het naleven van het advies van Farys opgelegd.

Farys merkt in het advies van 23 december 2022 op dat het aangepaste lengteprofiel van de waterloop O207a afwijkingen vertoont ten opzichte van hun referenties. De bodempeilen liggen lokaal hoger dan de bij de stad gekende situatie. Specifiek wordt dit opgemerkt afwaarts ter hoogte van de groene buffer tussen de Gaverstraat en de Oostelijke afbuiging van de Lieve. Het bestaande gabarit van de Lieve in profiel moet over het volledige tracé behouden blijven. Ook stelt dit subadvies dat de beschreven oever- en bodemversteviging in de Lieve alleen lokaal ter hoogte van nieuwe kunstwerken mag toegepast worden. Langs het tracé van de Lieve is deze uitvoering technisch niet nodig en bijgevolg niet aanvaardbaar. De stabiliteit van de bodem en talud van de Lieve moet door middel van natuurtechnische ingrepen verzekerd worden. Als voorwaarde wordt gesteld dat het dossier moet aangepast worden aan deze opmerkingen.

BRAVO4 heeft een bijkomend overleg met Farys gehouden. Daarbij werd aangegeven dat de peilen op de plannen in het aanvraagdossier zijn gebaseerd op de metingen die door BRAVO4 uitgevoerd werden en de actuele bodempeilen betreffen. Er werd afgesproken dat BRAVO4 voor en na de werken enkele controlepunten zal inmeten zodat de toestand voor en na de werken kan vergeleken worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

De oeverversteviging in de Lieve werd aangepast om aan de vraag naar natuurtechnische oplossingen te voldoen. Deze wijzigingen werden opgenomen op de plannen in de gewijzigde aanvraag (PIV8). Afwaarts ter hoogte van de groene buffer tussen Gaverstraat en oostelijke afbuiging van De Lieve wordt omwille van de inpasbaarheid van de R4 gewerkt met een keermuur (verlengde kopmuur) aan de zijde van de R4. Onder wiens bevoegdheid het onderhoud van deze muur valt, zal nog uitgeklaard moeten worden (wegbeheerder of waterbeheerder). Dit wordt echter niet geregeld in de omgevingsvergunning.

Gelet op het bovenstaande wordt besloten dat met de wijzigingen van PIV8 en mits het opleggen van de controlemetingen van de bodempeilen in de vergunningsvoorwaarden aan de relevante voorwaarden met betrekking tot de werken aan de waterloop wordt voldaan.

Natuurtoets

De werken gaan gepaard met ontbossing en het wijzigen van kleine landschapselementen (bomenrijen en houtkanten, grachten) en vegetaties (bermen en taluds). De huidige ecologische waarde van deze vegetaties en watergangen is zeer beperkt. De ontbossingen worden uitgevoerd in het kader van handelingen van algemeen belang.

Enkele bermen van spoorwegen en fietspaden zijn aangeduid als historisch permanente graslanden (HPG) die gelegen zijn in de bestemming bufferzone waar een verbod op wijzigen van HPG geldt. Er worden afdoende compenserende maatregelen voorzien, netto is er dan ook geen waardeverlies te verwachten van ecologisch interessant permanent grasland. Het gunstige advies van ANB van 16 januari 2023 geldt, mits naleving van de voorwaarden in het advies, als afwijking op de verboden van artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, volgens artikel 10 van het vermelde besluit.

Het vellen en ruimen van bomen moet gebeuren buiten de standaard schoontijd van 1 april tot eind juni. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

De ontbossingen beperken zich tot kleine geïsoleerde loofbossen op twee locaties in het projectgebied. Het gaat om een stukje bos aan de Viaductstraat, waar een smalle uitloper van het zuidelijk gelegen bos gerooid wordt en om twee bosjes aan de op- en afrit naar van de R4 naar de N9 en Industrieweg (rijrichting Gent) die ontbost worden voor de aanleg van de fietstunnel onder de open afrit. De ontbossing wordt gecompenseerd binnen het R4WO-project in de bestemming parkgebied (volgens GRUP) te Wondelgem en buffergebied te Evergem. Om het saldo te vervullen, is er bijkomend een bebossing voorzien van 2.560 m² op een perceel te Aalst, waar in het kader van het overkoepelende project in totaal iets meer dan 1,4 ha bebost zal worden aansluitend bij een bestaande boskern.

Om de fietsbrug ter hoogte van de Buntstraat te realiseren is een werfzone ingetekend. De stad Gent merkt op dat deze zone ruimer dan noodzakelijk is en zich bevindt in een bosaanplant (boscompensatiezone). Deze tijdelijke werkzone ligt in het Ter Durmenpark (stadseigendom) en binnen buffergebied op het gewestplan. De stad vraagt daarom de contour van de werfzone ter hoogte van de nieuwe fietsbrug aan de Buntstraat tot een minimum te reduceren: aan de westzijde van te bouwen brug wordt de werfzone beperkt tot maximum 10 m naast de taludvoet of rioleringsstreng. Na de werken wordt de (resterende) boscompensatiezone aan de nieuwe fietsbrug volledig hersteld/heraangeplant. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Bij de verantwoordingsnota is een beplantingsplan gevoegd. In het ontwerp worden bermzones, nieuwe grachten en houtige kleine landschapselementen voorzien. Er wordt voorzien dat de nieuwe bermen spontaan kunnen ontwikkelen, mits een extensief maaibeheer. Op locaties waar door erosie versneld groen nodig is, zal worden ingezaaid met een kruidenrijk bloemenmengsel van autochtone afkomst. Nieuwe vegetaties zullen zich voldoende kunnen ontwikkelen ter hoogte van deze bermen. Nieuwe houtige kleine landschapselementen zullen ontstaan ter hoogte van de inplanting van bomenrijen. Ook hier wordt geopteerd voor geschikte soorten inheems loofhout. De aanleg van grachten en infiltratiemogelijkheden zorgt voor het ontstaan van nieuwe natte kleine landschapselementen.

Tijdens de werffase moeten de nodige beschermingsmaatregelen genomen om wortel- en stamschade aan de te behouden bomen te vermijden, in het bijzonder voor de bomenrij ten zuiden van de Industrieweg. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Er moeten maatregelen genomen worden opdat de aanplant van nieuwe bomen op duurzame wijze gebeurt. Bij uitval moeten in het eerstvolgende plantseizoen de opgevallende plaatsen opnieuw aangeplant worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Stikstofemissies verspreiden zich via de lucht en slaan vervolgens neer, onder meer in natuurgebieden. De verzurende en vermestende effecten van deze stikstofneerslag of -depositie, kunnen een schadelijke impact hebben op het milieu, de gezondheid en de biodiversiteit. Om die reden vormt de depositie van stikstof in de meeste Vlaamse Habitatrichtlijngebieden een belangrijk aandachtspunt.

Naar aanleiding van het arrest RvVb-A-2021-0697 van 25 februari 2021 werd op 2 mei 2021 door de bevoegde Vlaamse minister een ministeriële instructie met betrekking tot de beoordeling van de stikstofuitstoot van vergunningsaanvragen met een mogelijk betekenisvol effect op habitatrichtlijngebied bekend gemaakt. Bij de aanvraag is een stikstofnota gevoegd, waarin gesteld wordt dat de bijdrage aan de kritische depositiewaarde van het meest stikstofgevoelige habitattypen in het habitatrichtlijngebied maximaal 0,65% per jaar bedraagt.

De vroegere PAS-regeling werd in het project-MER niet toegepast omdat dit geen significantiekader vormde voor infrastructuurprojecten. Daarom werd een eigen wetenschappelijk onderbouwde beoordeling gemaakt zonder gebruik te maken van kwantitatieve drempels. De beoordeling is gemaakt op basis van de afstand tot speciale beschermingszones en Vlaams ecologisch netwerk, de conclusies uit de discipline lucht en mobiliteit en het feit dat het om een verbetering gaat van een bestaande weg (geen nieuwe infrastructuur) bij een snelheidsregime dat niet verandert. Een uitgebreide kwantitatieve analyse bevat het MER niet.

De in de discipline mobiliteit van het project-MER omschreven reroutingeffecten op macroniveau zorgen voor een verschuiving van verkeersstromen, met minder verkeer door en langs speciale beschermingszones en Vlaams ecologisch netwerk tot gevolg. Voornamelijk het VEN-gebied 'De Stropers' en habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' zullen minder worden belast.

Rekening houdend met de ligging van de werfzones en omleidingswegen ten opzichte van de speciale beschermingszones wordt ook niet verwacht dat de werken in de aanlegfase een relevante toename van de stikstofdeposities tot gevolg zullen hebben.

Gezien het project uitsluitend een verbetering betreft van een bestaande weg bij hetzelfde snelheidsregime (maximum 90 km/uur), de afstand van de werken tot beschermde gebieden (speciale beschermingszone en Vlaams Ecologisch Netwerk) en het positieve effect op macroschaal door reroutingeffecten kan ingestemd worden met de conclusie dat enerzijds betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van speciale beschermingszones en anderzijds onvermijdbare en onherstelbare schade aan natuur in het VEN uitgesloten is.

Boscompensatie

Uit het dossier kan afgeleid worden dat een oppervlakte van 6.696 m² zal worden ontbost voor de realisatie van de geplande werken. Het te ontbossen terrein is bezet met inheems bos. De resterende oppervlakte moet als bos behouden blijven.

Het compensatievoorstel opgenomen in de aanvraag werd goedgekeurd door ANB in het advies van 16 januari 2023 en staat geregistreerd onder het kenmerk 22-219634. De noodzakelijke voorwaarden in het kader van artikel 90bis van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen.

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft beslist dat in de tunnel ASTRID-indekkings moet aanwezig zijn. Dit wordt opgelegd in de voorwaarden.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

Het grootste deel van de projectzone en de gevraagde handelingen zijn gelegen in de bestemmingsgrondvlakken en de overdruk reservatiegebied van de gewestplanwijziging van het gewestplan 'Gentse en kanaalzone' van 26 januari 2001. (Ook de niet nader gespecificeerde lijnindicatieve overduk 'zone bestaande hoofdverkeerswegen' blijft nog van toepassing.) De andere delen van de afgebakende projectzone liggen voornamelijk in de hogervermelde bestemmingsgebieden van het originele gewestplan van 14 september 1977. Een heel beperkt deeltje ligt in het gewijzigde gewestplan Gentse en kanaalzone van 28 oktober 1998. De gewestplanbestemmingen ter hoogte van de het op- en afritcomplex (de 'lamp') ten noordoosten van de N456-Zeeschipstraat/Evergemsesteenweg (inclusief de reservatiestrook) werden gewijzigd door het GRUP R4 knoop Wondelgem.

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn hoofzakelijk principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven.

Een groot deel van de eigenlijke werken aan de gewestweg liggen in de overdruk reservatiegebied. Deze nodige ruimten moeten beschouwd worden als expliciet gereserveerd voor de uitvoering van werken van openbaar nut (in dit geval werken van algemeen belang zoals bepaald in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen van algemeen belang).

Een ander belangrijk deel wordt aangelegd binnen de daartoe voorziene zones (spoorinfrastructuur, weginfrastructuur en park met overdrukken en planlijnen) van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).

Ook handelingen buiten deze zones (in zones van het originele gewestplan) in functie van de ontsluiting en bereikbaarheid (en bijhorende groenaanleg en vrijwaring van overstromingsgevaar en wateroverlast) van mensgerichte functies moeten beschouwd worden als in overeenstemming met de planologische bestemmingen (woongebied, industriegebied, ambachtelijke zone, parkgebied).

De aanvraag is deels in strijd met de geldende plannen op de volgende punten:

- De nieuwe spoorlijnzate met aanpalende langsgracht ligt niet helemaal binnen de voorzien zone van het GRUP waardoor deze handeling deels in zeehavengebied (gewestplanwijziging 26 januari 2001), industriegebied en buffergebied (origineel gewestplan) komt te liggen. Deze draagt niet direct bij tot de ontwikkeling of ontsluiting van deze zones;
- Tijdelijke werkzones in industriegebied, buffergebied, woongebied en parkgebied (origineel gewestplan) staan niet rechtstreeks in functie van de ontwikkeling of ontsluiting van deze zones;
- De aanleg van een fietsersbrug deels in buffergebied zonder overdruk reservatiestrook draagt niet bij tot de bufferfunctie van de zone (maar brengt ze ook niet noemenswaardig in het gedrang).

Afwijkingen van de stedenbouwkundige voorschriften:

Delen van de gevraagde werken (zie oplistings hierboven) in de hiervoor vermelde zones staan niet in functie van de realisatie van de vermelde bestemmingen.

De VCRO bevat in hoofdstuk IV van titel IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

“Artikel 4.4.7, §2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

In hoofdstuk II van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:

“Artikel 2.

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

2° de openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer, met inbegrip van tram en metro en met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals stations, dienstgebouwen en andere;

7° de gebouwen en constructies opgericht voor het gebruik of de uitbating door de overheid of in opdracht ervan. De PPS-projecten, zoals bedoeld in het decreet van 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking;

8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;”

In hoofdstuk III worden de handelingen van algemeen belang opgesomd waarvan wordt aangenomen dat deze een ruimtelijk beperkte impact hebben:

“Artikel 3.

§ 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker; ...

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren; ...

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers; ...

14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°; Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

§ 2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

3° de wijziging of uitbreiding van:

d) bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen;

De handelingen, vermeld in het eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied, tenzij die handelingen door de aard, ligging en oppervlakte ervan geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbare gebied.

De vergunningsaanvrager die de handelingen, vermeld in het eerste lid, wil uitvoeren, motiveert in zijn vergunningsaanvraag waarom die handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15 en 52 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.”

De aanvrager motiveert in de verantwoordingsnota waarom deze werken een ruimtelijk beperkte impact hebben, als volgt:

- wat betreft de spoorlijnzate:

“Na opmaak van het GRUP werd de spoorlijn L216 uit het referentieontwerp verder geoptimaliseerd. Dit heeft als gevolg de bochtstraal van de spoorweg beperkt werd aangepast. De nieuwe spoorlijn L216 wordt op een bedding gerealiseerd van ca. 9,50 m breed. De spoorlijn komt hier centraal op te liggen. De spoorlijn zelf ligt volledig binnen de bestemmingszone “Spoorinfrastructuur” (art. 2, van het GRUP R4 – knoop Wondelgem).

De bedding waarop de spoorlijn wordt gerealiseerd komt gedeeltelijk buiten deze bestemming te liggen binnen de zone voor Industriegebied, zoals vastgelegd in het gewestplan. Voor de aanleg van deze spoorlijn wordt een afwijking aangevraagd op basis van art. 3 §2 3° d). De nieuwe spoorlijn wordt aangelegd conform de principes die zijn opgenomen in het GRUP. Het betreft de aanleg van een goederenspoorlijn die in functie staat van de omliggende industriële bestemmingen. De spoorlijn wordt gedeeltelijk, over een lengte van ca. 500 m en een breedte van max. 3,5 m binnen de zone voor industrie gerealiseerd. Ten westen van de R4 betreft het een restzone tussen de Ringvaart, de R4 en de spoorlijn L216. Het opschuiven van de spoorlijn naar het noorden heeft hier eerder een beperkt positief gevolg op de industriële bestemming, omdat ten zuiden van het spoorwegtracé een zeer beperkte ruimte vrijkomt om de industriële bestemming

te realiseren. Ten oosten van de R4 wordt de spoorlijn aansluitend bij de infrastructuurbundel van de R4 gerealiseerd.

Het opschuiven van de spoorlijn naar het noorden heeft hierdoor een beperkte impact op de bestemming industriegebied zoals vastgelegd in het gewestplan. Doordat de spoorlijn op de rand van het industriegebied is gelegen blijft er nog voldoende ruimte over om de bestemming te realiseren. Er kan dus besloten worden dat de impact van het opschuiven van de spoorwegbedding naar het noorden beperkt van aard is en geen impact heeft op de toekomstige ontwikkeling van de zone als Industriegebied.”

Deze motivering kan gevolgd worden: de verschuiving belemmert de ontwikkeling van het industriegebied niet. Lijn 216 is bovendien een goederenspoorlijn ten behoeve van de industriegebieden die ze ontsluit.

- Voor wat betreft de tijdelijke werfzones:

“Werkzones TzWN01 en TzWN02 ten westen en oosten van de R4 zijn gelegen binnen de bestemming industriegebied zoals vastgelegd op het gewestplan. Voor de realisatie van deze werfzones wordt een afwijking aangevraagd op basis van art. 3 §2 14°.

De westelijk zone op de percelen 226D, 226C en 198B, ten noorden van de Kiekenbosstraat (langs weerszijde van de bestaande te verplaatsen spoorlijn L216), met een oppervlakte van ca. 6,5 ha. De percelen kennen vandaag een gebruik als weiland en akker. De werfzone knooppunt SOF Kiekenbos is gelegen tussen de Kiekenbosstraat, de Eversteinlaan en de Ringvaartweg Wondelgem. De werfzone is gelegen op volgende kadastrale percelen: Gent, afdeling 30, sectie A, 226C, 226D, 198B, 200D, 214M en 166C. Tevens wordt een deel van het openbaar domein gelegen op de R4 en Ringvaartweg gebruikt. Deze werfzone zal gedurende 5 jaar tijdens de werken aan de R4 West aanwezig zijn. De toegang tot de site is bereikbaar via de Kiekenbosstraat en de Ringvaartweg-Wondelgem.

Het gebruik als werfzone kan beschouwd worden als een handeling met een beperkte ruimtelijke impact omdat het inrichten van een tijdelijke werkzone naar aard van activiteiten in overeenstemming is met de bestemming industriezone. De activiteiten die er voorzien worden zijn tijdelijk van aard en de grondbestemming, zoals vastgelegd in het gewestplan kan na realisatie van de werken aan de R4 gerealiseerd worden. De inrichting als tijdelijke werkzone heeft bijgevolg geen impact op de realisatie van de bestemmingen zoals vastgelegd in de geldende bestemmingsplannen.

De locaties zijn aansluitend aan de werf voorzien waardoor deze geen extra impact veroorzaken naar de omliggende bewoning. De hinder van de werfzones is ook slechts tijdelijk van aard.”

“Werkzone WzWN03 op het perceel 287K (langs Viaductstraat) is gelegen in parkgebied, zoals vastgelegd op het gewestplan. Voor de realisatie van deze werfzone wordt een afwijking aangevraagd op basis van art. 3 §2 14°.

Het perceel 287K heeft een totale oppervlakte van 5.365m². Hiervan wordt er ca. 2.365m² ingenomen om het tracé van de Viaductstraat aan te passen. Het overige deel van het perceel, een driehoekige vorm met een oppervlakte van ca. 3.000 m² wordt aangeduid als tijdelijke werfzone. Het perceel kent momenteel een gebruik als weiland.

Na uitvoering van de werken zal de grondbestemming parkgebied, zoals vastgelegd in het gewestplan gerealiseerd worden. Het perceel zal immers gebruikt worden om een deel van de boscompensatie uit te voeren.

In functie van de inrichting als werfzone worden volgende werken uitgevoerd: afgraven van de teelaarde en indien nodig aanleggen van een tijdelijke steenslagverharding. Het gebruik als werfzone kan beschouwd worden als een handeling met een beperkte ruimtelijke impact omdat de activiteiten die er voorzien worden tijdelijk van aard zijn. Na realisatie van de werken aan de R4 zal de bestemming parkgebied gerealiseerd worden.

De inrichting als tijdelijke werkzone heeft bijgevolg geen impact op de realisatie van de bestemming zoals vastgelegd in de geldende bestemmingsplannen. De locatie is aansluitend aan de werf voorzien waardoor deze geen extra impact veroorzaakt naar de omliggende bewoning. De hinder van de werfzones is ook slechts tijdelijk van aard.”

Gezien de tijdelijkheid van de werfzones kan aanvaard worden dat de ruimtelijke impact beperkt blijft, en dit geldt des te meer aangezien de werken tot gevolg hebben dat de bestemming uiteindelijk gerealiseerd wordt.

- wat betreft de fietsbrug:

“De fietsbrug W11a, die de fietssnelweg F40 verbindt met de Buntstraat over de R4 is wat betreft het deel ten zuiden van de R4 gelegen in buffergebied. Voor de realisatie van deze fietsverbinding wordt een afwijking aangevraagd op basis van art. 3 §1 1°.

Binnen het buffergebied wordt er over een afstand van ca. 205 m een fietspad van 4 m breed aangelegd. De verharding die binnen het buffergebied wordt aangelegd heeft bijgevolg een oppervlakte van ca. 820 m². De hellingen naar de fietsbrug worden volledig geïntegreerd in de bestaande grondwal die een visuele en geluidsbuffer vormt naar de R4.

De aanleg van het fietspad bovenop en langs deze grondwal heeft geen impact op de bufferende functie van deze grondwal.

De realisatie van het fietspad kan hierdoor beschouwd worden als een handeling met en beperkte ruimtelijke impact. De beperkte ruimtelijke impact kan tevens gemotiveerd worden vanuit het feit dat de fietshelling in het zuiden volledig wordt geïntegreerd in de parkaanleg van het Ter Durmenpark.”

Ook deze afwijking kan aanvaard worden als zijnde beperkt qua ruimtelijke impact. Het Ter Durmenpark is in zijn geheel buffergebied en is inderdaad als park aangelegd, inclusief wandel- en fietspaden.

Uit dit alles volgt dat de werken een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO en het besluit handelingen van algemeen belang van 5 mei 2000, en dat van de stedenbouwkundige voorschriften kan worden afgeweken.

Overeenstemming van de aangevraagde ingedeelde inrichting of activiteit met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

Voor de ingedeelde inrichting of activiteit van de werfzones bevat de VCRO in hoofdstuk VI van titel V volgende afwijkingsbepaling die relevant is voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

“Artikel 5.6.7. § 1. Een omgevingsvergunningsaanvraag voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit of voor kleinhandelsactiviteiten kan gunstig geadviseerd worden en vergund worden, in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift, voor zover voldaan is aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1° de goede ruimtelijke ordening wordt niet geschaad, hetgeen in het bijzonder betekent dat de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort;

2° de inrichting of activiteit is stedenbouwkundig vergunbaar in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift of, als het gaat om een bestaande inrichting of activiteit, is hoofdzakelijk vergund.”

Het voldoen aan punt 1°, de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, wordt hierna behandeld.

Uit het hierboven gestelde blijkt dat de inrichting of activiteit stedenbouwkundig vergunbaar is. De stedenbouwkundige handelingen gekoppeld aan de ingedeelde inrichting of activiteit ressorteren binnen het toepassingsgebied van de afwijkingsbepalingen voor werken en handelingen van algemeen belang conform artikel 4.4.7, §2, van de VCRO.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen zoals hoger omschreven. De voorziene voetpaden voldoen aan de verordening inzake voetgangersverkeer. Uit het advies van de stad Gent blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is met het Algemeen bouwreglement.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°, in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid en mobiliteitsimpact

De aanvraag betreft de heraanleg en herinrichting van een bestaande, grotere lijninfrastructuur waarbij vertragende conflictpunten worden weggewerkt en de gewestweg, zoals lang gepland, omgevormd wordt tot een volwaardige primaire weg type I met een hoofdzakelijk verbindende functie. In dit deel van het project R4WO wordt deze functie voor doorgaand verkeer gerealiseerd, enerzijds door het uitgraven van een tunnel onder de vertragende kruisingen met andere (gewest)wegen, spoor- en tramlijnen die bij deze gelegenheid verder worden geoptimaliseerd en beter aangepast aan hun meer lokale functie, en anderzijds door het inrichten van een ruim open afrittencomplex dat de aansluiting op het lokalere wegennet beoogt te verzekeren zonder vertragende gelijkgrondse kruisingen. Van de aanvraag wordt verwacht dat zij na realisatie een aanzienlijke verbetering van de verkeersafwikkeling op de kruispunten zal teweeg brengen.

In het geheel van de werken wordt ook de zwakke weggebruiker (vooral de fietser) niet uit het oog verloren: er wordt fietsinfrastructuur voorzien die aansluit op lokale infrastructuur en (geplande) fietssnelwegen en bijkomende ongelijkgrondse kruisingen van de bestaande en te vernieuwen hoofdwegen mogelijk maakt. Ten opzichte van het referentieontwerp wordt de fietssnelweg via een fietsbrug over de tramlijn Gent-Evergem en de Industrieweg geleid, zodat de volledige fietssnelweg F40 vanaf de Callemansputtebrug tot voorbij de Brugse Vaart nu een aaneengesloten fietstraject heeft met geen enkel gelijkvloers kruispunt met wegen voor gemotoriseerd verkeer meer. Voor fietsers en voetgangers wordt ook een aangenamere verbinding tussen de kruispunten gecreëerd via de "Secret Gardens".

In haar advies van 19 januari 2023 vraagt de stad Gent om ten voordele van de fietsontsluiting van bedrijven nog bijkomende verbindingen te voorzien tussen de fietssnelweg F40 en de

Industrieweg en om de meest optimale inplanting te zoeken voor de verbindingen aan de zuidelijke inrit van Bpost, de meest noordelijke inrit van VDAB, de zijtak Industrieweg tussen Arcelor Mittal en Defawes nv en de inrit van Industrieweg 122. In het advies wordt ook opgemerkt dat aansluitingen tussen de Industrieweg en de fietssnelweg soms een heel grote helling hebben. Door De Werkvennootschap werd verduidelijkt dat deze opmerking waarschijnlijk volgt uit een verkeerde lezing van de plannen. De taludlijnen op het grondplan kunnen een vertekend beeld geven. De niveaus van de fietssnelweg en de Industrieweg zijn nagenoeg gelijk waardoor de helling te verwaarlozen is. Alle fietsaansluitingen zijn dan ook voorzien aan een uiterst minimale helling. In de gewijzigde aanvraag PIV8 werd een bijkomende toegang tot de fietssnelweg ten zuidwesten van Bpost voorzien. Uit de plannen blijkt dat aan de overige genoemde punten ook reeds een verbinding is voorzien. De zijtak van de Industrieweg tussen Arcelor Mittal en Defawes nv bevindt zich in het projectgebied van de verleende vergunning van de “quick win” W11 en valt dus buiten deze omgevingsvergunningsaanvraag.

Waar fietspaden de rijbaan oversteken of erop aansluiten, moeten zowel de rijweg als het erop aansluitende fietspad voldoende verlicht zijn, zodat overstekende fietsers voldoende snel kunnen opgemerkt worden door bestuurders. De stad Gent vraagt bijzondere aandacht voor volgende punten: aansluiting fietspad Schouwingstraat, zebrapad over Industrieweg, oversteekplaats over Liefkensstraat, zebrapaden over Waalbrugstraat, Heinakker en Christoffelweg, de aansluiting fietspad op Waalbrugstraat en de oversteekplaats over Zeeschipstraat ter hoogte van Spesbroekstraat. Dit wordt meegegeven als aandachtspunt.

Het advies van de stad Gent vraagt ook nog een aantal aanpassingen met betrekking tot voetgangersoversteekplaatsen en voetpaden. Met de wijziging PIV8 werden ter hoogte van de Spesbroekstraat nog aparte voetpaden voorzien (voor zover gelegen binnen de projectcontour) tussen het noordelijke deel van de Spesbroekstraat en de oversteekplaats over de Zeeschipstraat en tussen het zuidelijke deel van Spesbroekstraat en de voorziene bushalte aan de zuidzijde van de Zeeschipstraat, zoals gevraagd door de stad.

Aan de vraag van de stad Gent om ook de oversteekplaats over de Zeeschipstraat (ter hoogte van Stenenkruis) te voorzien van zebrapadbelijning werd geen gevolg gegeven. Aan het kruispunt is reeds een zebrapad met lichten aanwezig. Een bijkomend zebrapad over de gewestweg op korte afstand van dit kruispunt is met het oog op doorstroming en verkeerveiligheid niet aangewezen. Met PIV8 werd wel voldaan aan de voorwaarde van de stad om deze voetgangersoversteek te beschermen tegen misbruik door aan de noordzijde het pad te versmallen tot 1,5 m zodat dit zeker niet als oprit gebruikt wordt en aan de zuidzijde anti-parkeerpalen toe te voegen.

De stad Gent merkt ook op dat in de heraanleg van de Evergemsesteenweg (werken in uitvoering, OMV_2021103800) een oversteekplaats met middenberm is voorzien net ten zuiden van de Liefkensstraat, die door deze aanvraag zou komen te vervallen. De stad stelt echter op verschillende plaatsen in haar advies verschillende oplossingen voor: enerzijds dat de afslagstrook naar links moet ingekort worden en een middengeleider en oversteekplaats moeten worden voorzien zoals in de geplande heraanleg, anderzijds dat het beter is om een voetgangersoversteekplaats te voorzien over de Evergemsesteenweg net ten noorden van de Liefkensstraat en deze mee op te nemen in de lichtenregeling. Beide voorstellen zijn echter niet aangewezen. Links afslaand verkeer naar de Industrieweg krijgt niet altijd samen groen met recht doorgaand verkeer. Een kortere opstellengte dan voorzien in de huidige microsimulatie zou dit betekenen dat wachtend verkeer voor linksaf het rechtdoorgaand verkeer regelmatig zal hinderen, wat de doorstroming van de Evergemsesteenweg niet ten goede komt en dus bijkomende file kan veroorzaken. Het voorzien van het middeleiland en extra zebrapad net ten zuiden van de Liefkensstraat maakt ook de linksafslagbeweging naar de Liefkenstraat een stuk moeilijker en hinderlijk voor het doorgaande verkeer. Een oversteekplaats ten noorden van het kruispunt met

de Liefkensstraat zal wegens een hoge omloopfactor voor de bewoners uit de Evergemsteenweg bijna zeker worden genegeerd.

Gezien alle werfzones in functie staan van de uitvoering van vergunbare handelingen en slechts tijdelijk worden voorzien, kunnen ze (tijdelijk) functioneel worden ingepast in de omgeving en kunnen de nodige afwijkingen zoals door aanvrager gemotiveerd worden toegestaan.

Enkele percelen binnen het projectgebied zijn nog in professioneel landbouwgebruik. De betrokken landbouwers moeten tijdig worden verwittigd over het tijdstip van de aanvang van de werken op deze percelen. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

Het knooppunt W9 is het meest complexe knooppunt in het totale R4WO-project. Vooral de werken ter hoogte van de nieuwe tunnel, het bovengelegen kruispunt en het nieuwe op- en afrittencomplex zijn te beschouwen als grootschalige ingrepen die vooral tijdens de uitvoering een grote impact zullen hebben op de omgeving. Na realisatie van de tunnel zal de schaalvergroting ten opzichte van de bestaande toestand door onder andere de groenaanleg minder spectaculair blijven. Ten noordoosten van de N456 zal de verbreding van de lijninfrastructuur voor de op- en afritten wel een meer blijvende grootschalige impact hebben op de landschapsbeleving, hoewel ook hier de uitgebreide groeninkleding (overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur) en de insleuving (gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur) van de R4 de impact in voltooide toestand sterk zal milderen.

Andere visueel-vormelijke wijzigingen ten opzichte van de bestaande toestand met een grotere impact betreffen onder andere de heraanleg van de spoorwegbrug en de fiets snelweg en andere ongelijkgrondse fietspadkruisingen (over de N456 en de fietsbrug met aanrijhelling ter hoogte van de Industrierweg/Buntstraat). Langs de andere delen van het traject (verder zuidwestelijk) zijn de ingrepen in verhouding eerder beperkt: de aanleg van het fietspad, de heraanleg van de verharding in de rijrichting Gent, groenaanleg, beperkte rioleringswerken, herprofileren en deels verleggen Lieve, herinrichting op- en afritten naar de N9 ...).

Het ruimtegebruik blijft overwegend beperkt tot zones die in voorafgaande planologische initiatieven (gewestplanwijziging, opmaak GRUP) expliciet met dit doel werden gereserveerd, is daarbuiten meestal inpasbaar in de voorziene bestemmingen of tijdelijk, of hindert de functionaliteit van mogelijk strijdige bestemmingen nauwelijks.

De wijzigingen ten opzichte van het referentieontwerp, met name de inkorting van de tunnel en de gewijzigde organisatie van de ruimte op het tunneldak betekenen een betere benutting van de beschikbare ruimte. Op het tunneldak wordt de weginfrastructuur compacter aan één zijde ingeplant (oostzijde), waardoor aan de westzijde van het projectgebied ruimte ontstaat voor een groene publiek ruimte, de Secret Gardens.

Het advies van 19 januari 2023 van de stad Gent omvat een reeks “gedetailleerde opmerkingen met betrekking tot de aanleg van het openbaar domein”. Een aantal van deze opmerkingen zijn hierboven reeds besproken. Een deel van de voorwaarden en opmerkingen werd meegenomen op de gewijzigde plannen van PIV8.

Het advies van de stad legt voorwaarden op aan de materiaalkeuze en uitvoering van opritten naar private percelen, die zijn aan te leggen in betonstraatstenen van het dubbelklinkerformaat. Dit wordt niet opgelegd in de voorwaarden, aangezien er contractueel een typedwarsprofiel is vastgelegd.

De stad stelt dat er blindengeleiding moet toegevoegd worden aan de plannen op alle oversteekplaatsen waar verharde voetpaden en/of zebrapaden voorzien worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

De stad stelt dat alle parkeerplaatsen in functie van onderhoud ter hoogte van pompputten, elektriciteitscabines, tractiestations zijn uit te voeren in grindgazon in plaats van grasdallen. Dit wordt niet opgenomen als voorwaarde. Deze parkeerplaatsen vallen deels ook onder beheer van het AWV.

De stad Gent stelt dat dwarshellingen van de verhardingen minimaal 2 % en maximaal 4% mogen bedragen en stelt vast dat dit in de tunnel onder de Industrieweg oploopt tot 5%. In het algemeen worden fietswegen in het project R4WO ontworpen in een dwarsverkanting van 2,5%. In het uitvoeringsontwerp wordt hier een finale controle op uitgevoerd. In het geometrisch wegontwerp van wegen voor gemotoriseerd verkeer zijn dwarsverkantingen tot 5% perfect toelaatbaar, volgens de ontwerprichtlijnen die van toepassing zijn op het project R4WO. Bij toepassing van krappe boogstralen is het, afhankelijk van de gekozen ontwerpsnelheid, soms noodzakelijk om 5% dwarsverkanting toe te passen om te voldoen aan de vereisten inzake rijndynamica.

De stad Gent stelt ook dat alle meubilair, leuning, balustrades gepoedercoat moeten worden met een afwerking in de kleur RAL 6003. Dit wordt niet gevolgd. In het infrastructuurproject R4WO wordt gestreefd naar samenhang op grote schaal, waarbij het project de stedelijke context overstijgt. In de kleurkeuze wordt gezocht naar samenhang binnen het traject van de R4 en niet naar samenhang met de steden en gemeentes waaraan het traject raakt. Niet alle leuning en balustrades zullen onder het domeinbeheer van stad Gent vallen. Dit wordt daarom niet opgenomen als voorwaarde.

De stad Gent stelt dat fundering van voetpaden/haltes in betonstraatstenen moeten bestaan uit 10 cm zandcement in plaats van schraal beton. Fundering van woonerven in betonstraatstenen moeten bestaan uit 20 cm schraal beton in plaats van 15 cm. Alle kantstroken in beton moeten ter plaatse gestort worden. Dit kan bij de uitvoering worden meegenomen (waar technisch mogelijk) en wordt opgenomen in de voorwaarden.

De stad Gent stelt dat kopmuren 30 cm boven het maaiveld moeten uitsteken en de kopse kanten van de kopmuren afgerond moeten worden. Dit wordt niet gevolgd, er wordt gewerkt met standaard prefab kopmuren. Een afronding heeft alleen zin bij kopmuren in metselwerk en in functie van een eventuele aanrijding.

De stad Gent stelt dat de tijdelijke doorsteek voor uitzonderlijk transport tussen de Industrieweg en de R4 te voorzien is in industriële grasdallen in plaats van in asfalt. Ook dit wordt niet gevolgd, de materiaalkeuze voor asfalt is verantwoord gelet op de hoge belastingen en eventuele wringbewegingen.

De stad Gent merkt op dat voor het comfort en de veiligheid van de fietsers het aangewezen is dat alle aansluitingen van fietspaden naadloos worden uitgevoerd. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Op vraag van de stad zal de overrijdbare berm ter hoogte van het woonerf dat aansluit op Houtjen uitgevoerd worden in grindgazon in plaats van steenslag. Dit werd aangepast op de plannen (PIV8).

De stad Gent duidt in haar advies ook een aantal voetpaden op de plannen van het ontwerp aan ter hoogte van de eindhalte van de tram (Wondelgem Industrierweg) in de Liefkensstraat die volgens de stad geen optimaal gebruik zullen kennen en beter onthard zouden worden. De voorziene voetpaden zijn echter functioneel voor de toegankelijkheid tot de bestaande frituur of de geplande fietsstalling en de verbindingen tussen voetpaden, parkeerplaatsen en oversteekplaatsen.

In de Liefkensstraat zijn parkeerstroken toegevoegd aan het plan die niet waren voorzien in het referentieontwerp. Momenteel wordt de bestaande parking (P&R Wondelgem) gebruikt door bezoekers van de tramhalte, waardoor er noodzaak is om toch parkeerplaatsen te voorzien. Dit werd ook door verschillende bezwaarindieners gevraagd. In het ontwerp worden zoveel mogelijk parkeerplaatsen behouden. In de voorwaarden wordt opgelegd dat deze moeten aangelegd worden volgens de normen van de stad Gent: in kasseien met grasvoegen, waarbij de kopse kanten loodrecht eindigen.

De stad merkt op dat op sommige plaatsen verlichting in bomen wordt voorzien. De definitieve inplanting van openbare verlichting is voorwerp van een gedetailleerd uitvoeringsontwerp. Dit De Werkvennootschap en BRAVO4 zullen het verlichtingsplan tijdens de uitvoeringsfase verder uitwerken en voor de specifieke locaties waar bomen voorzien zijn een oplossing voorzien.

De stad Gent merkt op dat op diverse plaatsen dienstwegen en onderhoudspaden worden voorzien in steenslagverharding, onder andere naast de waterlopen die zich rondom de lamp bevinden en dat het aangewezen is om onverharde paden te voorzien. Een aantal dienstpaden moeten echter toegankelijk zijn voor zwaardere onderhoudsvoertuigen zodat deze materiaalkeuze verantwoord is.

In het ontwerp werd veel aandacht besteed aan het maximaal openwerken van de ruimte voor fietsers. In het ontwerp wordt bijvoorbeeld voorzien in een groene aanloophelling naar de fietsbrug (naast de Waalbrugstraat) in plaats van een stalen aanloophelling. Er worden verbrede tunnelsleuven gerealiseerd met geïntegreerde groenhelling, op taluds wordt een open hekwerk voorzien, leuning zijn zo open mogelijk, daar waar het naar fietscomfort relevant is. Voor fietspaden langs drukke weginfrastructuur wordt vaak de voorkeur gegeven aan een betonnen borstwering met hoogte 1,2 m. Gezien de breedte van de fietspaden en de beperkte hoogte van de borstwering, zal dit geen (sociaal) onveilig gevoel geven. Hekwerk met paal en draad wordt voorzien bovenaan groene taluds om de bovenrand te markeren en ervoor te zorgen dat fietsers niet per ongeluk van de helling rijden. Deze oplossing sluit het beste aan bij de landelijke context waar ze wordt toegepast. De opmerking in het advies van de stad Gent omtrent de materiaalkeuze voor deze afschermingen wordt dus niet gevolgd.

De aanvraag besteedt voldoende aandacht aan landschappelijke inpassing en groen, zoals blijkt uit bijvoorbeeld de aanleg van de groene publieke ruimte Secret Gardens en de landschappelijke invulling binnen de Lamp. Daar worden nog bijkomende ecopassages voorzien door middel van kokers, die de binnengebieden van de Lamp met de groene valleien ten noorden van de Ringvaart en de groene weefsels ten zuiden van de Ringvaart verbinden.

In het ontwerp is de aanplant van nieuwe bomenrijen voorzien met een tussenafstand van 10 m. De bomen worden onder meer ingeplant tussen de fietssnelweg en de R4, op de kruin van de linkeroever van de Lieve (zijde R4) en verspreid op de kruin van de rechteroever van de Lieve (zijde grondwal). In het advies van de stad Gent werd opgemerkt dat er nog locaties zijn waar extra bomen kunnen voorzien worden. De aanvrager heeft de mogelijkheden onderzocht en in de gewijzigde aanvraag (PIV8) nog extra bomen voorzien waar technisch mogelijk. Zo werden ter hoogte van de nieuwe fietsbrug aan de Buntstraat (deelzone 5, knoop W11A) aan de noordzijde

van de R4 drie bomen toegevoegd. In de groenzone van circa 10 m breed aan de zuidzijde van en parallel aan de tunnelhelling werden nog 21 extra bomen voorzien. Hier werden oorspronkelijk geen bomen voorzien wegens mogelijke bladval in de tunnel. Op de overige locaties binnen deelplan 3 die door de stad werden genoemd (zuidzijde B-Post, doortrekken rij tussen fietssnelweg en industrieweg) kunnen geen extra bomen worden voorzien omdat hier kabels en leidingen voorzien worden.

Voor geluidsafscherming wordt maximaal ingezet op grondwallen. Op beperkte locaties waar de geluidsafscherming hoger moet voorzien worden dan technisch inpasbaar door louter een grondwal, is deze landschapsberm bovenaan afgewerkt met een geluidswand die voorzien zal worden van begroeiing en zodra mogelijk overgaat in een natuurlijke landschapsberm (bijvoorbeeld ter hoogte van de parkzone). De stad Gent stelt in haar advies dat het wenselijk is om de geluidswal en de gracht in het zuidoostelijke deel van de "lamp" te verplaatsen om versnippering van het hier voorziene nieuwe bos tegen te gaan. Het advies stelt dat de gracht naast de weg moet worden voorzien (zoals ook in het noordoostelijke gedeelte het geval is), waar naast dan de beplante talud kan voorzien worden. Dit voorstel wordt echter niet gevolgd. Omwille van de afscherming van de Viaductstraat en Houtjen moet de geluidswal namelijk zo dicht mogelijk aanleunen bij de wegenis van de R4. Bovendien zorgt de voorziene oplossing ook voor een betere visuele afscherming.

Cultuurhistorische aspecten

De grens van de aanvraag interfereert op twee locaties met de grenzen van de aanpalende beschermde monumenten 'Loop van de Lieve met oevers' (ID 8840) en 'Park Kervijn d'oudt Mooreghem' (ID 10097). De werken die in deze vergunning aangevraagd worden hebben geen invloed op de erfgoedwaarden van deze monumenten. De tijdelijke wegenis voor de realisatie van de tunnel komt in de onmiddellijke omgeving van het beschermd monument De Lieve te liggen, maar de oevers van het beschermd deel van De Lieve blijven onder hun huidige vorm behouden, zowel tijdens als na de uitvoering van de werken. De grens van de vergunningsaanvraag loopt ook gelijk met de grens van het Park Kervijn d'oudt Mooreghem, ofwel de (in dit deel niet beschermde) oever van De Lieve, maar de aangevraagde werken raken niet aan het beschermd monument.

Bodemreliëf

In elk deel van het traject zijn ingrijpende reliëfwijzigingen voorzien, maar de voornaamste wijzigingen vinden plaats in het noordoostelijke deel van het projectgebied, met name de uitgravingen voor de tunnel en het op- en afrittencomplex. Ten opzichte van het referentieontwerp zijn er minder diepe uitgravingen nodig aan de knoop W9.

Daarnaast zijn ook nog reliëfwijzigingen voorzien voor de waterhuishouding (grachten, waterlopen, infiltratiebekkens) en functionele en landschappelijke inpassing (taluds als aanrijhellingen voor fietspaden en als geluids- en zichtbuffer).

In het MER wordt gesteld dat in de werfzones, conform de vigerende wetgeving en code van goede praktijk, de nodige maatregelen moeten worden voorzien om verontreiniging ten gevolge van calamiteiten te vermijden en waar nodig moeten KWS-afscheiders voorzien worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot

In de verantwoordingsnota worden de voorziene 'minderhinder'-maatregelen per deelplan besproken. Omdat deze maatregelen enerzijds deel zijn van de aanvraag (waaronder tijdelijke wegenis) en anderzijds veelal indicatieve vermeldingen van faseringen betreffen (uitvoerende aannemers kunnen deze nog enigszins wijzigen), wordt dit niet opgenomen in de voorwaarden.

In elk geval blijkt dat aanvrager het hinderaspect bij de uitvoering voldoende in overweging heeft genomen bij het ontwerp.

In alle uitvoeringsfasen moeten voldoende veilige en directe voetgangers- en fietsverbindingen tussen Evergem en Wondelgem, en tussen de Industrierweg/Schouwingstraat/Heinakker en enerzijds Evergem en anderzijds Wondelgem gegarandeerd worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. Voor de relatie tussen Evergem en Industrierweg/Schouwingstraat/Heinakker wordt een doorgang via de tramkoker tussen Heinakker en Schouwingstraat voorzien. Voor de relatie tussen Industrierweg/Schouwingstraat/Heinakker en Evergem wordt een veilige oversteek over de R4 voorzien ter hoogte van de Schouwingsstraat, inclusief een (tijdelijke) lichtenregeling over de Evergemsesteenweg, totdat een veilige bovengrondse oversteek naast de spoorlijn L58 mogelijk is. Voor de relatie tussen Evergem en Wondelgem wordt een doorgang gevrijwaard langs de Zeeschipstraat en Spesbroekstraat waarbij er ook tijdelijke verharding voorzien wordt tussen Spesbroekstraat en oversteekplaats over de Zeeschipstraat zodat ook fietsers en voetgangers uit de Spesbroekstraat op een veilige wijze de overzijde van Zeeschipstraat kunnen bereiken.

Voor de hinder- en gezondheidsaspecten verbonden aan de werffase en aan de exploitatiefase van de R4 na voltooiing van de werken wordt verder verwezen naar bovenstaande beoordeling, waaruit blijkt dat mits het nemen van de noodzakelijke maatregelen de hinder en risico's tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt. In het advies van de stad Gent worden een aantal aandachtspunten in verband met algemene regelgeving rond afvalstoffen, stofemissies, bodem en grondwater meegegeven. De aanvraag omvat echter geen bemalingen. Voor de overige aandachtspunten geldt dat dit regelgeving betreft die in elke geval nageleefd moet worden (VLAREM, VLAREBO) of dat deze aandachtspunten ook al door OVAM werden meegegeven.

Conflicterende nutsleidingen moeten vóór de start van de uitvoering van de infrastructuurwerken kunnen omgelegd worden, zoals gesteld in de adviezen van Fluvius en Proximus. Het naleven van deze adviezen wordt opgelegd in de voorwaarden.

Veiligheid

De aanvraag bevat een tunnelveiligheidsdossier (in het kader van regelgeving met betrekking tot TERN ('trans european road network) -indeling).

Er werd bij de aanvraag ook een bommenonderzoek toegevoegd gezien het reële risico op het aantreffen van oorlogsmunitie in (delen van) het projectgebied.

Voor de veiligheid in de omgeving van de spoorlijnen tijdens en na de werken, moeten de voorwaarden van de nv Infrabel worden nageleefd. Voor werken op de percelen van het spoor moet een apart technisch dossier worden bezorgd. Om tijdens de werken de veiligheid van en ten opzichte van het treinverkeer te garanderen, moeten alle werken op percelen in de nabijheid van het spoor ook voorafgaand (minimum 13 weken voor aanvang van de werken) besproken worden met Infrabel. Het advies stelt verder dat de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden met betrekking tot bouwaanvragen moeten worden nageleefd. Het naleven hiervan wordt opgenomen in de vergunningsvoorwaarden. Het positieve advies van Infrabel geeft geen volmacht voor de realisatie op de uitvoering van de plannen. Daarvoor moet concreet per geval waarbij het spoorwegdomein in aanraking komt, of waarbij er binnen de invloedzone van het spoor wordt gegaan (zoals bepaald in de algemene voorwaarden), een toelating bekomen worden van Infrabel. De aangepaste spoorlijnen L216 en L55 en L58 moeten officieel goedgekeurd worden door Infrabel of TUCRAIL vooraleer ze effectief in dienst kunnen genomen worden. De tijdelijke voetgangerspassage langs de L58 over de R4 moet opgenomen worden in een bezettingscontract met de wegbeheerder. Er moet gesignaleerd worden dat er geen voertuigen op de fietsbrug mogen

rijden indien dit de stabiliteit van de brug in gevaar brengt. Deze zaken worden meegegeven als aandachtspunt.

In het advies van Infrabel wordt ook vermeld dat op L58 de bedding (4 meter) naast het spoor vlak (helling van 4% naar de buitenzijde) uitgevoerd moet worden en dat hier in een aantal profielen niet aan voldaan is en de steunmuur hoger moet komen. Zoals aangegeven in de memo voor de GOVC van 3 mei 2023, behoort de bedding van de spoorlijn L58 aan de zuidzijde niet tot de aanvraag en worden er bijgevolg geen profielwijzigingen aangebracht, terwijl aan de noordzijde het ontwerp aan de veiligheidsvoorwaarden (inzake vlak dienstpad,...) zoals opgelegd door Infrabel voldoet en bovendien toelaat om bij toekomstige werken (elektrificatie spoorbedding) te voldoen aan de 4 meter integraal vlak (onder 4%). Deze voorwaarde leidt dus niet tot aanpassingen. Als voorwaarde wordt ook vermeld dat er een parkeerzone (niet verhard) voor een lichte vrachtwagen voorzien moet worden aan beide zijden van het kunstwerk W9 L58 x R4 (waarbij diensten van Infrabel gebruik kunnen maken van de fietspaden). Deze voorwaarde geeft ook geen aanleiding tot aanpassingen aan het ontwerp. Zoals toegelicht in de memo voor de GOVC en zoals ook blijkt uit de grondplannen (niveau 0) is er aan de ene zijde parkeerplaats voorzien onder de spoorbrug, en aan de andere zijde aan de ingang van de "Secret Gardens", ter hoogte van het bestaande tractiestation van De Lijn.

De brandweerzone Centrum verleende op 3 februari 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. In dit advies wordt gevraagd het ontwerp aan te passen ter hoogte van het de bushalte aan het kruispunt van de Evergemsesteenweg met Heinakker, zodat vanaf de halte voor de kruising van de Evergemsesteenweg met Heinakker tot aan het nieuwe verkeerslichtengeregelde kruispunt met de Zeeschipstraat een aparte busbaan wordt voorzien naast de rijbaan voor het reguliere gemotoriseerde verkeer. Hierdoor kan de halterende bus naast de rijbaan stoppen en zal er minder verkeersopstuwung ontstaan vanaf Evergem, wat belangrijk is voor interventies van de hulpdiensten. Door het doortrekken van de busbaan over het kruispunt met Heinakker kan de bus vanaf de halte zijn reisweg vlot vervolgen via de busbaan tot aan het kruispunt met de Zeeschipstraat. De planwijzigingen van PIV8 komen aan deze vraag tegemoet. Met PIV8 werd eveneens op vraag van de brandweer een overrijdbare strook in grasbetondallen voorzien ter hoogte van het noordelijke dienstgebouw van de wegtunnel aan het kruispunt Evergemsesteenweg x Zeeschipstraat, zodat het verkeer aan dit kruispunt kan uitwijken om een reddingsstrook te vormen voor de hulpverleningsvoertuigen. Het advies vermeldt ook dat, om in geval van een calamiteit de correcte plaats en aanrijroute te kunnen bepalen, één van de twee wegsegmenten met de straatnaam Houtjen die gescheiden worden door de Zeeschipstraat een andere, unieke straatnaam moet krijgen. Dit wordt meegegeven als aandachtspunt aangezien dit niet onder de bevoegdheid van de aanvragers valt. De fietssnelweg moet vanaf de aansluiting met de Waalbrugstraat bereikbaar en overrijdbaar zijn voor ziekenwagens: er mogen geen fysieke obstakels geplaatst worden het oprijden van de ziekenwagen vanaf de Waalbrugstraat op het fietspad belemmeren, de nodige signalisatie moet voorzien worden en de brugconstructie van de fietssnelweg over de spoorlijn L216 moet een minimum draagvermogen hebben voor voertuigen van 4,5 ton. Het advies omvat verder ook de voorwaarden waaraan de dienstgebouwen en de tunnel moeten voldoen en voorwaarden om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten tijdens de aanlegfase te garanderen. Er moeten onder andere duidelijke plannen per fase moeten voorgelegd waarbij zichtbaar is welke wegen toegankelijk blijven tijdens de verschillende werffases. Het naleven van het brandweeradvies wordt opgenomen in de vergunningsvoorwaarden.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt.

Met toepassing van artikel 5.6.7, §1, van de VCRO kan afgeweken worden van de stedenbouwkundige voorschriften voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

Voldoende uitgeruste weg (artikel 4.3.5 van de VCRO)

De op te richten dienstgebouwen (openbare nutsvoorzieningen, geen bedrijfswoningen) zullen bij ingebruikname gelegen zijn aan voldoende uitgeruste wegen.

Toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen (artikel 4.3.7 van de VCRO)

Het grootste deel van de aan te leggen en her in te richten openbare wegen zijn bedoeld voor specifieke gebruikers. De primaire weg R4 is bestemd voor auto- en vrachtverkeer en wordt volledig gescheiden van het fiets- en voetgangersverkeer (afschaffing gelijkgrondse kruisingen). Sommige openbare fietspaden (bij de R4 en de spoorlijn L58) zijn expliciet voorzien als fietssnelweg. Andere wegen voor zwakke weggebruikers zullen in principe worden aangelegd met toepassing van het reglement voor de wegbeheerder.

Rooilijn (artikel 4.3.8 van de VCRO)

De voorziene blijvende constructies zijn eigen aan de wegeaanleg en worden voornamelijk voorzien binnen de afbakening van de daartoe bestemde zones volgens het GRUP en het gewestplan. De gemeenteraad van de Stad heeft de af te schaffen en te wijzigen gemeentewegen (buurtwegen, aanpassing rooilijnen) goedgekeurd.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor de stedenbouwkundige handelingen, de vegetatiewijzigingen en de exploitatie van de opslagtank bij het dienstgebouw van de tunnel, kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

Voor de werfzones, die betrekking hebben op punt 1° van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet, kan een omgevingsvergunning worden verleend voor een vergunningstermijn van:

- SOF Kiekenbos: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze werfzone;
- SOF Viaduct: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze werfzone;
- Werfzone W9: 24 maanden vanaf de start van de werken aan deze zone;
- Werfzone W11: 3 jaar vanaf de start der werken aan deze zone.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden beantwoord:

- De linksafbeweging vanuit de Liefkensstraat zal toegelaten worden. De belijning op de plannen werd hiervoor aangepast in PIV8 (plan BA_R4WO-SWNO_LLN_3);
- In het referentieontwerp waren er helemaal geen parkeerplaatsen meer voorzien in de Liefkensstraat. De huidige aanvraag behoudt een maximale hoeveelheid aan parkeerplaatsen. Er worden ook fietsenstallingen voorzien en er zijn nog steeds alternatieve park en ride (P&R Neptunus en P&R Wondelgem) in de omgeving aanwezig;
- Door de afschaffing van de aansluiting van de Kiekenbosstraat op de N456 wordt een huidige onveilige situatie langs de N456 opgelost. De aansluiting met de Kiekenbosstraat (in-uit) bevindt zich net achter het kruispunt van de R4 met de N456 op circa 30 m (as op as) van de afrit van de R4. Op nog geen 100 m hiervandaan bevindt zich al het kruispunt met de Waalbrugstraat. Alle kruisende bewegingen naar de Waalbrugstraat-Kiekenbosstraat worden na de werken herleid tot 1 knooppunt dat 100 m van het kruispunt met de R4 is verwijderd. Dit resulteert in een verkeerssituatie die helderder maar vooral veiliger is dan de bestaande toestand met twee kort opeenvolgende kruispunten. Deze oplossing heeft inderdaad tot gevolg dat het verkeer dat op heden gebruik maakt van het kruispunt N456 met de Kiekenbosstraat voortaan via de Waalbrugstraat zal passeren om de Kiekenbosstraat te bereiken. Ook de afwikkeling van McDonald's zal hierdoor volledig via de huidig aanwezige in- en uitritten van de Waalbrugstraat gebeuren. Het bundelen van deze toegang zal leiden tot een verkeerstoename in deze straat, maar daarom niet tot een verkeersonveilige situatie. De verkeersveiligheid hangt samen met de inrichting van de weg. Een herinrichting van de weg kan de verkeersveiligheid in de Waalbrugstraat verhogen. De herinrichting van de Waalbrugstraat werd niet meegenomen in de aanvraag voor de R4WO maar zal ten laste van de stad Gent en Farys wel degelijk uitgevoerd worden. De in- en uitrit naar McDonald's bevinden zich in de eerste 60 m van de Waalbrugstraat. Het opgeworpen probleem naar verkeersonveiligheid kan zich dus in principe alleen in deze eerste 60 m voordoen. De rest van de straat kan afgeschermd worden voor lokaal verkeer. De verkeersafwikkeling van McDonald's moet verder op het terrein van McDonald's zelf opgelost worden; dit kan niet gerealiseerd worden binnen de voorliggende aanvraag. De algemene verbetering van de verkeersveiligheid primeert op de beperkte verkeerstoename;
- De herinrichting van Waalbrugstraat zelf maakt geen onderdeel uit van deze vergunningsaanvraag omdat de aanpassingswerken in eerste instantie geen herinrichting vragen van deze straat. Een eventuele herinrichting als fietsstraat valt onder de gemeentelijke bevoegdheid van de stad Gent. De nieuwe aantakking met de fietssnelweg en de Waalbrugstraat is hoofdzakelijk ontworpen om de bewoners van de Waalbrugstraat een verkeersveilige toegang te geven tot de fietssnelweg en het onderliggend fietsnetwerk en zal dus geen of zeer beperkt impact hebben op extra fietsverkeer in de Waalbrugstraat buiten dit van de bewoners zelf;
- In een eerste fase van de werken zal het verkeer naar de werf SOF Kiekenbos verlopen via de af te schaffen deel van de Kiekenbosstraat, waardoor er slechts beperkte hinder voor de omwonenden optreedt. In een tweede fase bij het realiseren van de aanloophelling naar de fietssnelweg zal deze alternatieve route niet meer mogelijk zijn. De werfzone TOP Kiekenbos is na deze eerste fase alleen bereikbaar via de Waalbrugstraat. De alternatieve route waarvan de bezwaarindieners spreken is de ontsluiting via de achterzijde van de Kiekenbosstraat over het terrein van de Gentse Oud Papiercentrale en waarbij dan een tijdelijke spoorovergang moet gecreëerd worden over spoorlijn. De aanvrager is in gesprek over deze alternatieve toegang maar is hierbij afhankelijk van derden, waardoor dit niet als voorwaarde in de vergunning kan worden opgenomen;

- De omwisseling van de werfinrichtingen van TOP Kiekenbos met TOP Viaduct is niet mogelijk omdat bij het inrichten van de werfzones ook rekening moet gehouden worden met andere niet-ingedeelde inrichtingen zoals een bentonietcentrale en bijhorende bekkens die naar gelang de werken aan de tunnel vorderen telkens van plaats zal verhuizen. Ook de opslag van gronden op TOP Viaduct wordt in verschillende fasen van de werken van plaats gewisseld, waarbij deze werfzone sneller plaats moet maken voor de definitieve situatie. Hierdoor is er onvoldoende plaats voor de werfinrichtingen die voorzien zijn op de TOP Kiekenbos;
- Voor de bezwaren over geluidshinder voor de bewoners van de Kiekenbosstraat en Waalburgstraat tijdens en na de werken wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling;
- Zoals beschreven in het project-MER zullen de diepfunderingen voor de tunnel met een trillingsvrije techniek worden gerealiseerd. De tijdelijke damwanden langs de spoorlijn L58 zullen wel getrild worden, maar hiervan is geen impact op de woningen te verwachten.
- Voor de bezwaren inzake wateroverlast en impact op het grondwater, wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'watertoets'. Hieruit blijkt dat sterk wordt ingezet op infiltratie van hemelwater en dat er voldoende capaciteit wordt voorzien, zodat er geen wateroverlast of negatieve impact op de grondwaterstanden verwacht worden;
- Wat de aandacht voor landschappelijk inpasbaarheid en groenvoorzieningen betreft, wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden.

ALGEMENE CONCLUSIE: VOORWAARDELIJK GUNSTIG

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, met de toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

Voor de stedenbouwkundige handelingen, de vegetatiewijzigingen en de exploitatie van de opslagtank bij het dienstgebouw van de tunnel, kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend. Voor de werfzones kan een omgevingsvergunning worden verleend voor een vergunningstermijn van:

- SOF Kiekenbos: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze werfzone;
- SOF Viaduct: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze werfzone;
- Werfzone W9: 24 maanden vanaf de start van de werken aan deze zone;
- Werfzone W11: 3 jaar vanaf de start der werken aan deze zone.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING,
OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME,

Artikel 1. §1. Aan de nv De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de **vergunning** verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor de omvorming van de R4 West tot primaire weg type I, projectdeel OVA3 (Ringvaart – N9), gelegen te: 9030 Mariakerke en 9032 Wondelgem, Buntstraat, Evergemsesteenweg, Heinakker, Houtjen, Industrieweg, Kalkoenlaan, Kiekenbosstraat, Liefkensstraat, Ringvaartweg-Wondelgem, Schouwingstraat, Stenenkruis, Viaductstraat, Waalbrugstraat en Zeeschipstraat, zoals aangeduid in het Omgevingsloket:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R4WO-SWNO-TE-ROOIEN-BOMEN	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van 112 bomen individueel of in een rij
R4WO-SWNO-ONTBOSSING	Ontbossen	Rooien van kleine zones bos ter hoogte van de Viaductstraat en de op- en afrit van de N9
R4WO-SWNO-RIOLERING	Verbouwen/wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleg van hemelwaterriolering (RWA) - Bouw van kopmuren en in- en uitstroomconstructies in open grachten en bufferbekkens
R4WO-SWNO-RELIEFWIJZIGINGEN	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	<p>Aanlegfase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijke reliëfwijzigingen voor de tijdelijke wegen <p>Eindsituatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokaal dempen of herprofileren van bestaande grachten - Uitvoeren van de noodzakelijke reliëfwijzigingen voor de herinrichting van de R4 en zijn op- en afritten inclusief ophogingen in functie van verschillende kruisingen (fiets, R4, spoor, tram, lokale wegen) - Aanleg van geluidsbermen en keermuren, aanleg van infiltratie- en bufferbekkens, aanleg van langsgrachten en dienstwegen, aanpassen van bestaande taluds en grondophogingen - Tracéwijzigingen van waterlopen (de Lieve)
R4WO-SWNO-WIJZIGEN-WEGENIS	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Opbraak van verhardingen en slopen van de bestaande wegverharding (zowel R4, lokale wegen, parallelweg, inclusief greppels, boordstenen, geleideconstructies, kunstwerken)

		<p>(spoorwijk L216), in functie van de herinrichting van de knoop</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanpassen van de verharding op de R4 met als belangrijkste aanpassingen: realiseren van het op- en afrittencomplex tussen Ringvaartbrug en de as Zeeschipstraat-Christoffelweg, en de realisatie van een tunnel voor de R4 onder de lokale wegen - Aanpassen en aanleggen van verharding voor de fietssnelweg F40 en andere fietspaden om aansluiting met de fietssnelweg F42 en met het lokale wegennet te realiseren - Aanpassen verharding op aansluitende lokale wegen in functie van de realisatie van de verkeersknoop - Aanleg van fietspaden, voetpaden, tramhaltes en bushaltes - Aanpassingen aan wegenis voor uitzonderlijk vervoer - Bouw van kunstwerken in functie van de realisatie van nieuwe wegenis - Vernieuwen/plaatsen van aanhorigheden langs de weg waaronder het plaatsen van geleideconstructies langs de weg, van verlichting en van bebording langs de weg, new jerseys, geluidsschermen, afsluitingen, leuning - Plaatsen van geluidsschermen: De geluidsschermen liggen grotendeels binnen de wegzate, en worden zo mee aangevraagd als aanhorigheden van de weg. Er is 1 geluidswand die verder af gelegen is, deze wordt als aparte handeling aangevraagd. (geluidswand tussen opritten R4 en Viaductstraat) - Vernieuwing van bestaande wegenis: aanbrengen van de structurele overlaging op gebeukt platenbeton. Stabiliseren van bestaande funderingen voor de vernieuwing van wegen
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

R4WO-SWNO-WERKEN-AAN-DE-LIEVE	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassen van de loop van de Lieve ter hoogte van de op- en afrit N9 (aan de fietstunnel en aan de herbouwde oprit aan de zuidzijde van de R4) - Plaatsen van een nieuwe inbuizing onder de R4 ter hoogte van de knoop W11C - Inkooking van de Lieve ter hoogte van de nieuwe fietsbrug W11A - Openwerking van de Lieve ter hoogte van de Gaverstraat
R4WO-SWNO-WERKEN-AAN-SPOOR	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	<p>Treinspoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorbereiding: opbraak van de spoorlijn L58 en spoorbrug L58 over de R4 en opbraak van de goederenspoorlijn L216 en spoorkoker L216 onder de R4 - Uiteindelijke toestand: vernieuwing en ophoging van de spoorlijn L58 en bouw nieuwe spoorbrug over de Evergemsesteenweg/tunnel R4 - Verplaatsing goederenspoorlijn L216 <p>Tramspoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorbereiding: opbraak trambedding en halte en spoorkoker van tramlijn L216 onder de R4 - Tijdelijke toestand: tijdelijke asverschuiving van de tramlijn met een bijhorende tijdelijke tramterminus - Uiteindelijke toestand: verlegging van de tramlijn en aanleg nieuwe tramhalte en eindterminus
R4WO-SWNO-SLOPEN	Verwijderen van vrijstaande gebouwen	Slopen van twee gebouwen in de Schouwingstraat
R4WO-SWNO-GELUIDSWAND	Nieuwbouw of aanleggen	Plaatsen van een geluidswand die niet binnen de wegzate wordt geplaatst. De geluidswand wordt gebouwd bovenop een grondwal, opgebouwd in natuurlijke taluds 6/4. De grondwal wordt bebouwd met een groene geluidswand, zodat een totale minimale hoogte van 4 m boven de opritten van de R4 bereikt wordt (binnen de deelplannen 1 en 2). De geluidswand dient ter afscherming van de woningen in de Viaductstraat en Houtjen

R4WO-SWNO-AFWERKING-GEVELS	Gevel-, dak-, instandhoudingswerken- en renovatiewerken binnen een gebouw, zonder volume- of oppervlaktewijziging	Afwerken van gevels na afbraak van aanpalende woningen en gebouwen binnen de deelplannen 2 en 3
R4WO-SWNO-DIENSTGEBOUW-TUNNEL-NOORD-ZUID	Bouwen of herbouwen	Bouwen van twee dienstgebouwen met technische voorzieningen boven de tunnel R4 ter hoogte van de Evergemsesteenweg en Zeeschipstraat: <ul style="list-style-type: none"> - Gebouw zuid: ter hoogte van kruispunt Industrieweg x Evergemsesteenweg x tramlijn - Gebouw noord: ter hoogte van kruispunt Zeeschipstraat/ Evergemsesteenweg/open afritten R4
R4WO-SWNO-TIJDELIJKE-WERKZONE	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten van gronden als tijdelijke werkzone. Binnen de werkzone wordt ruimte ingericht voor: <ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijke zone voor stalling, parking, toegang, containers en werfketen - Bentoniet- en betoncentrales, ontzanders, breekcentrales en hun aanhorigheden - Opslag- en bezinkingsbekkens - gebonden aan werfwerkzaamheden - Bouwzones voor civiele constructies
R4WO-SWNO-TIJDELIJKE-WEGENIS	Nieuwbouw of aanleggen	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleg van tijdelijke wegen voor omleidingen en werfverkeer - Bouw van een tijdelijke spoorbrug - Tijdelijke fietsbrug aan de Christoffelweg/Heinakker - Aanleg verharding in steenslag voor tijdelijke tramterminus

§2. Aan de nv TM BRAVO4 EPC, Rijvisschestraat 4, 9052 Gent, wordt de **vergunning** verleend voor de exploitatie van de werfzone SOF Kiekenbos met inrichtingsnummer 20220819-0035, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), Kiekenbosstraat en Ringvaart-Wondelgem, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
2.2.2.a)2°	De maximale opslag van beton- en mengpuin van 40.000 m ³ of 80.000 ton en de mechanische behandeling van mengpuin en betonpuin (op te breken funderingen en wegenis) door een breekinstallatie met een vermogen van 371 kW een zeefinstallatie van hetzelfde vermogen	40.000 m ³	1

2.2.2.f)2°	Opslag en mechanische behandeling van niet-teerhoudend asfalt, waarbij maximaal 26.000 m ³ of 62.000 ton niet-teerhoudend freesasfalt aanwezig is. Hiervoor zal een mobiele breekinstallatie en zeefinstallatie met een vermogen van elk 371 kW gebruikt worden	62.000 ton	1
3.4.2°	Het lozen van bedrijfsafvalwater via een KWS-afscheider in oppervlaktewater met een debiet van 15,7 m ³ /uur – 24,68 m ³ /dag – 3.956 m ³ /jaar	15,7 m ³ /uur	2
6.4.1°	Opslag van brandbare vloeistoffen zoals smeeroilie, afvalolie, hydraulische olie	1.000 liter	3
6.5.2°	3 brandstofverdeelinstallaties op 3 bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie met elk 1 verdeelslang	3 verdeelslangen	2
15.1.1°	Stallen van maximaal 10 voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals onder andere dumpers, tractors, vrachtwagen	10 voertuigen	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	2 bovengrondse dubbelwandige houders van 3000 l en 2 van 2.000 l voor gasolie	8,8 ton	3
17.3.4.2°a)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): 65 ton cement in een silo en 1.000 kg cement in zakken	66 ton	2
17.3.6.2°a)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): 65 ton cement in een silo en 1.000 kg cement in zakken	66 ton	2
17.3.7.1°a)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): 200 kg ontkistingsolie	0,2 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg)	1.000 liter	3
30.3.b)	Een mobiele betoncentrale van 155 kW	155 kW	2
61.2.1°	Tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem met een capaciteit van 10.000 m ³ (inclusief 2.900 m ³ teelaarde). De opslaghopen worden maximaal 8 m hoog gestapeld. Voor het eventueel afzeven van de gronden zal een mobiele zeefinstallatie van 87 kW gebruikt worden	10.000 m ³	3

De vraag tot afwijking van artikel 5.2.1.2, §2 en artikel 5.61.2, §2 (weegbrug) en van artikel 5.61.2, §4 (register) van titel II van het VLAREM wordt geweigerd.

De vraag tot afwijking van artikel 5.2.1.6, §4 en artikel 5.15.0.6, §1, (rustversturende werkzaamheden) van titel II van het VLAREM is zonder voorwerp.

§3. Aan de nv TM BRAVO4 EPC, Rijvisschestraat 4, 9052 Gent, wordt de **vergunning** verleend voor de exploitatie van de werfzone SOF Viaduct met inrichtingsnummer 20220819-0038, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), Viaductstraat, Ringvaartweg-Wondelgem en Industrieweg, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandbare vloeistoffen zoals smeeroilie, afvalolie, hydraulische olie: - Hoofdkeet: 1.000 l - Bentonietcentrale 1AE/1F: 250 l	1.250 liter	3
6.5.1°	Twee brandstofverdeelinstallaties op de bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Hoofdkeet: 1 verdeelslang - Bentonietcentrale 1AE/1F: 1 verdeelslang	2 verdeelslangen	3
15.1.1°	Stallen van maximaal voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals dumpers, tractors, vrachtwagen: - Hoofdkeet: 4 stuks - SOF Viaduct: 1 stuk - Bentonietcentrale 1AE/1F: 2 stuks	7 voertuigen	3
16.3.2°a)	Airconditioninginstallaties voor: - Centrale Werkkeet: 12x 3,1 kW - De werkkeet op bentonietcentrale 1AE/1F: 2 x 3,1 kW	43,4 kW	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan op hoofdkeet	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	Drie bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Hoofdkeet: 2.000 l - Bentonietcentrale 1AE/1F: 3.000 l	4,4 ton	3
17.3.4.1°a)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): 1.000 kg cement in zakken op Hoofdkeet	1 ton	3
17.3.6.1°a)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): 1.000 kg cement in zakken op Hoofdkeet	1 ton	3
17.3.7.1°a)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): 1.000 kg ontkistingsolie op Hoofdkeet	1 ton	3
17.4	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg): - Centrale Werkkeet: 12x 3,1 kW - De werkkeet op bentonietcentrale 1AE/1F: 2 x 3,1 kW	1.250 liter	3
61.2.1°	Tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem met een capaciteit van 10.000 m ³ . De opslaghopen worden maximaal 8 m hoog gestapeld op SOF Viaduct fase 2	10.000 m ³	3

De vraag tot afwijking van artikel 5.61.2, §4 (register) van titel II van het VLAREM wordt geweigerd. De vraag tot afwijking van artikel 5.15.0.6, §1, (rustversturende werkzaamheden) van titel II van het VLAREM is zonder voorwerp.

§4. Aan de nv TM BRAVO4 EPC, Rijvisschestraat 4, 9052 Gent, wordt de **vergunning** verleend voor de exploitatie van de werfzone W9 met inrichtingsnummer 20220819-0042, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), Eversteinlaan, Industrieweg en Heinakker, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandgevaarlijke producten, zoals onder meer hydraulische olie, afvalolie, smeerolie: - Heinakker: 200 l (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 500 l - Industrieweg Zuid: 500 l	1.000 liter	3
6.5.1°	twee brandstofverdelinstallaties op de bovengrondse dubbelwandige houders voor gasolie: - Industrieweg Noord: 1 verdeelslang - Industrieweg Zuid: 1 verdeelslang - Heinakker: 1 verdeelslang (niet gelijktijdig)	2 verdeelslangen	3
15.1.1°	Stallen van maximaal voertuigen andere dan personenvoertuigen zoals dumpers, tractors, vrachtwagen: - Industrieweg Noord: 2 - Industrieweg Zuid: 2 - Heinakker: 1 (niet gelijktijdig)	4 voertuigen	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: - Industrieweg Noord: 300 l zuurstof, 100 l acetyleen en 100 l propaan - Industrieweg Zuid: 300 l zuurstof, 100 l acetyleen en 100 l propaan	1.000 liter	3
17.3.2.1.1°b)	2 gelijktijdige bovengrondse dubbelwandige houders van 1.000 l voor gasolie op Industrieweg Noord en Zuid 1 bovengrondse dubbelwandige houder van 2.000 l op Heinakker die apart niet gelijktijdig aanwezig zal zijn.	1,76 ton	3
17.3.4.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS05): - Heinakker: 100 kg (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 450 kg - Industrieweg Zuid: 450 kg	0,9 ton	3
17.3.6.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS07): - Heinakker: 100 kg (niet gelijktijdig) - Industrieweg Noord: 450 kg - Industrieweg Zuid: 450 kg	0,9 ton	3

17.3.7.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08): ontkistingsolie: - Industrieweg Noord: 250 l - Industrieweg Zuid: 250 l - Heinakker: 100 l (niet gelijktijdig)	0,5 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen (< 30 l of < 30 kg): - Industrieweg Noord: 500 l - Industrieweg Zuid: 500 l - Heinakker: 200 (niet gelijktijdig)	1.000 liter	3

De vraag tot afwijking van artikel 5.15.0.6, §1, (rustversturende werkzaamheden) van titel II van het VLAREM is zonder voorwerp.

§5. Aan de nv TM BRAVO4 EPC, Rijvisschestraat 4, 9052 Gent, wordt de **vergunning** verleend voor de exploitatie van de werfzone W11 met inrichtingsnummer 20220819-0044, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), Industrieweg en Speistraat, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
6.4.1°	Opslag van brandgevaarlijke producten, zoals onder meer hydraulische olie, afvalolie, smeerolie: 500 l voor werfzone W11a en 500 l voor werfzone W11c	1.000 liter	3
6.5.1°	1 brandstofverdeelinstallatie op elk een bovengrondse dubbelwandige houder voor gasolie voor werfzone W11a	1 verdeelslang	3
17.1.2.1.1°	Opslag van gasflessen: 600 l zuurstof, 200 l acetyleen en 200 l propaan voor werfzone W11C	1.000 liter	3
17.3.2.1.1.1°b)	1 bovengrondse dubbelwandige houder voor gasolie van 2000 l voor werfzone W11A	1,76 ton	3
17.3.4.1°b)	Opslag van bijtende vloeistoffen en vaste stoffen (GHS05): voor elke werfzone 1.000 kg cement	2 ton	3
17.3.6.1°b)	Opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07): voor elke werfzone 1.000 kg cement	2 ton	3
17.3.7.1°b)	Opslag van vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn schadelijk zijn voor de gezondheid (GHS08) van ontkistingsolie: voor elke werfzone 1.000 kg	2 ton	3
17.4.	Opslag van gevaarlijke producten in verpakkingen kleiner dan 30 kg voor elke werfzone 1.000 l	2.000 liter	3

§6. Aan de nv De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de **vergunning** verleend voor de opslagtank bij het dienstgebouw W9 met inrichtingsnummer 20220825-0056, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), Industrieweg, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
17.3.2.1.1.1°b)	Externe tank van 3.000 liter voor gasolie, horende bij de noodgenerator in het dienstgebouw van de tunnel	2,55 ton	3

§7. Aan de nv De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de **vergunning** verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te 9030 Gent (Mariakerke) en 9032 Gent (Wondelgem), Ringvaartweg Wondelgem, Waalbrugstraat, Viaductstraat, Industrieweg, Gaverstraat en Buntstraat:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Historisch Permanent Grasland wijzigen	Het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen	Het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen
KLE houtige vegetatie wijzigen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen van houtkanten en dergelijke
KLE water	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Aanpassen van grachtenstructuur
Mechanisch vernietigen van vegetatie	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Afbranden, chemisch of mechanisch vernietigen van vegetatie, uitgezonderd cultuurgewassen
Reliëfwijziging	Het wijzigen van het reliëf	Het wijzigen van het reliëf

Art. 2. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor:

- onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning, voor de stedenbouwkundige handelingen de vegetatiewijzigingen en de opslagtank bij het dienstgebouw W9;
- een termijn van:
 - SOF Kiekenbos: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone;
 - SOF Viaduct: 5 jaar vanaf de start van de werken aan deze zone;
 - Werfzone W9: 24 maanden vanaf de start van de werken aan deze zone;
 - Werfzone W11: 3 jaar vanaf de start der werken aan deze zone.

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende **voorwaarden en/of lasten** die moeten nageleefd worden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID ID 23435, waarvan op 10 september 2022 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, worden

- uitgevoerd overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013.
2. Het 'Monitoringsplan flankerend beleid project-MER' van 17 november 2020 wordt strikt uitgevoerd. Dit omvat onder meer:
 - monitoring van de luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnelmonden;
 - monitoring van de hoeveelheid (sluip)verkeer doorheen Wondelgem (Botestraat);
 - Op de hogervermelde locaties worden minimum 2 weken lang doorsnedetellingen van de verkeersintensiteiten uitgevoerd op volgende momenten:
 - 1 tot 2 maand voor de start van de werken;
 - 1 tot 2 maand na einde van de werken;
 - 1 jaar na einde van de werken.
 3. De voorwaarden opgenomen in het advies van 23 december 2022 van Farys inzake skimmers, huisaansluitputten en behandeling van putten waar persleidingen in uitstromen, worden (waar technisch mogelijk) nageleefd.
 4. De infiltrerende bermen worden op waterdoorlatendheid getest na aanleg, indien deze binnen de 72 uur niet leeg zijn zullen bijkomende maatregelen getroffen worden tot de werking bewezen is.
 5. Het bestaande gabarit van de Lieve in profiel blijft over het volledige tracé behouden, specifiek afwaarts ter hoogte van de groene buffer tussen de Gaverstraat en de oostelijke afbuiging van de Lieve. Voor en na de werken worden enkele controlepunten ingemeten zodat de toestand voor en na de werken kan vergeleken worden.
 6. Het vellen en ruimen van de bomen gebeurt buiten de standaard schoontijd van 1 april tot eind juni.
 7. Tijdens de werffase worden de nodige beschermingsmaatregelen genomen om wortel- en stamschade aan de te behouden bomen te vermijden, in het bijzonder voor de bomenrij ten zuiden van de Industrieweg.
 8. Er worden maatregelen genomen opdat de aanplant van nieuwe bomen op duurzame wijze gebeurt. Bij uitval moeten in het eerstvolgende plantseizoen de opengevallen plaatsen opnieuw aangeplant worden.
 9. De contour van de werfzone ter hoogte van de nieuwe fietsbrug aan de Buntstraat wordt tot een minimum gereduceerd ter hoogte van het jonge eikenbos: aan de westzijde van te bouwen brug wordt de werfzone beperkt tot maximum 10 m naast de taludvoet of rioleringsstreng. Na de werken wordt de boscompensatiezone aan de nieuwe fietsbrug volledig hersteld/heraangeplant.
 10. Boscompensatie:
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het compensatieformulier met kenmerk 22-219634.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt 6.696 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De resterende bosoppervlakte blijft als bos behouden. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
 - De ontbossing kan alleen worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage bij het boscompensatieformulier, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
 - De compenserende bebossing op het perceel/de percelen Evergem: 44019C1086/00A000, 43006C0433/00B000, Gent: 44074A0146/00A000, 44074A0228/00G000, Aalst: 41014A2136/00F000 over een oppervlakte van 13.693 m² wordt uitgevoerd binnen 2 jaar na uitvoeren van de werken. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning. Deze verbindt

er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos.

11. In de tunnel van de R4 (knoop W9) wordt ASTRID-indekkings voorzien.
12. Blindengeleiding wordt voorzien aan alle oversteekplaatsen waar verharde voetpaden of zebrapaden voorzien worden.
13. De fundering van voetpaden/haltes in betonstraatstenen bestaat uit 10 cm zandcement. De fundering van woonerf in betonstraatstenen bestaat uit 20 cm schraal beton.
14. Kantstroken in beton worden ter plaatse gestort, waar technisch mogelijk.
15. Alle aansluitingen van fietspaden worden naadloos uitgevoerd.
16. De parkeerplaatsen in de Liefkensstraat worden uitgevoerd volgens de normen van de stad Gent: in kasseien met grasvoegen, waarbij de kopse kanten loodrecht eindigen.
17. In alle uitvoeringsfases worden veilige en directe voetgangers- en fietsverbindingen tussen Evergem en Wondelgem, en tussen de Industrieweg/Schouwingstraat/Heinakker en enerzijds Evergem en anderzijds Wondelgem gegarandeerd.
18. De voorwaarden in het advies van 22 december 2022 van de nv Proximus en het advies van 22 december 2022 van de cv Fluvius System Operator worden nageleefd.
19. De veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden met betrekking tot bouwaanvragen van de nv Infrabel worden nageleefd.
20. De voorwaarden opgenomen in het advies van 3 februari 2023 van de Brandweerzone Centrum.
21. De betrokken landbouwers worden tijdig verwittigd over het tijdstip van de aanvang van de werken op de percelen die nog in professioneel landbouwgebruik zijn tussen de Kiekenbosstraat, de R4 en de Ringvaartweg-Wondelgem.
22. In de werfzones worden, conform de vigerende wetgeving en code van goede praktijk, de nodige maatregelen voorzien om verontreiniging ten gevolge van calamiteiten te vermijden en waar nodig worden KWS-afscheiders geplaatst.

§2. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

- a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigators, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.
- b. Bijzondere milieuvoorwaarden:
 - SOF Kiekenbos (inrichtingsnummer 20220819-0035):
 1. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.2.1.2, §3, en artikel 5.61.2, §3, van titel II van het VLAREM kan de exploitant vanaf 6u tot 22 u afvalstoffen en uitgegraven bodem aan- en afvoeren op voorwaarde dat de siteverantwoordelijke steeds aanwezig is en toezicht uitoefent bij de aan- en afvoer van afvalstoffen en bodemmaterialen.
 2. Om de continuïteit van de werken te garanderen, kan de betoncentrale in bepaalde fases van de werken 24u/24u en 7d/7d draaien.
 3. Het gebruik van de breek- en zeefinstallatie is beperkt tot de dagperiode (7 uur tot 19 uur).
 4. Binnen een termijn van 6 maanden na de ingebruikname van de breek- en zeefinstallatie en de betoncentrale wordt door een erkende milieudeskundige in de erkend milieudeskundige in de discipline geluid en trillingen, deeldomein geluid,

- vermeld in artikel 6, 1°, c) van het VLAREL, een controlemeting uitgevoerd waarbij de werking van beide installaties samen getoetst wordt aan de geluidsnormen conform titel II van het VLAREM (dagperiode). Deze controlemeting gebeurt in een worstcasescenario (bij meest ongunstige windrichting) ten aanzien van de woningen in de Kiekenbosstraat. De exploitant bezorgt de resultaten hiervan aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving (omgevingsinspectie.ovl@vlaanderen.be) en aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het Departement Omgeving (gop.ovl.omgeving@vlaanderen.be).
5. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.2.1.5, §5, en artikel 5.2.1.5, §2, van titel II van het VLAREM II hoeft er geen 5 m breed groenscherm te worden voorzien. Het plaatsen van een geluidsberm van 5 m hoog zoals voorzien op het uitvoeringsplan, in combinatie met een afsluiting van 2 m hoog op de andere zijden waar geen berm aanwezig is, volstaat.
 6. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1, van titel II van het VLAREM hoeft het bedrijf geen meetgoot te plaatsen. Een controle-inrichting bestaande uit een controleput volstaat.
- Werfzone SOF Viaduct (inrichtingsnummer 20220819-0038):
 1. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.61.2, §2, van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat op SOF Viaduct geen geijkte weegbrug wordt voorzien. Voor de uitgegraven bodem kunnen de hoeveelheidsbepalingen gebeuren op basis van volumes aan de hand van een recipiënt met een gekend volume.
 2. Met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.61.2, §3, van titel II van het VLAREM kan de exploitant vanaf 6u tot 22 u uitgegraven bodem aan- en afvoeren op voorwaarde dat de siteverantwoordelijke steeds aanwezig is en toezicht uitoefent bij de aan- en afvoer van bodemmaterialen.
 3. Om de continuïteit van de werken te garanderen, kan de bentonietcentrale in bepaalde fases van de werken 24u/24u en 7d/7d draaien.
 - Werfzone W9 (inrichtingsnummer 20220819-0042):
 1. De activiteiten op de werfzone W9 kunnen plaatsvinden tussen 6 uur en 22 uur.
 - Werfzone W11 (inrichtingsnummer 20220819-0044): /
 - Dienstgebouw W9 (inrichtingsnummer 20220825-0056): /

§3. Met betrekking tot de vegetatiewijziging: /

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende **aandachtspunten**:

1. SOF Kiekenbos moet als 'vaste locatie' worden gecertificeerd.
2. In het kader van het grondverzet moet de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem zijn vastgelegd in een technisch verslag dat conform moet zijn verklaard door de erkende bodembeheerorganisatie en waarbij al de van toepassing zijnde verdachte parameters moeten worden onderzocht. Dit geldt ook voor de bodem die extern (uit andere werven) wordt aangevoerd.
3. Voor de exploitatie van de TOP moeten de werkvoorschriften zoals opgenomen in de 'Code van goede praktijk voor opslag, bewerking en reiniging van bodemmaterialen' (OVAM, april 2020) worden gevolgd;
4. Bij het grondverzet moeten de regels van grondverzet gevolgd worden zoals opgenomen in hoofdstuk XIII van het VLAREBO met specifieke aandacht voor de tracerbaarheid van de bodemmaterialen.

5. Het werkplan voor de exploitatie van de TOP moet worden aangepast. De exploitant toont hierin aan hoe aan de verplichtingen van het grondverzet wordt voldaan en hoe invulling wordt gegeven aan werkvoorschriften van de 'Code van goede praktijk voor opslag, bewerking en reiniging van bodemmaterialen'.
6. Waar fietspaden de rijbaan oversteken of erop aansluiten, moeten zowel de rijweg als het erop aansluitende fietspad voldoende verlicht zijn, zodat overstekende fietsers voldoende snel kunnen opgemerkt worden door bestuurders.
7. Voor de uitvoering van de werken moet er per geval waarbij het spoorwegdomein in aanraking komt, of waarbij er binnen de invloedzone van het spoor wordt gegaan (zoals bepaald in de algemene voorwaarden), een toelating bekomen worden van Infrabel.
8. De aangepaste spoorlijnen L216 en L55 en L58 moeten officieel goedgekeurd worden door Infrabel of Tu rail vooraleer ze effectief in dienst kunnen genomen worden.
9. De tijdelijke voetgangerspassage langs de spoorlijn L58 over de R4 moet opgenomen worden in een bezettingscontract met de wegbeheerder.
10. Er moet gesignaleerd worden dat er geen voertuigen op de fietsbrug mogen rijden indien dit de stabiliteit van de brug in gevaar brengt.
11. Er wordt aandacht gevraagd voor de openbare verlichting waar fietspaden of voetpaden de rijbaan oversteken of hierop aansluiten, zowel de rijweg waar de fietser of voetganger op uit komt als het fietspad of voetpad dat op de rijweg aansluit moeten voldoende verlicht zijn.
12. De brandweer vraagt een gedeeltelijke straatnaamwijziging van Houtjen. Het is aangewezen dit op te nemen met de stad Gent.
13. Voor werken op eigendom van de stad Gent moet voor uitvoering het gewenste zakelijke recht geregeld worden.
14. De stad Gent vraagt om naar aanleiding van de opmerkingen op het gewijzigde ontwerp aangepaste uitvoeringsplannen te bezorgen en digitaal over te maken aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

Art.5. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel,

Vlaams minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>
2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 35 bus 81
1030 Brussel
3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:

- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

BODEMATTEST

BODEMATTEST

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM

De Werkvennootschap
Sint-Lazaruslaan 4-10 /
1210 Sint-Joost-ten-Node

Vlaamse overheid
**Openbare Vlaamse
Afvalstoffenmaatschappij**
Stationsstraat 110
2800 MECHELEN
T 015 284 284
F 015 203 275
www.ovam.be

uw bericht van 27.02.2024
uw kenmerk SWNO_063
bijlagen -
Mechelen 27.02.2024
dossiernummer 90780

afdeling Bodembeheer
contactpersoon Infolijn 015/284 138
ons kenmerk 20240166849
aanvraagnummer 20240162295

1 KADASTRALE GEGEVENS

datum toestand op: 13.02.2024
afdeling : 44074 GENT 30 AFD/WONDELGEM/
straat + nr. : Liefkensstraat 45
sectie : C
nummer : 0536/00M000

Verder 'deze grond' genoemd.

2 INHOUD VAN HET BODEMATTEST

Deze grond is opgenomen in het grondeninformatieregister.

2.0 EXTRA INFORMATIE:

Meer informatie over de aanpak van PFAS-verontreiniging en de stand van het onderzoek, en de bijhorende no regret-maatregelen vindt u op <https://www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling>.

2.1 INFORMATIE UIT DE GEMEENTELIJKE INVENTARIS

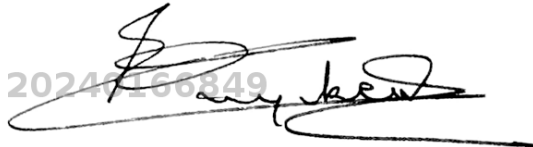
Gemeentelijke informatie toont aan dat op deze grond een risico-inrichting aanwezig is of was. Bijgevolg is deze grond een risicoground.

Dit bodemattest vervangt alle vorige bodemattesten.

3 OPMERKINGEN

- 1 Voor meer informatie: ovam.vlaanderen.be/het-bodemattest.
- 2 Meer informatie over de gegevensstromen die door de OVAM worden gebruikt, vindt u op ovam.vlaanderen.be/disclaimer.
- 3 Maatregelen opgelegd of van toepassing buiten het kader van het Bodemdecreet worden niet vermeld op het bodemattest. Hiervoor kunt u best contact opnemen met uw lokaal bestuur.
- 4 De OVAM staat niet in voor de juistheid van de aan haar verstrekte gegevens.

te Mechelen, 27.02.2024

20240166849


Ann Cuyckens
afdelingshoofd